

FLYV

OFFICIELT ORGAN

FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

UNDER REDAKTION AF

kaptajn JOHN FOLTMANN

22. ÅRGANG 1949



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Flyvestation VEDBÆK

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Aérocetre NC-853 m. fl.	124, 197	Cirrus Minor II	166	Færgerute over kanalen	212, 228
Aeroflot	209	Consolidated, Catalina: 17; B-36: 109		Fyens Flyveklub	90, 56, 94, 166
Aeroklub, Kgl. Dansk — se næste linie		CO ₂ -motorer	91	Fødte flyver. Den	222
Aeronautisk Selskab, Det kgl. danske		Cowboy	224		
3, 14, 30, 35, 74, 94, 99, 117, 118, 142,		Czecho-slovakiet i Paris	124	Gander lufthavn	104
166, 238, 258, 278		Czecho-slovakiet køber russisk	104, 226	G kan man tale, Hvor mange	103
Aerosphere	26	Cæsar	115	Gasmotormodeller	88
Aerosport 14, 15, 30, 73, 142, 166, 190, 214				Gloster, Dansk besøg hos	44
Air Britain	85	Danmarksmesterskaber 26, 91, 113, 185,		Gloster Meteor 6, 87, 131, 151, 188, 229,	
Air Danmark — se Aerosport.		238, 257		232, 250, 270	
Air France	22, 33, 64, 87, 156, 178, 201	Danmark vandt 5. nord. landskamp	184	Gordon-Bennett løbet aflyst	182
Airspeed Oxford	12	Danske Flyvere .. 14, 15, 50, 73, 74, 94,		Grandjean, Kommandør Asger	25
Air Training Corps	104	Danske flyvehavariet i 1948	157	Grumman Panther	217
American Airlines	109	Dansk flyveindustri	243	Grønland, Dansk flyvningssandsats på ..	16
Amerikansk fagmands syn på flyvemoto-		Dansk flyvning i 1948	157	Grønland	134, 154, 266
rernes udvikling	81	Dansk Lufttaxa	12, 13	Guld-c	187, 230, 252
Andersen, Tage	62	Dassault MD-450	124	Gummimotormodeller	115, 255, 256
Andrée, Gösta	60	DDL (SAS) 11, 60, 84, 126, 134, 154, 157,			
AOA (American Overseas Airlines) 232, 270		188, 266		Handley Page Hermes og Marathon 156, 264	
Argentinas flyveindustri	200	De Havilland, Comet: 126, 198, 265, 270;		Hansen, I. Møller	258
Armstrong-Whitworth Apollo	156, 265	Chipmunk: 92, 109, 177, 244; Devon:		Haren og skildpadden	150
Armstrong-Siddeley Mamba Dakota 241, 250		172; Tiger Moth: 92; Vampire: 6, 23,		Havarier, Dansk flyve	236
Arsenal; Air 100: .. 106, 125; 0101: 124;		109, 132, 133; Sea Vampire: 178; Ve-		Hawker P 1052	132
4111: 125		nom: 228; Goblin: 250.		Hedtoft, Hans	4
Auster Autocrat	130	Dethermalizer	256	Heinkel HM II	16
Australien, Skolebørn i	178	Dessau, Einar	10	Helikopter 13, 87, 109, 145, 150, 189	
Australien, Landingsfrihed i	278	Diplomprøver	49, 69, 238	Herning flyveplads	110, 202, 220
Aviator	142	Distriktskonkurrencer 26, 69, 113, 139,		Herning svæveflyveklub	258
Avro, Tudor 8: 85, 86; 707: 250; Shack-		185, 235, 276		Hobbyudstilling	238
ton: 132; C-102: 263		DKDAS — se Aeronautisk Selskab.		Hollandsk modellflyvning	235
		Douglas, DC-3: 201, 229, 241, 250; Super		Holstein-Rathlou, N. v.	251
Bader, Gr. C. på langtur	82	DC-3: 108, 132, 245; DC-6: 11, 109; X-3:		Hultmann, E.	47
Ballonsport	1, 182	86		Hütter 30	106
Beechcraft Bonanza	125, 132	Efterretninger for Luftfarende 177, 213, 236			
Behovet for militære flyvemaskiner	243	Ellilä, Aarne	185, 195, 197	IATA	108, 226
Bekvemmelighed betvder sikkerhed	58	England bygger nye trafikmaskiner	263	IAWA	188
Belgien, Konkurrence i	185	Englands store chance	263	Ibsen, Hjalmar	278
Bell X-1 og X-2	86	English Electric Canberra	228	ICAO	22, 134
Benzinskatten	55—57, 94, 110	Engländerne udruster danske modelfl.		IFALPA	250
Benzin til luftbroen	156	EON Olympia	106	IDM-10	124
Benzin til startspil, Afgiftsfri	187	Erhvervsflyvningens vilkår i Danmark ..	12	II-12	104, 226
Reynes, Besøg i	158	Esbjerg, konkurrenceflyvning i	166	Indendørs modellflyvning	91, 113
Bibliotek, DKDAS's	117, 141	Esbjerg lufthavn	202	Indenlandsk ruteflyvning i Danmark ..	268
Blackburn YA-1	156	Eskildsen, M. P.	3, 171	Islandsk og dansk privatflyversamarb. ..	190
BOAC	64, 229	Esrom sø, Taxaflvning fra	110	Italiens luftvåben	42, 85
Boeing, Stratocruiser: 22, 77, 87, 104, 132,					
156, 232; Stratofreighter: 156, Stratojet:		FAI .. 14, 15, 25, 84, 132, 133, 163, 166,		Jensen, J. P.	142
133, 149		178, 226, 238, 278		Jorden rundt uden mellemlanding	82
Bomberne overlegne?	182	Fairey Firefly	43	Jyske flyvepladser, Tre	202
Brand i Lundtofte	148	Farnborough	228		
Brasilien	140	Fiat G46 og G59	125	Kalender 26, 49, 73, 93, 117, 141, 165,	
Breguet, 761: 124; 900: 159		Fi-1	107, 209	189, 213, 238, 256, 276	
Bristol, Brabazon: 22, 128, 264; 171: 87;		Finlands civile flyvemaskiner	65	Kaman-helikopter	145
175: 22, 265, 270; Freighter: 212; Cen-		Finsk flyvning	43, 59, 251	Kanadisk støtte til flyveklubber	59, 92
taurus: 182		Flyvealderen ligger foran os	149	Kanalreaktor	64
Britisk flyvemask-og motorindustri	172	Flyvedag i Malmø	157	Karhumäki, 48: 43; pontoner: 92	
Brændstofpåfyldning i luften	42, 229	Flyvedagskonkurrencerne 140, 153, 173,		KDA — se Aeronautisk Selskab	
Brøndbyvesterflyvepladsen .. 22, 60, 79, 99		187, 209, 211, 220, 230, 238, 258		Kittelberger WKS4	106
Bundkoblingen, Pas på	188	Flyveinteresserede, Er vi	5	Klarskov, Paul	224
Bøger 27, 45, 65, 89, 100, 117, 133, 154,		Flyveklubber, Danske	28	KLM .. 92, 97, 100, 132, 182, 210, 235, 270	
166, 237, 257, 277		Flyvelotteriet 14, 15, 123, 142, 153, 169,		Kometer, Flyvere og	23
Bølger og rotor i Island	47	173, 177, 181, 182, 184, 187, 190, 195, 246		Konstruktion af fritflyvende gasmotor-	
Bølger i Norge	137	Flyvepladser, Tre jyske	202	modeller	88
Bølgeflyvning i Californien	147	Flyvesport og flyvekuller	248	Konkurrencer, se Flyvedags-, Distrikts- og	
		Flyvestævner og konkurrencer	219	Danmarksmesterskaber.	
CAB Minicab	248	Fokker	84, 87, 125, 133, 160	Kryds- og tværs	27, 43
Cape Town, Med Lærken til	102	Foltmann, John — ærespokal	74	KSAK	277
Caudron C 800	158	Forlystelsesafgift på flyveopvisninger ..	35	KZ-fabrikkerne	19
Certifikatkrav i England	89	Fouga Cyclone	125, 151	KZ III	13, 93, 108, 177
Certifikatkrav i Schweiz	45	Frederik IX 50 år	53	KZ IV	13, 176
Chance Vought XF7U-1	43	Frederikshavn flyveklub	57	KZ VII	57, 82, 98
Choisnet, Marcelle	89, 158	Frederikshavn flyveplads	202	KZ VIII	101, 270
Cierva Skeeter & Air Horse	150	Fællesklasse, Luftens	245		

	Side		Side		Side
Landskamp, Nordisk	113, 139, 163, 184	Piaggio P 136	125	Sprøjtning fra luften	177
Landsrettens dom	79, 84	Piasecki XHJP-1	108	Starck AS-71: 56; 57: 124; New Look	125
Laugesen, G. G.	166	Pilatus P2 og P4	125	Stinson	22, 109
ligge ned, Skal flyveren	152	Pionerer flyver til missionsstation	100	Store omkostninger ved konstruktion af	
Lignel 46	124	Piper Cub	44, 182	trafikflyvemaskiner	204
Linestyrede modeller	71, 139, 185, 210, 275	Piper og Stinson	109	Stude bruger jo ingen benzin	55, 89
Lockheed, Constellation: 33; XF-90: 204;		Pointskonkurrencen	26, 50, 71, 113	Suomen Ilmailuliitto	251
Shooting Star 109		Polyteknisk Flyvegruppe	107, 136, 209	Suomi	69
Luftbroen til Berlin	40, 92, 103, 156	Pratt & Whitney	43	Sundby, Charles	44, 232
Luftens fællesklasse	245	Priser over Atlanten	250	Svensk svæveflyvning	89
Luftfartstilsynet	258	Privatflyver 30 dage i hæfte	84	Sveriges civile flyvemaskiner	42
Luftfartøjsregistret	72, 94	Privatflyvning	62, 79, 84, 94, 99, 277	Svæveflyvekonkurrencer i udlandet	230
Luftfyrt, Nedlagte	110	Privatflyvning i 1948	55	Svæveflyver Union, Dansk 15, 28, 66, 89,	
Luftpost	178			91, 136, 153, 162, 206, 209, 224, 258	
Luftsport — se privatflyvning.		Radar	26, 80	Svæveflyvernes ønsker	10
Lufttaxa, Dansk	177	Radio i privatmaskiner	45	Svæveflyvning	25, 45, 47, 66, 89, 104,
Lundtofte	56, 148	Radiotelefon. Privatflyvere lærer	62	106, 136, 147, 158, 162, 206, 209, 272, 273	
		Raketbomber	86	Svævemodeller	69, 91, 235
Macchi MB-308	125, 180	Raketter	87, 132, 178	Svæveplaner	1, 25, 66, 106, 158
MacCready	148	Ramm, General Paul	22	Svæveplan til 10,2 km højde, Med	147
Malmø, Flyvedag	157	Reaktorer	270	Swissair	132
Marchand, G.	107, 158	Reaktordrevne modeller	71, 188	Sylvest Jensen	110
Martin, 200, 23, Mauler: 42, 86, 121,		Rechnagel, Kurt	278	Sølv-c	206, 224, 252
Mercator: 136; NB-51: 251; Caroline		Registreringssystem i USA	82, 182	Sørensen, H. P.	5, 22
Mars: 108; Gorgon IV: 64; Viking: 178;		Rekorder (FAI) 25, 47, 84, 89, 107, 133,			
KDM-I: 251.		147, 178, 226, 257, 278		Taxaflyvning på Esrom sø	110
medicin, Centralinstitut for flyve	117	rekorder, Danske svæveflyve 66, 91, 206, 224		Taxameter, Luftens	23
Meteorjagere til Danmarks luftvåben	154	Rekorder, udenlandsk svævefl.	92, 187, 230	Teisen, G.	22
Midtjysk Motorflyveklub	142	Rekorder, modelflyvning 139, 162, 185,		Termikken, Få dem ned fra	256
Miles, G. H.	23	188, 210, 235, 276		Thinesen, J.	21, 190, 278
Militærflyvning, Dansk 6, 16, 25, 62, 154,		Rekorder, sportsflyvning	258	Tristrup	21
188, 232, 250, 270		Rekord i varighed	250	Trafikflyvning 11, 43, 133, 135, 204, 232,	
Militærflyvning i udlandet	26, 42, 84	Rentschler, F. B.	81	250, 263, 268	
Missionærer Flyver	97, 100	Republic Scabce	110	Trimning og konkurrencer	139
Modelflyver Union, Dansk 14, 21, 29, 35,		Ringsted Flyveklub ophævet	166	Træningsmaskiner, Interesse for	177
71, 94, 184, 210, 238		Robinson, John	147	Tuborgfondet	206
Modelflyvernes valutaproblem	147	Rolls-Royce Merlin	229	Turbulensprofil Se-4410 F1	236
Modelflyvning	69, 71, 113, 153, 184, 189	Ruslands luftvåben	26, 188	Turistklasse i luften	219, 245, 270
Moltke-Leth, B.	94, 102	Russiske flyvemaskiner	188, 226, 229	Tyrkiet producerer også flyvemask.	174, 228
Morane Saulnier 475 & 700	124	Ryan Navion	109, 125	tyrkiske tæpper, Om Flyvelotteriets	173
Motorer	81	Rømpø, Sommerflyvelejr på	89		
Motorflyverrekorder, Hvad med vore	258	Rønne, Flyvestævne i	219	Udstilling i Paris	123
Motorflyver Union, Dansk 15, 21, 28, 55,		Rønne lufthavn	84	Ullidtz, H. C.	26
74, 142, 147				Ulykker	44, 60, 84, 110, 166, 212, 251, 270
Muligheder for udenlandsk ruteflyvn...	268	SAAB, Scandia: 43, 109, 157, 220; J29: 228		Ungdomsudstilling i Odense	276
Mü 13	162	SABENA	23, 132, 156, 201, 251, 270	United Aircraft Corp.	81, 109
Møller Hansen, E.	258	SAI Grifo	109, 125	USA's reserver	165
Mølvig 21, 38, 59, 80, 134, 157, 169, 182,		Samaden	187		
211, 229, 246		Samba	211	Vandel 89, 136, 162, 187, 206, 208, 210, 224	
		Salget af Strato cruiserne	104	Vennerslund-flyvestævnet	220
Nakskov motorflyveklub	57	SARO Princess	116, 201	Verdensrekord, Dansk	278
National Air Races	221, 229	SAS	23, 26, 42, 84, 104, 250	Vestjysk Flyveklub	57
Nessler, Eric	158, 230	Schweiz, Flyvningen i	91, 136, 187	Vestjysk Flyveskole	57
New Zealand kapflyvning	108	Schweizer SGS 1-21: 25; SGS 1-23: 66.		Viborg flyveklub	57
1948	109, 157, 236	SE 2010 Armagnac: 123; 3110: 124; 2410: 124		Viborg svæveflyveklub	89
Nordafrika, På langtur til	130	SECAN Courlis	109, 124, 180	Vickers-Armstrongs, Attacker: 7; Viscount:	
Norécin: 109, 124; 2100: 124.		Shell, film: 50, 73; forskning: 64.		42, 156, 264; Spitfire: 64; Varsity 108;	
Norge, Høypig flyvning om	133	Short, Sealand: 250; Solent: 270.		Seagull 178; 510: 229.	
Norge, Flyvemaskiner	64	Sikkerhed, Bekvemmelighed betyder	58	Vindtunnel	189
Norges Luftunionen	89, 107, 136	Sikorsky H5G	87		
North American T 28: 23; B-45: 133;		Silkeborg flyveklub	57	Wakefieldkonkurrencen	163, 185, 193, 195
NATIV: 8.		Sillevis, L.	182	Weishaupt, P.	15, 30, 50, 89, 118, 188
Northrop X-4	86	Simplex II	69, 91	Westland-Sikorsky S-51	87
		SIPA 90 og 901	124, 221	Westphall, Povl	50, 74, 278
Odense svæveflyveklub	252	Skovlunde	99, 157	Wills, Philip	187
Olien og Europas genopbygning	59	Skyflyvningsområder, Militære	21		
Olympia	106	Slagelse flyveklub	187, 214	Zone-Redningskorpset	13, 134, 157, 188
OSTIV	89, 106, 136	Slingsby Gull IV	106	Ærespokal, DKDAS's	74
Orienteringskonkurrence	278	Smirnoff, Iwan	43		
Over land uden motor	272	SO Espadon, M2, 95 og 7060	124	Ørum Jensen	21
		Spaniensturen	74, 95, 118, 160, 180		
Pan American Airways	132	Sportsflyveklubben 26, 44, 56, 73, 74, 89,		Ålborg Flyveklub	57, 74, 166
Pas på, hvordan De flyver	157	93, 94, 118, 130, 139, 142, 148, 166,		Ålborg lufthavn	44, 84
Percival, Prince: 23, 228; Prentice: 64.		258, 278		Århus svæveflyveklub	118
Personalia	93, 140	Sportsflyvepladsen ved København	79	Årlige klubflyvetimer	93
Petersen, Minister Carl	4	Sportsflyvning — se privatflyvning.		Årsrekorder	26, 162, 185, 235

FLYV

Nr. 2

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Selskabets 40-års-dag

★

Københavns lufthavn

★

Luftbroen til Berlin

★

Radio
i privatflyvemaskiner

★

Rotorundersøgelser
i Island

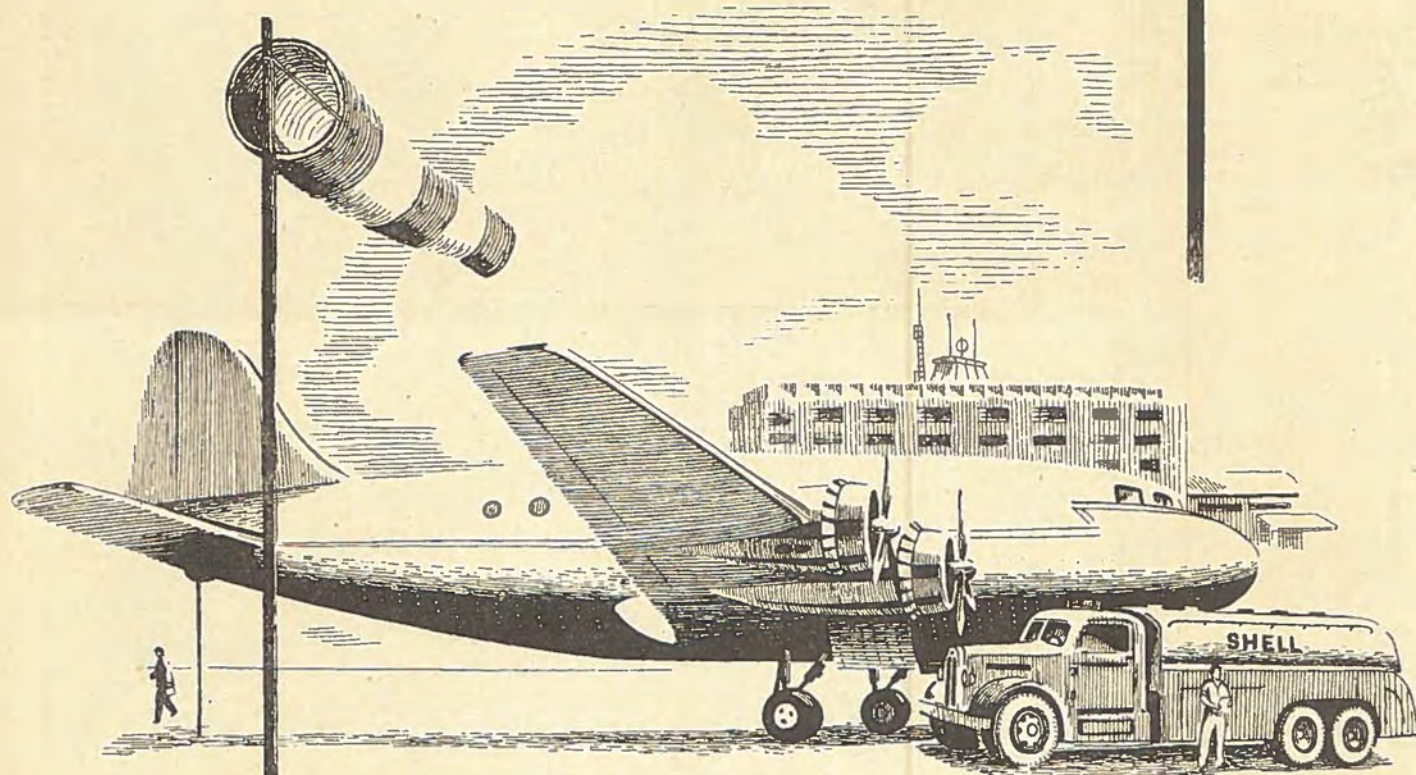
★

Slutresultatet i
distriktskonkurrencen

Omhyggeligt arbejde.

En Lockheed Constellation til eftersyn. Uden overflødige bevægelser, men med den fuldkomne planmæssighed, der kendetegner effektivitet, kontrollerer de alle maskinens dele indtil mindste detalje. Hver specialarbejder, der er ansat i AIR FRANCE, deltager regelmæssigt i kursus for hele tiden at kunne have perfekt kendskab også til de nyeste modeller.





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.



¹/_s DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 2

Februar 1949

22. Aargang

Dæk med forlystelsessafgift på flyveopvisninger

DAGSPRESSEN har meddelt, at der er blevet nedsat et udvalg, som skal tage forlystelsesskatten op til revision, fordi den fra gammel tid rummer så mange mærkelige satser.

Ja, ingen må sande dette mere end flyverne. Lige siden de første flyvestævner fandt sted for 40 år siden og til i dag, har arrangørerne måttet betale forlystelsessafgift til staten, fordi der i en eller anden gammel paragraf, udformet længe før man kendte noget til flyvemaskinens eksistens, stod noget om, at opstigning med ballon og andre luftfartøjer var en forlystelse.

Det skal ganske vist indrømmes, at ballonopstigninger herhjemme i mangfoldige år udelukkende var en folkeforlystelse.

Men fortidens ballonforeteelser har intet tilfælles med de stævner og opvisninger, som har fundet sted, efter at flyvemaskinen er blevet til. I førstnævnte tilfælde gjaldt det om at forlyste et stort publikum; men i sidstnævnte tilfælde var forlystelsesmomentet ladet ganske ude af betragtning. Her gjaldt det om at vise, hvad luftens nye befordringsmiddel formåede at præstere; det gjaldt om at vise, at flyvemaskinen ikke var det livsfarlige luftfartøj, som mange troede; og efterhånden som udviklingen skred frem og staten årligt ofrede millioner på at holde en lufttrafik i gang, gjaldt det om at skabe tiltro til trafikken i luften for at få de flest mulige til at benytte flyvemaskinen til rejsebrug, således at statens årlige tilskud til lufttrafikken opretholdelse kunne nedsættes det mest mulige. Hvert eneste flyvestævne og hver flyveopvisning har haft sin store mission — og derfor har det været meningsløst at lade de ret sparsomme indtægter blive belastet med en »forlystelsessafgift«, i særdeleshed da indtægterne altid er blevet anvendt enten til velgørende formål eller til at støtte flyvesagen i Danmark.

Alle, der er interesseret i flyvning, håber derfor, at det udvalg, som nu er nedsat for at revidere loven om forlystelsesskat, også vil finde en udvej til at befri flyvningen for ballonopstigningens forpligtelser.

FLYV.

DKDAS 40 ÅR

DKDAS's 40 års stiftelsesdag den 20. januar blev en strålende succes.

Om formiddagen modtog formanden og generalsekretæren sammen med flere bestyrelsesmedlemmer gratulanter, og det strømmede ind med lykønskninger. Foruden et hav af blomster fik selskabet forskellige gaver overrakt, af hvilke vi nævner, at »Politiken« overrakte en afstøbning af den morsomme Nervø-statue, medens Dansk Modelflyver Union skænkede selskabet det eneste danske luftfartøj, der har besiddet en officiel verdensrekord, Mogens Erdrups svævemodel ME 14.

Aftenens fest i hotel d'Angleterre kunne glæde sig ved en tilslutning, som man også kunne ønske sig ved selskabets flyvemæssige arrangementer. Der var ikke mindre end 240 til bords og over 300 til dansen bagefter, og mange var kommet for sent til at sikre sig en billet.

Formanden, overingenlør M. P. Eskildsen, indledte talernes række med en historisk oversigt over selskabets udvikling gennem de 40 år og overrakte selskabets gyldne plaque til to af stifterne, overingenlør Holtermann og (den fraværende) kaptajn Ullidt. Endvidere blev den tidligere formand, direktør N. K. Nielsen, udnævnt til æresmedlem, og redaktør Poul Westphall fik den gyldne plaque for ideen til flyvedagen.

Kaptajn John Foltmann oplæste en symbolsk novelle om forholdet mellem ballonen og flyvemaskinen og sluttede med at udtrykke håbet om, at selskabet ville gøre en voldsom anstrengelse for flyvemaskinen i fremtiden.

Toastmasteren, civilingenlør Lelf Prytz, gav derpå ordet til oberst H. Enell, der som generalsekretær i KSAK bragte en hilsen fra formanden dir. Wicander og den svenske privatflyvning. Obersten omtalte det nordiske samarbejde; ganske vist var den Nordiske Privatflyvekomité gået i stå, men derfor kunne vi jo godt fortsat arbejde sammen.

Direktør Sindre Hestvedt bragte hilsen fra Norsk Aero Klubb og dens to tidligere formænd, oberst Ole Relstad og oberst Bernt Balchen. Han nævnte, at NAK den 5. maj og

så fylder 40 og udnævnte som tak for selskabets hjælp ved transiteringen af de mange Piper Cubs til NAK formanden og generalsekretæren til æresmedlemmer af NAK.

Fra Finlands Flygförbund bragte redaktør Pärtyl Viikki, der for tiden også er generalsekretær, en hilsen og udtalte, at det netop var 38 år siden, at danskerne Thorup og Svendsen som de første fløj i Finland. Han håbede at se et dansk modelflyverlandshold til sommer. Direktør N. K. Nielsen takkede for udnævnelsen til æresmedlem og udtrykte ønsket om, at DKDAS måtte få den støtte udefra, som så hårdt tiltrænges.

Trafikminister Carl Petersen havde læst FLYV's fødselsdagsnummer og udtalte, at flyvesporten var sund for ungdommen. Han forstod godt de store økonomiske vanskeligheder og mente, at kravene om offentlig hjælp var berettigede (Bifald). Men man måtte forstå landets vanskeligheder og tænke på, at skatterne i forvejen var høje nok. Ministeren håbede, at forholdene snart ville bedre sig, så flyvesportens ønsker kunne komme højere op på dagsordenen. Det var ikke nok, at de tilstedeværende fandt støtte rimelig, men selskabet måtte fortsat arbejde på at gøre indtryk på den store offentlighed, der til syvende og sidst skulle bevilge støtten til flyvesporten.

Ingeniør Krebs, der er et af de oprindelige medlemmer, takkede DKDAS, som han havde fulgt gennem tykt og tyndt (en overgang meget tyndt), og red. Westphall overrakte fra luftfartsmedarbejderne en pokal, der i 10 år skal uddeles årligt for en særlig indsats for dansk flyvning.

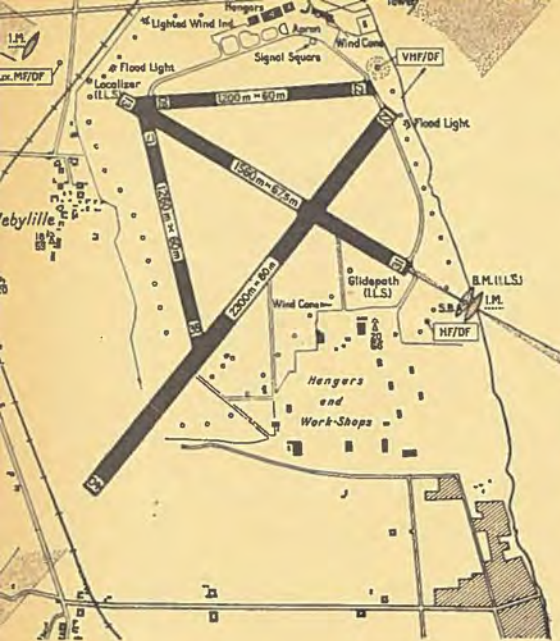
Kommunelærer William Nielsen bragte en hilsen fra Dansk Motorflyver Union.

Formanden meddelte, at der som svar på forsamlings telegram var indløbet en hilsen fra kongen.

En morsom sang, illustreret med Mølvigt-tegninger, blev afsunget, hvorpå man gik ind til kaffen og dansen i de tilstødende lokaler. Her fortsattes den vellykkede aften med forskellig udmærket underholdning ud på de små timer.

Den festklædte forsamling på d'Angleterre.





Lufthavnen med dens startbaner.
Bane 35 begynder nu 540 m længere mod syd
og bane 31 240 m længere mod sydøst.

DEn, der ikke siden krigens afslutning i 1945 har besøgt Københavns Lufthavn, vil sikkert ikke kunne kende den igen, så store forandringer er der sket i de forløbne næsten fire år. Nord for Lufthavnsvejen er tre store hangarer under opførelse, og store mængder sand (200.000 m³) er skyllet ind bag en nyopført dæmning. Inde på selve landingsarealet er tre startbaner blevet forlænget, forpladsen foran den nuværende administrationsbygning udvidet, så den kan tage 50 % flere maskiner, en ny interimistisk landingsbelysning udført og diverse drænings- og vej-arbejder foretaget.

Hele denne aktivitet er et led i bestræbelserne for at skaffe Danmark en god position i den internationale luftfart og trække så megen trafik som muligt til eller over landet. Det store mål er med tiden at få udbygget Københavns Lufthavn til en lufthavn af international klasse A, d. v. s. opfyldende de krav, der stilles til en sådan første classes lufthavn af den internationale organisation ICAO (International Civil Aviation Organization), hvoraf Danmark som bekendt er medlem.

Den danske lufthavnsplan.

Det kan måske her være på sin plads at give en kort redegørelse for lufthavnsspørgsmålets stilling i Danmark i dag. For at kunne stå rede ved fredsslutningen nedsatte ministeriet for offentlige arbejder i efteråret 1943 et udvalg med den opgave »med henblik på den forventede stigning af lufttrafikken at

KØBENHAVNS LUFTHAVN

En redegørelse for de store udvidelser i Kastrup

Af afdelingsingeniør C. Werner Frederiksen

tilvejebringe en landsomfattende plan, udvidende det ønskelige antal og den hensigtsmæssige beliggenhed af offentlige flyvepladser. På grundlag af udvalgets betænkning, der blev afgivet i december 1945, vedtoges den 12. juli 1946 en lov om civile offentlige lufthavne. I henhold til denne lov får Danmark 6 statslufthavne, nemlig 2 storlufthavne (København og Ålborg), beregnet på international trafik, og 4 lufthavne (Århus, Esbjerg, Odense og Rønne) beregnet på indenlandsk trafik.

Dette store program kan dog naturligvis ikke udføres på een gang, det er der hverken penge eller materiale til, og de største bevillinger er derfor gået til anlægsarbejder på Københavns og Ålborgs lufthavne og især selvfølgelig til at udvide Københavns Lufthavn, der også har langt den største trafik. Antallet af starter og landinger samt passagerer (incl. transitpassagerer) fordelt over årets 12 måneder fremgår af nedenstående tabel, der viser en sammenligning mellem årene 1939, 1947 og 1948.

I 1948 har altså ialt 290.874 passagerer passeret lufthavnen mod 282.743 i samme tidsrum i 1947, d. v. s. trods de dårlige forhold og tilbagegangen i årets første måneder dog en lille stigning.

Anlægget af lufthavnen blev påbegyndt al-

lerede i 1920—21, men først i 1925 kunne lufthavnen officielt åbnes for trafikken, der indtil da havde været henvist til Kløvermarkens flyveplads. I 1925 fandtes en lille administrationsbygning, et hangaranlæg og et planeret, græsklædt landingsareal, men ingen startbaner. Den nuværende administrationsbygning, der allerede længe har været for lille, og som for øjeblikket gennemgår en hårdt tiltrængt udvidelse, blev taget i brug i foråret 1939. Et par år i forvejen var der rejst en stor hangar, og under krigen blev grunden til de nuværende startbaner og rulleveje lagt.

Lufthavnen ligger ca. 9 km fra Rådhuspladsen, dækker et areal på ca. 600 ha og indtager på det nærmeste arealet mellem Øresund i øst, Amager Landevej i vest, Lufthavnsvej i nord og Ryvej og Ndr. Dragørvej i syd. Hele dette område er dog endnu ikke indtaget til lufthavnen, men en del, f. eks. Maglebylille, er udlejet til de oprindelige ejere. Indenfor dette store område fandtes ved krigens slutning en administrationsbygning, to mindre og een større hangar ved Lufthavnsvej samt nogle rulleveje og fire startbaner af beton på henholdsvis 1800, 1570, 1250 og 1200 meters længde. Alt dette var projekteret og anlagt for det danske luftfartsvæsens regning, men desuden havde tyskerne opført en del bygninger og større og mindre hangarer i sydafsnittet.

	Starter og landinger (ekskl. militær-, skole- og rundflyvn.)			Passagerer		
	1939	1947	1948	1939	1947	1948
januar	702	2024	1406	1740	13834	9252
februar	758	3093	1618	2378	21236	10889
marts	977	1853	1694	3741	16258	13205
april	1294	2719	2241	5790	21175	18118
maj	1922	3165	3422	9863	25509	27958
juni	2002	3255	3862	11571	29058	34780
juli	2113	3423	4413	14115	36138	40244
august	2145	3667	3756	13462	37231	39470
september	364	3208	3395	1946	30237	35859
oktober	220	2878	2843	1234	22651	28557
november	516	2177	1740	2707	15793	16294
december	562	1864	2030	3203	13623	16248
ialt	13575	33326	32420	71750	282743	290874

Kontorbygningen til venstre og de to nye hangarer under bygning. Yderst til højre er den tredje hangar påbegyndt.



Udvidelserne efter krigen.

Efter krigens afslutning har luftfartsdirektoratet som nævnt ladet udføre store anlæg i lufthavnen. Således har anlægsgeneralatet projekteret og udført en række store arbejder på landingsarealet, hvor de eksisterende startbaner er blevet forlænget, forpladsen udvidet, rulleveje anlagt, dræn- og afvandingsanlæg udført m. m. Projekteringen af de egentlige bygningsarbejder med tilhørende terrænarbejder blev overdraget til arkitekt Vilh. Lauritzen i samarbejde med professor Nøkken-tved, der ved sin død afløstes af civilingeniør O. Brødsgård, samt med firmaet Birch og Krogboe.

Byggearbejderne nærmer sig nu hurtigt deres afslutning, og lufthavnen vil for fremtiden kunne råde over tre nye store hangarer med tilhørende værksteder og kontorbygninger for DDL samt en stor varmecentral, der skal levere varme til alle de i henhold til de eksisterende planer påtænkte nye bygninger i området omkring Lufthavnsvej. Bygningerne ligger dels på gammelt land, dels på indskyllet sand. Ved ekspropriationer — sidst i 1946 — har lufthavnen udvidet sit område til også at omfatte store arealer nord for den nuværende Lufthavnsvej; men selv dette har ikke været tilstrækkeligt, og Amager har også her måttet gøres større ved opførelse af en 900 m lang dæmning bestående af en lerkerne med glacis af betonbrokker og søsten. Inden for denne dæmning er der indvundet ca. 7 ha nyt land, der er ført op til kote ca. +2,00 ved indskylning af ca. 200.000 m³ sand.

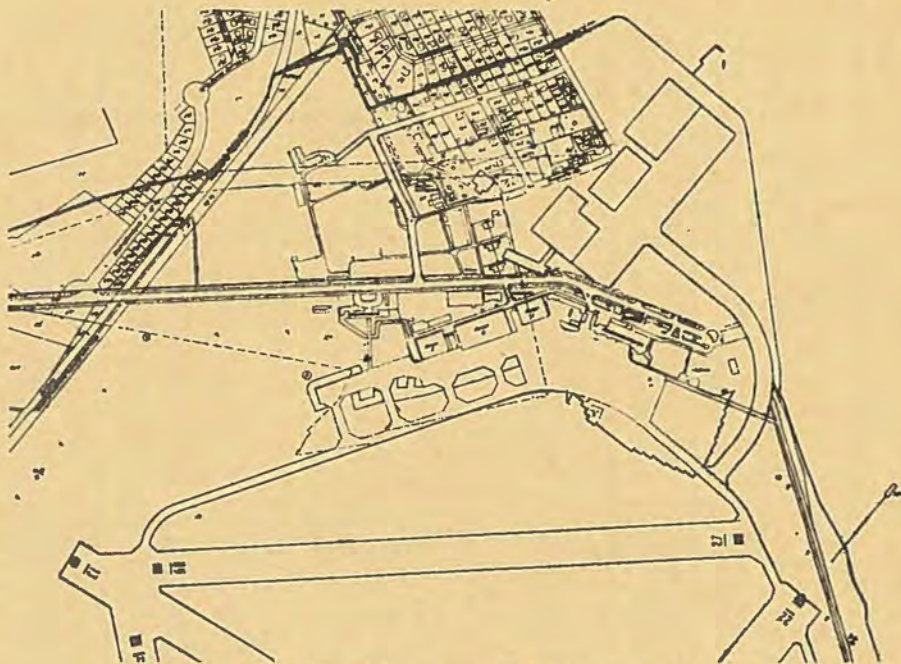
Reparationshangaren, der ligger længst mod vest, har et hangarrum på 75 × 2 m med en porthøjde på 10 m. De bærende konstruktioner består af 2 stk. 2-charniers portaler med trækband placeret i portplan og midterste længdeplan. Der findes 2 stk. 5 t traverskraner.

Driftshangar I — den midterste hangar — har et hangarrum på 100 × 42 m med en porthøjde på ligeledes 10 m. Den bærende konstruktion består her af 1 stk. 2-charniers portal med trækband i portplanet. Tværdragene er udkragede fra bagbygningen, hvis tag og indskudte etager virker som kontravægte, og har i trediedels punkterne charnier, hvorved portalkonstruktionen aflastes i betydelig grad. Der findes her 1 stk. 2 t løbetalje.

Driftshangar II, der ligger længst mod øst, har et hangarrum på 120 × 52 m med en porthøjde på 12,5 m. Den bærende konstruktion er her en kontinuerlig paralleldrager med mellemunderstøtning i portplanet og tværdragere for hver 10 m til hangarbagvæg. Der er installeret en 5 t løbetalje.

Alle tre hangarer har skydeporte bestående af 6 stk. elementer, og de er udstyret med et sprinklersanlæg.

Foran hangarerne i hele deres længde er der udført en 75 m bred forplads af beton,



Plan over udvidelserne i havnens nordlige del med de nye hangarer.

der ved en foreløbig kun 20 m bred rullevej — ligeledes af beton — øst om det gamle krudthus er sat i forbindelse med landingsarealet syd for lufthavnsvej. Betonen er 30 cm tyk og har for forpladsens vedkommende en spinkel svindarmering. Felterne er 5 × 5 m med rumfuger for hver 15 m.

Startbanerne.

På selve landingsarealet er der som nævnt 4 startbaner af beton. De er betegnet ved 2 tal, der i henhold til internationale bestemmelser (ICAO) er påmalet med eet tal i hver ende af banen. Således betegnes den sydvest-nordøstgående startbane 04-22, hvor 04 er påmalet den sydvestre, 22 den nordøstre ende. Betegnelserne skal forstås således, at landingsretningen for en maskine, der kommer fra sydvest, danner en vinkel på 040° med retningen magnetisk nord, medens landingsretningen for en maskine fra nordøst danner en vinkel på 220° med magnetisk nord.

Bane 04-22 er lufthavnens længste og tillige den bredeste. Det er den såkaldte instrumentbane eller dårligvejsbane, og den ligger i den hyppigste vindretning ved dårlig sigtbarhed (sydvest). Efter krigen er banen udvidet til 2300 m i 80 m bredde. Den næsthyppest vindretning ved dårlig sigtbarhed er sydøst, og i denne retning er den næstvigtigste bane (13-31) anlagt. Den er 67,5 m bred, og man har kort tid før jul afsluttet den sidste udvidelse af banen mod sydøst, således at denne

nu er 1800 m lang. De to øvrige baner (17-35 eller nord-syd og 09-27 eller vest-øst) er 60 m brede godtvejsbaner. Den første er nu efter forlængelse mod syd 1800 m lang, medens den sidste og mindst benyttede bane på lufthavnen endnu ikke er forlænget siden krigen og derfor stadig kun er ca. 1200 m lang.

Banerne er, ligesom de tidligere omtalte forplader og rulleveje af beton hvilende på et frostsikkert underlag på 50–60 cm sand — afhængig af afstanden fra Øresund. Under krigen blev betonen udført i felter på 5 × 7,5 m i 20–22 cm tykkelse, medens forlængelserne er udført i felter på 5 × 5 m og med en tykkelse på 30 cm. Grunden til, at man nu går over til en større tykkelse, er de stadig stigende krav, der stilles til belægningens bæreevne. De største maskiner, der befløj Københavns Lufthavn før krigen, vejede vel ikke mere end 20 t, medens de nuværende atlantterhavsmaskiner, DC-4 og DC-6, har en maksimal startvægt på henholdsvis 33 og 42 t, og de af SAS til snarlig levering bestilte nye maskiner, Boeing Stratocruiser, vejer ikke mindre end 67 t. Det er dog igen ikke meget imod den nye engelske Brabazon maskine, der vejer over 100 t. ICAO inddeler lufthavne i 7 klasser efter bæreevnen af belægningerne på startbaner, rulleveje og forplads og kræver f. eks. for klasse I, at startbanerne skal konstrueres for et enkelt hjultryk på 45 t. Anlægsgeneralatet har ladet udføre belastningsforsøg i Københavns Lufthavn på betonpla-



der af forskellig tykkelse og på varierende underlag, men resultaterne er endnu ikke endeligt udarbejdede på Danmarks tekniske Højskole og kan derfor ikke meddeles her. Det kan dog siges, at forsøgene er forløbet tilfredsstillende, og der vil ikke være nogen grund til at nære ængstelse for belægningen foreløbig.

I forbindelsen med omtalen af ICAO's krav til belægningens styrke kan nævnes, at samme organisation på grundlag af længden af hovedstartbanen også inddeler lufthavne i 7 klasser med betegnelserne A til G, således at en lufthavn altså kan betegnes f. eks. A1, B3, E2 o. s. v. Kravet til længden på hovedbanen på en klasse A lufthavn er 2550 m, og vi mangler derfor endnu 250 m for at kunne opfylde dette krav. Disse resterende 250 m må fremstilles ved opfyldning i Øresund, da Amager Landevej lægger en grænse for udvidelsen mod sydvest. Det volder imidlertid heller ingen særlig vanskelighed, da vanddybden er ganske ringe flere hundrede meter ud. Inden for de enkelte lufthavnsklasser svarer der til den nævnte minimumslængde på hovedbanen visse nærmere bestemte minimumskrav til længden på de øvrige baner, banebredde, indflyvningsforhold, afstand mellem baner og rulleveje o. s. v.

Belysning og radio.

Et overordentlig vigtigt hjælpemiddel ved flyvning om natten og i usigtbart vejr er belysningen, der næsten ikke kan blive god nok. Den kan deles i startbanebelysning, rullevejsbelysning, indflyvningslys, begrænsningslys, hindringslys og forpladsbelysning. Startbanebelysningen var indtil for nylig ret primitiv i Kastrup, idet man klarede sig med efterladte provisoriske engelske og amerikanske militær anlæg. Dette forhold er der imidlertid nu rådet bod på, idet der er bevilget penge til et nyt belysningsanlæg, der nu nærmer sig sin fuldførelse. Man har til indflyvningslys benyttet sodiumlamper, der tidligere stod som banebelysning langs bane 04-22. Lamperne er kun anbragt ved banerne 04-22 og 13-31; de er placeret i forlængelsen af venstre side af startbanen regnet i indflyvningsretningen, og længden af lysrækken varierer mellem 500 m for retningerne 22 og 31 over 700 m for retning 13 til 1000 m for 04. Angående disse indflyvningslys er der ret stor international uenighed, idet nogle holder på den nævnte anbringelsesmåde, andre ønsker lysrækken anbragt i banens forlængede midtlinie, og atter andre ønsker to rækker lys, medens englænderne går stærkt ind for den enkelte række i midten suppleret med tværrækker. Angående farven er der også ret stor uenighed, men valget står dog i hovedsagen her mellem rødt og gult. Farven bliver altså indtil videre gul i Kastrup.

På bane 04-22 er der installeret »high intensity« startbanebelysning af et amerikansk system, der giver ca. 90.000 lys, medens belysningen på banerne 13-31 og 17-35 er neon. På bane 09-27 benyttes indtil videre et af de tidligere omtalte provisoriske militær systemer.

Rullevejsbelysningen er blå og tjener til at lede flyvemaskiner fra forpladsen foran administrationsbygningen til startbanen og omvendt. Begrænsningsbelysningen er ikke påkrævet, hvor der findes banebelysning, og den er derfor indtil videre sat ud af brug i Kastrup, hvor man til gengæld har lagt vægt på at udbygge hindringsbelysningen.

Udover ovennævnte lysanlæg har man som en midlertidig hjælpeforanstaltning opstillet to landingsprojektører af fabrikat Siemens.

Endelig skal man uden at komme nærmere

ind herpå ganske kort omtale radiohjælpe-midlerne. Ved landing på 04 og 22 kan man benytte PP-fremgangsmåden, der støtter sig til et på Sydamerica ved Ullerup anbragt radioretningsfy, der udsender impulser i fire retninger, der svarer til de fire startbaneretninger 04, 22, 13 og 31. Bane 22 er desuden udstyret med ILS (Instrument Landing System) og 13-31 med SBA (Standard Beam Approach). Herudover kan ZZ-fremgangsmåden benyttes på alle de her nævnte baneretninger.

Indflyvningsforholdene til den på det flade Amager beliggende flyveplads, der tilmed på den ene side grænser op til Øresund, er ganske fortrinlige. Uden om hver startbane ligger et hindringsfrit landingsfelt, der for bane 04-22's vedkommende er 750 m bredt, for 13-31 700 og for hver af de øvrige baner 460 m. Dette er langt over, hvad der kræves af ICAO, hvor de tilsvarende tal for en klasse A-lufthavn for instrumentbaner er 300 m, for de øvrige baner 210 m. De samme gode forhold råder i startbanernes forlængelse, hvor der på de pågældende arealer er lagt byggehøjdeservitutter, således at der for enden af hver bane bliver et hindringsfrit rum begrænset nedefter af en plan, der ved instrumentbanerne har en hældning på 1:70 og ved de øvrige baner 1:50. Det kan til sammenligning nævnes, at ICAO i alle tilfælde kræver en hældning på højst 1:50, hvilket krav altså er opfyldt.

Trods de store anlægsarbejder, der er udført på Københavns Lufthavn siden krigen, er målet dog langt fra nået, idet der på selve landingsarealet mangler især rulleveje til hurtig afvikling af trafikken. Desuden må startbanerne forlænges yderligere, en ny administrationsbygning opføres før eller senere, lysanlægget bringes helt i orden o. s. v., o. s. v. Der vil i mange år være arbejde nok, og forhåbentlig når vi at komme med, så Danmark kan bevare sin smukke position i den internationale luftfart.

C. Werner Frederiksen.

Afdelingsingeniør ved anlægsdirektoratet.

Lufttrafikken over Københavns Lufthavn

TALLENE for 1948 viser med tilstrækkelig tydelighed, at lufttrafikken er i stadig stigning. Det samlede passagerantal (incl. transitpassagerer) er kommet op på 290.874, mens det i 1947 var på 282.743. Passagerantallet excl. transitpassagerer er på 234.093; året forud var det 233.732. Antallet af ankomne og afgåede luftfartøjer er på 32.420; det er en lille nedgang fra året forud, hvor det var på 33.326, men det skyldes dels den langvarige strejke i ABA og dels den skandinaviske samflyvning, som giver et færre antal maskiner. Som det fremgår af nedenstående månedsoversigter, er det stadig sommerhalvåret, som giver langt de fleste passagerer.

I foregående artikel findes oversigten over passagerer (incl. transit) og starter og landinger. Som supplement følger her:

Passagerer (excl. transitpassagerer):

	1923	1939	1947	1948
Januar	—	1229	11720	7272
Februar	—	1691	19068	8392
Marts	—	2664	14115	10842
April	35	4414	17140	14330
Maj	64	8052	20220	22122
Juni	65	9317	23625	27193
Juli	99	11668	30575	33864
August	78	11090	31475	32477
September ...	64	1343	24239	28974
Oktober	26	926	17953	22383
November ...	—	1704	12201	13078
December	—	1885	11401	13166
Ialt 431	55983	233732	234093	

For hele perioden 1923—1948 har Københavns Lufthavn haft 1.452.920 passagerer (inclusive transitpassagerer), 1.182.620 passagerer (excl. transitpassagerer) og 220.032 ankomne og afgåede luftfartøjer.

MØLVIGS BITTERMANDEL



2 elefanter skal nu ud at flyve med SAS. Naturligvis skal der heller ikke her være nogen smalle steder hvad kosten angår.

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 hensyntagen til bygningen af en flyvemaskine, der er billig i indkøb. Bæreplaner og krop er rørkonstruktioner, hvortil der er anvendt

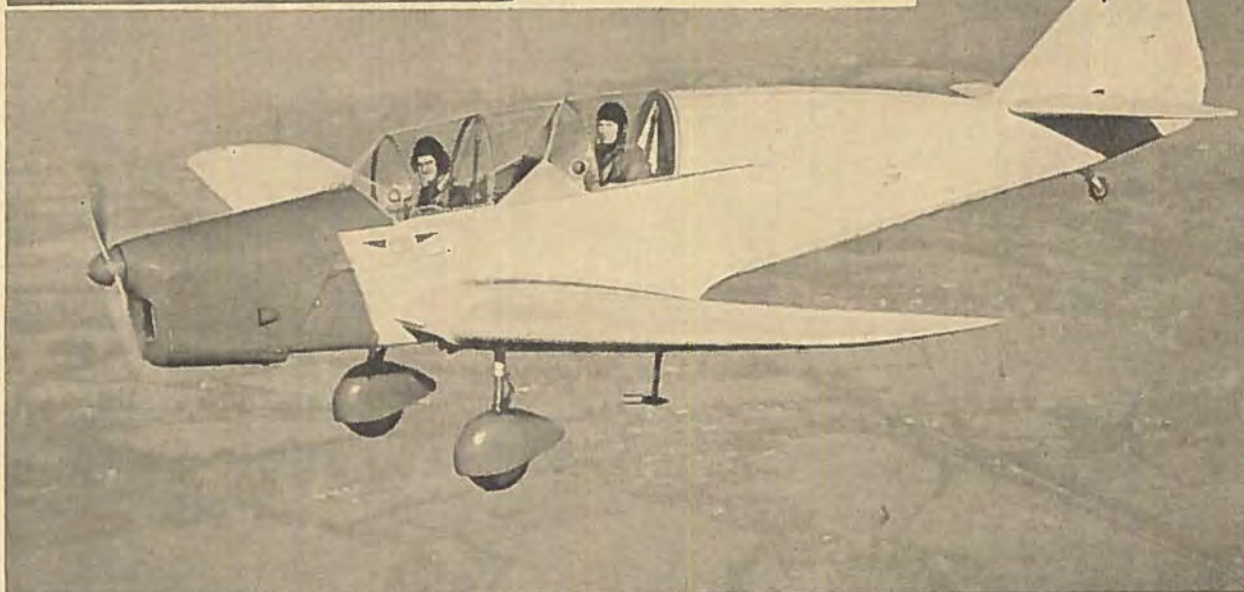
slaglodning — fordelene ved dette er, at reparation og vedligeholdelse af rørene kan ske ved lodning, uden at det går ud over kvaliteten, og arbejdet kræver ikke specialuddannet personel.

Det er en fornøjelse at flyve en „Primer“, og den kan udføre alle kunstflyvningsmanøvrer.



HALEPARTI

Billede, der viser de rene aerodynamiske linier i det rigeligt dimensionerede haleparti, som giver fuld betryggende manøvre-dygtighed indenfor alle luftfartøjets hastighedsområder. Nem adgang for eftersyn og vedligeholdelse forefindes.



FAIREY **PRIMER** AB INITIO
TRAINER

[De Havilland GIPSY MAJOR — or Blackburn CIRRUS MAJOR]

THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

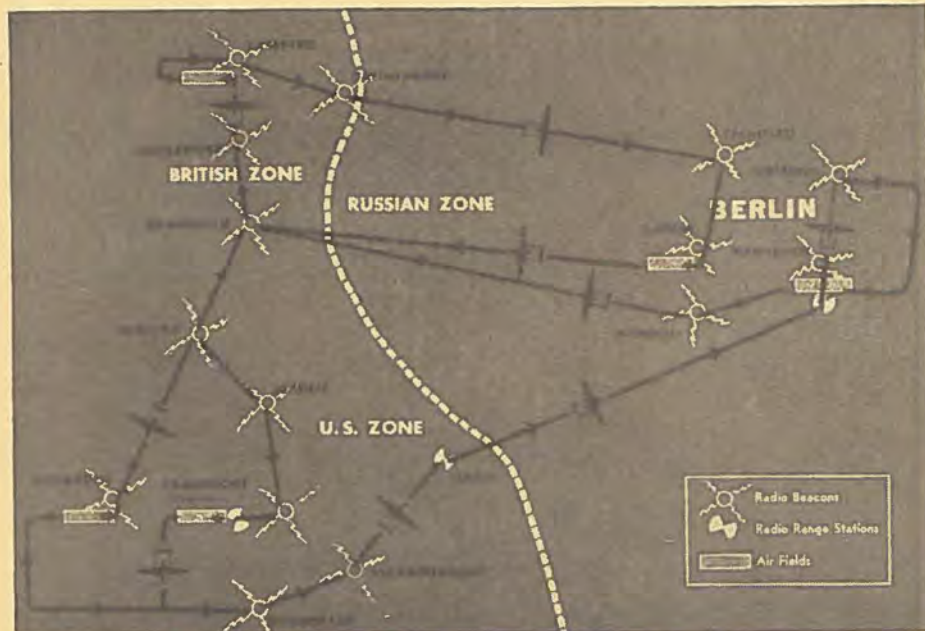
REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:

CARL KONOW . KOLLEGIEHAVEN 39 . CHARLOTTENLUND . DANMARK

MED KUL AD LUFTBROEN TIL BERLIN

En kæmpebedrift, der udføres af England og Amerika i forening

Af Arne Travis



Kort over luftkorridorerne.

DET imponerende ved luftbroen er ikke så meget den omstændighed, at den har kunnet etableres, som den kendsgerning, at den kan opretholdes. I begyndelsen kaldte man den for den største civile luftoperation, der har eksisteret, og tog hermed et forbehold. Man ville nødtigt indrømme den plads ved siden af krigens store luftoperationer under vanskelige og livsfarlige forhold. Men nu har luftbroen eksisteret i over et halvt år, og i den tid har den ikke alene løst sin opgave, men er oven i købet blevet udvidet, og den udvides stadig. Der er ingen tvivl om, at man i dag kan tale om luftbroen med fuld ret som den største luftoperation, der nogen sinde er etableret.

Regelmæssig som sporvognskørsel.

Når dette er sagt, er der god grund til at fremhæve, at har man end grund til rundt om i verden at være imponeret af dette kæmpearbejde, er det i den grad blevet hverdag i Berlin, at man betragter en Skymaster med samme selvfølgelighed, som en mand på Amagerbrogade betragter en sporvogn. Man

kan også sige det på den måde, at luftfarten ved at blive tvunget frem som eneste befordringsmiddel fik en enestående chance for at bevise, i hvor høj grad den er anvendelig i den jævne, daglige trafik. Her sættes ikke hastighedsrekorder med reaktorjagere, højderkorder eller lignende. Her er ingen glansfuld propaganda i retning af flyvning med næsehorn, tropiske fugle, hollandske blomster eller Davidsens smørrebrød. Her sker en jævn dagligdags godsbefordring. Det imponerende ligger i dens regelmæssighed og omfang.

Start hvert tredje minut.

Der er med andre ord tale om et paradoks: Verden står i måbende beundring af noget, der over en 150 kilometers strækning er blevet en almindelighed. Aviserne bringer regelmæssige beretninger om udvidelser, indfløjne godsmængder o. s. v. Man forbavses over tallene og glemmer dem igen. Men hvad er det, der sker? For helt at blive klar over luftbroens omfang må man en dag stille sig op i en af Berlins lufthavne og opleve dette eventyr. Skønt — det bedste billede får man i en

af de små lufthavne, hvorfra de tungt læssede maskiner starter med Berlin som mål. Her har man overblikket.

Lad os begynde ved udgangspunktet og følge med en Freighter til endestationen.

Og lad os for nemheds skyld tage Fassberg som udgangspunkt. Fassberg er en lille, forhenværende jagerflyveplads få kilometer fra Celle mellem Hamburg og Hannover. Pladsen er omgivet af lave nåleskove og er tip-top udstyret med hangarer, værksteder og barakbygninger til administration. Soldaterbarakkerne er nu arbejderbarakker. Pladsen, der ligger i den britiske zone, er i det store og hele overtaget af amerikanerne. Her er et nyldrende liv. Lastbiler og godstog ruller ustandselig frem med tunge laster af kul. Et virvar af Jeeps er uafsluttelig på jagt, tilsyneladende i grænseløs forvirring. Snavsede tyske arbejdere, med kulstøv liggende tykt i hver en fure, skovler og læsser og sveder.

For på den lange hvide runway står 36 maskiner, som skal i luften på nøjagtig 108 minutter. Og de bliver ekspederet. På klokkeslet. Uden præcision gik det ikke. For maskinerne fra Fassberg skal lande på Tempelhof i Berlin på klokkeslet. Ellers kan de ikke ekspederes. Og de skal afpasses nøje med maskiner fra andre flyvepladser, der også skal til Tempelhof.

Hvert tredje minut brøler en Skymaster hen over startbanen, letter, slår et sving og forsvinder som en tyndere og tyndere streg i luften. Og med samme regelmæssighed ankommer maskinerne, begyndende som en nål i horisonten, voksende sekund for sekund, indtil den bliver til en Skymaster, der slår den samme elegante kurve, inden den sætter sine brede hjul på den hvide cement.

Passager i en Freighter.

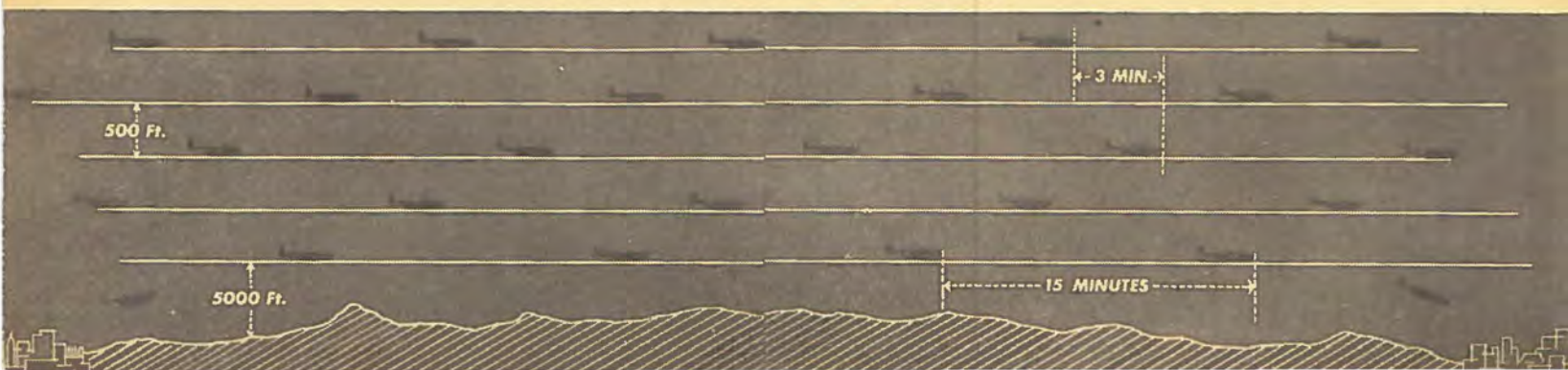
Sådan går det dag og nat, og sådan går det på en lang række flyvepladser rundt om i Tyskland. I hver fragtmaskine er der plads til en passager, men man kommer kun med, hvis man kan dokumentere, at man har et vigtigt ærinde i Berlin. Den ordinære passagerbefordring foregår fra Hamborg med BEA i Vikinger og fra Frankfurt med AOA i Skymasters. Men der er lange ventelister, og folk med presserende ærinde tager gerne fragtmaskinen. Der er ikke mange dikkedarer. Maskinens fører skal blot erklære, at han ikke har noget imod at have passagerer med.

Og så kører jeg da en dag i en raslende Jeep forbi en næsten endeløs række af Skymasters, indtil jeg når den Skymaster, der skal tage mig med ad luftbroen. Jeg klatrer ad en lang hønsestige op i det vældige lastrum og bliver under vejs så sort som en neger. Lasten er kul.

Her er ingen forskrifter. Jeg står bag førerens plads og ryger min pipe, mens vi starter. Vel i luften sættes den automatiske pilot på. Kaptajnen og jeg bytter plads, mens andenpiloten sidder med to fingre på pinden og en cigaret i munden.

En time senere ser vi Berlins millioner af

Herunder ses, hvorledes flyveledelsen har organiseret den tætte trafik, således at der flyves med ca. 150 m højdeforskel og 15 minutter mellem hver maskine i samme højde.



lys under os. Men vi ser dem først efter at have passeret en tågebanke. Førstepiloten indtager igen sin plads. Farten sættes ned, og maskinen daler.

— Kan du se den forbandede startbane, siger førstepilot til andenpilot.

— Ja, hold lidt til venstre.

Og midt i en tågedis ligger et svagt gult lys som en smørklat i en skude havregrød. Kaptajnen stikker snuden direkte mod smørklatten og dykker igennem endnu en tågebanke. Og pludselig ligger startbanen klart belyst under os. To vældige rækker lamper strækker sig, så langt øjet rækker. Vi dingler lidt, inden kursen ligger helt lige hen ad startbanen, men så har vi retningen, og få sekunder efter flyver vi ikke længere. Vi ruller. Mødet med jorden var umærkeligt.

Vi er landet på Tempelhof. Normalt lander Fassberg-maskinerne på Gatow i den britiske sektor, men Gatow er lukket af tåge, og så må Tempelhof tage den øgede trafik.

Fart i losningsarbejdet.

Endnu før jeg har sagt farvel til piloterne og har fået stoppet en ny pibe, er losningsarbejdet i fuld gang. Det skal gå stærkt, for der bliver ved at komme maskiner, og de tyske arbejdere ved bedst selv, hvor vigtigt det er, at forsyningerne kommer frem. De slider med et humør, man ikke træffer magen til på nogen anden arbejdsplads.

Der lander en fragtmaskine i Berlin hvert andet minut. De kommer i tætte rækker fra Fassberg og mange andre flyvepladser. Fra Lybæk kommer englænderne med deres Dakotas, fra Elbmundingen ved Hamburg starter de store engelske Sunderlands, der går ned på Wannsee lidt udenfor Berlin. Fra de amerikanske baser flyves kun med Skymasters. I Berlin bruges Tempelhof i den amerikanske sektor, Gatow i den britiske sektor og Tegel i den franske sektor som landingspladser. Tegel blev til på rekordtid og toges i brug i november. Den indviedes officielt den 1. december. Der arbejdes stadig på udvidelser, bygning af flere startbaner m. v.

I forskellig højde.

Vil vi nu undersøge, hvordan en sådan luftoperation kan gennemføres i praksis, kører vi ud til flyvepladsen til den afdeling, der hedder Operations. Her finder et stortilet tilrettelægningsarbejde sted. Første maskine går op i 5000 fods højde. Næste, der starter tre minutter senere, går op i 6000 fod. Tredie maskine går op i 7000 fod. Så kommer nr. 4, som går op i 5500 fod, nr. 5 går op i 6500 fod, og først nr. 6 flyver i 5000 fods højde og så fremdeles. På denne måde bliver der et kvarters mellemrum mellem maskiner, der flyver i samme højde. På de andre baser finder en tilsvarende inddeling sted, og det hele passer sammen som et fintmasket net. Af hensyn til præcisionen er der ikke noget, der hedder at komme ind på landingsbasen i en forkert vinkel. Kan piloten ikke lande, har flyveturen været forgæves. Der er ikke noget, som hedder at vente og prøve igen. Han må flyve hjem til udgangsbasen.

Benzin-problemer.

Lastningen er et kapitel for sig. I Fassberg kører kultogene fra Ruhr direkte til flyvepladsen. På Elbmundingen kommer flade flodpramme med vældige laster af konserver, tørrede ærter og mindre pakker. I Frankfurt brøler lastbiler ind på pladsen med vældige melsække.

Maskinerne er inddelt i lastnings-sektorer, og der er bestemte regler for, hvor mange

sække der må være i hver maskine, og for hvordan de skal staves. En Skymaster tager 8—10 tons efter varens art. Radioen fortæller piloten, når han befinder sig i luftkorridoren. Den er kun 30 km bred, så man skal holde tungen lige i munden.

Er særligt problem, som snart kræver en radikal løsning, er Berlins benzintilførsler. Siden blokadens indførelse har Berlin været henvist til sine lagre, men de er ved at være opbrugt. Hidtil har man kun befordret mindre partier ad luftvejen og kun den mest nødvendige flyverbenzin. Den er fløjet ind i tromler. Man arbejder med problemet særlige tankmaskiner, for benzin er en farlig last at flyve med, men hvor langt man er nået i disse eksperimenter er foreløbig en militær hemmelighed.

Arne Travis.

NOTER

Luftbroen til Berlin åbnedes den 28. juni 1948 af englænderne og amerikanerne i fællesskab og har været i uafbrudt virksomhed lige siden. Franskmandene har ikke deltaget i flyvningerne.

For at klare forsyningerne til de tre vestlige sektorer skal der daglig flyves 2.900 tons gods til Berlin. De ca. 1.300 tons er mel, kød, kartofler m. m., og de ca. 1.600 tons er kul; men disse varemængder rækker kun til den tyske befolkning. Forsyningen af de allierede besættelsestropper, administrationspersonalet og civile kræver andre 1.500 tons daglig, og det vil sige, at den daglige regelmæssige levering må være på mindst 4.400 tons. Men da man også må tænke på at oplagre en vis reserve — af hensyn til et eventuelt stop som følge af dårligt vejr — må man helt op på mindst 5.000 tons om dagen.

Fra 28. juli til 31. oktober 1948 transporteredes ialt 420.000 tons ad luftbroen til Berlin; deraf befordrede englænderne 128.000 tons og amerikanerne 292.000 tons. Størstedelen blev fløjet til Gatow, fra hvilken plads englænderne returnerede med 15.604 passagerer, 2.800 tons varer og 3.120 tons post.

De flyvemaskintyper, som var i anvendelse medio november 1948, deres lastekapacitet, stationering o. s. v. fremgår af nedenstående oversigt:

Luftbroen disponerer over følgende flyvepladser: Berlin: Gatow, Tegel i den franske sektor, Tempelhof og Havel sø for flyvebåde; den amerikanske zone: Wiesbaden og Frankfurt; den britiske zone: Bückenburg, Wunstorf, Fassberg, Celle, Fuhlsbüttel samt Lübeck, Schleswig Land og Funkenwerder ved Hamburg (flyvebådsbasis).

Tempelhof har desværre vist sig at være mindre godt egnet, fordi dens landingsbaner ikke kan forlænges, og fordi den er omgivet af bygninger på alle sider. Dette gør bl. a. tilflyvning i dårligt vejr meget vanskelig.

Som følge af flyvepladsernes beliggenhed er det mest intime samarbejde mellem englænderne og amerikanerne tvingende nødvendigt. Fra Wiesbaden og Frankfurt, som ligger i den amerikanske zone, varer en flyvning til Berlin og retur 313 minutter. En Skymaster kan derfor fra denne plads kun foretage tre og en halv flyvning om dagen, medførende ca. 32 tons fragt. Fra Fassberg, som ligger i den britiske zone, er flyvetiden til Berlin og retur for en Skymaster derimod kun 145 minutter, og det betyder, at den kan gennemføre omtrent fem flyvninger om dagen og transportere ca. 50 tons. Derfor er et større antal amerikanske Skymaster nu stationeret på pladser i den britiske zone, hvor de har afløst de mindre DC-3 og Viking m. fl.

Denne ombytning af de mindre engelske maskiner med større amerikanske typer har nedsat englændernes andel i den befordrede godsmængde. Mens englænderne (assisteret af Australien, Ny Zeeland og Sydafrika) fra 28. juni til 25. oktober 1948 transporterede 32 % af hele godsmængden og amerikanerne 68 %, er den britiske andel medio november kommet ned på 13 %; men til gengæld må man så tage i betragtning, at da langt de fleste flyvepladser ligger i den britiske zone, har briterne ca. 80 % af hele jordtjenesten.

Det intime samarbejde mellem englænderne og amerikanerne har krævet oprettelsen af en fælles organisation. Oprindeligt havde englænderne deres »Operation Plain Fare« og amerikanerne deres »Operation Vittles«; men nu eksisterer kun »Combined Air Lift Task Force« (C. A. L. T. F.), hvis chef er generalmajor William H. Tunner (U. S. A. F.) med aircommodore J. W. F. Merer (R. A. F.) som næstkommanderende.

Når disse linier skrives, er rekorden på luftbroen kommet langt over 6000 tons på en dag. Den 13. januar blev der foretaget 755 flyvninger, og der blev ialt bragt 6.678 tons forsyninger til den blokerede hovedstad.

(fortsættes nederst næste side)

type	motor	hk	bef. last i kg	fuldvægt i landing i kg	basis	flyver til
Douglas C-47B Dakota 4	2 P. & W. Twin Wasp R-1830	1.200	3.400	12.700	Lübeck Fuhlsbüttel	Gatow Tempelhof
Bristol Freighter/Wayfarer	2 Bristol Hercules 672	1.700	3.350	18.150	Wunstorf	Gatow
Vickers Viking 1A	2 Bristol Hercules 634	1.640	3.175	14.740	Fuhlsbüttel	Gatow
Avro Lancasterian	4 Rolls-Royce Merlin 24	1.620	4.920	26.300	Wunstorf	Gatow
Avro York	4 Rolls-Royce Merlin 24	1.620	6.800	29.485	Wunstorf	Gatow
Avro Tudor 1, 2 og 3	4 Rolls-Royce Merlin 621	1.770	9.245	36.280	Wunstorf	Gatow
Convair Liberator	4 P. & W. Twin Wasp R-1830	1.200	6.520	29.485	Wunstorf	Gatow
Douglas C-54E Skymaster	4 P. & W. Twin Wasp R-2000-11	1.450	7.200	28.120	Fassberg Frankfurt Wiesbaden	Gatow Tempelhof
Handley Page Halton	4 Bristol Hercules 100	1.675	6.400	25.400	Wunstorf	Gatow
Handley Page Hastings 1	4 Bristol Hercules 101	1.675	8.165	31.750	Schleswig-Land	Gatow
Short Sunderland 5	4 P. & W. Twin Wasp R-1830-90B	1.200	4.540	27.215	Finkenwerder	Havel Sø
Short Hythe	4 Bristol Pegasus 38	1.000	5.155	25.400	Finkenwerder	Havel Sø



Verdens mest moderne trafikflyvemaskine, Vickers-Armstrongs Viscount, er nu under prøveflyvning.

Første trafikflyvemaskine i verden med propel-turboreaktorer.

Vickers-Armstrongs Viscount, der påbegynder sine prøveflyvninger i december, er den første trafikflyvemaskine i verden, som udelukkende er udstyret med propel-turboreaktorer — den har fire Rolls-Royce Dart reaktorer.

Anvendelsen af propel-turboreaktorer byder på ikke så få fordele i forhold til almindelige stempelmotorer. Propel-turboreaktorer giver større kraft pr. vægtendehed end stempelmotorer; da de er mindre, forårsager de mindre luftmodstand, og det giver igen større fart. De bruger petroleum, som er billigere end benzin og mindre brændbart. Deres propeller vejer ikke så meget, fordi vibration praktisk talt er udelukket, og propelbladene har en bedre form, som forvandler hestekræfter til trækraft.

Vedligeholdelsen og udskiftning af motordele er nemmere end for stempelmotorens vedkommende. Prøveflyvningerne på jorden og i luften med forskellige typer af propel-turboreaktorer har givet resultater, som overstiger de mest optimistiske forhåbninger, og de fornyelser, som det har været nødvendigt at gøre, har været færre og ikke nær så kostbare, som man havde troet. Det vanskeligste problem har været forbrændingskammerne, men så snart man får mere holdbare materialer, skal udskiftningen ikke ske så hyppigt.

Vedligeholdelsen af flyvemaskinens stel, som ved stempelmotorudstyrede luftfartøjer er et ømt punkt, er meget nemmere og billigere, fordi turboreaktoren frembringer så ringe vibration, at det bogstavelig talt slet ikke går ud over flyvemaskinestellet.

De mest mærkbare fordele for passagererne i en trafikflyvemaskine, udstyret med propel-turboreaktorer, er bortelimineringen af støj og vibrationer i kabinen.

Viscount er billig i drift; den kan normalt

rumme 32 passagerer, men kan indrettes med 43 siddepladser; dens hastighed er 563 km/t. Dens øvrige data er: største fuldvægt i starten 20.412 kg, planbelastning 248 kg/m²; spændvidde 27,3 m, længde 22,7 m, højde 8,15 m, planareal 82,21 m². Data for Dart reaktoren: diameter motorcelle 0,97 m, længde til udbløsningsåbning 2,40 m, frontareal 0,74 m², vægt med propel 385,5 kg.

En superfæstning foretager langflyvning med benzinpåfyldning i luften.

En Boeing B-50 Superfæstning har i december måned foretaget en bemærkelsesværdig langflyvning, idet den fløj 16.127 km uden mellemlanding og med benzinpåfyldning i luften. Anordningen til benzinpåfyldning i luften, som denne maskine var forsynet med, er ved at blive indbygget som normaludstyr både i B-29 og B-50. Maskinen, som foretog denne langflyvning, er een af de 390 langdistancebombers af de nye typer B-50 og B-54, som allerede er blevet — eller er ved at blive — leveret til de amerikanske luftstyrker. Luftfartøjernes hastighed er over 600 km/t. Der foreligger endnu ingen nærmere tekniske detaljer om langflyvningen, men det meddeles, at B-50 kan medføre en bombelast på 5 tons over en distance på 9600 km med normal benzinbeholdning. B-50 har fire Pratt & Whitney motorer hver på 3500 hk.

En jager, der vejer noget.

Den amerikanske jager, Martin AM-1 Mauler, som nylig er tilgået den amerikanske marine, vejer lige så meget som en trafikflyvemaskine til 21 passagerer. Dens fuldvægt er helt oppe på 10.092 kg; af denne vægt udgør de 3.200 kg brændstof og bevæbning m. m. Den er udstyret med en 3.250 hk Pratt & Whitney Wasp Major motor. Mauler, som er kraftigt bevæbnet, kan medføre torpedoer og bomber under krop og planer; rækkevidden er over 3.200 km og hastigheden over 480 km/t.



Den 10_tons tunge jager, Martin Mauler, lander på hangarskibets dæk og bremses op af bremsewirerne på dækket.

Nyt udefra

Fra SAS's virksomhed.

SAS har fornylig foretaget en ekstrafløjning med 23 tyrkere fra Istanbul via København til New York, hvor de skulle afhente et skib. En anden af SAS-maskinerne, rutemaskinen til Sydamerika, har haft tre rådyrkid om bord. Et argentinsk firma havde bestilt dem hos en dyrehandler i København for at benytte dem som gave til præsident Peron.

Italiens luftvåben.

Det italienske luftvåben er i dårlig kondition. Det er ikke meget bevendt med det før så stolte Reggia Aeronautica. Ifølge en officiel italiensk rapport består det af 80 Spitfire-jagere med reservedele til et år, 56 Lockheed Lightnings — de fleste ubevæbnede og uden reservedele, 48 Mustang-jagere, som kan holdes i tjeneste endnu to år, samt 69 tremotorede bombere bygget før krigen og håbløst forældede.

Dertil kommer 31 tre-motorede transportmaskiner, som kan holdes i luften til udgangen af 1949, samt 19, som er næsten opslidte og må kasseres inden længe. Endelig 36 tre-motorede pontonmaskiner, som anvendes i sørednings-tjenesten, men ikke beregnes at kunne klare mere end et års tjeneste til. Flyvemaskineindustrien, som i 1938 havde 80.000 arbejdere og 1942 200.000, har nu kun 5.000 arbejdere.

C. C.

Sveriges civile flyvemaskiner.

Sverige har i øjeblikket 385 civile flyvemaskiner. Disse fordeles på ca. 90 forskellige typer. De forskellige landes flyvemaskineindustri er repræsenteret således: USA 184 maskiner, Tyskland 69 maskiner, England 57, Sverige 29, Canada 15, Danmark (KZ-II Coupe, KZ-II Sport og KZ-III) 10, Frankrig 9, Holland 6 og Italien 2. Polen, Letland og Belgien med hver 1. Mest almindelig er Cuben med 72 eksemplarer. Derefter følger Klemm med 49. Så kommer Douglas DC-3 (20), Auster V.J1. (17), Republic Seabee med 16, Noorduyt Norsemann (15), G. V. 38 og SAAB-91A Safir (hver 13). Sverige er et eldorado for typekendere. Mange gamle maskiner flyver endnu, bl. a. en mængde forskellige Mothor, Airspeed Envoy (findes i hele verden nu kun i 3 eksemplarer), Spartan Arrow, Avro Avian, Bücker Bestmann, Jungmann og Student, Caudron Aiglon, Pelican, Phalene og Simoun, Focke-Wulf Stieglitz, Focke-Wulf Weihe, Fokker C.V-D, C.V-E og F VII A, Hawker Osprey (eneste i verden), Heinkel 114, Arado Ar 95 og 96 B-1, Miles Falcon, Percival Vega Gull, Rearwin de Luxe, RWD 13, Topsy B og S2, VEF J 12 m. fl. Også nyt findes lige fra tre versioner af Bell-helikopteren til SAAB 90 Scandia og Ercoupe.

C. C.

LUFTBROEN

(fortsat fra foregående side)

Efter medio november er alle DC-3'erne blevet udskiftet med firemotorede maskiner. Tilførslerne af brændselolie til de fabrikker i Berlin, som er gået over fra kulfyrring til oliefyring, varetages af en flåde af Handley Page Halton, Tudor V og Lancastrian, der er blevet indrettet som tankflyvemaskiner. De hører til den luftflåde på ca. 50 flyvemaskiner, der administreres af en række private luftfartsselskaber under C. A. L. T. F.'s ledelse. Indsatsen af materiel fra private firmaers side omfatter 20 selskaber, og disse beskæftiger et personel i Tyskland på ialt 700 mand.

Efter at have transporteret 5800 tons frugt på over 1000 flyvninger er flyvebådene trukket tilbage for vinteren fra luftbroen, da man venter, at Havel søen fryser til.

Det vanskeligste problem for luftbroen er gennemførelsen af flyvningerne i de ugünstige vintermåneder, men takket være en fortræffelig flyveledelse med tilhørende vejrtjeneste og radiotjeneste er det lykkedes over al forventning. I de dårlige vejrperioder har man forlænget mellemrummene mellem maskinernes ankomst til bestemmelsesstederne fra tre til fire eller fem minutter, og takket være en udstrakt anvendelse af GCA (radar) har man overvundet mange vanskeligheder. I et døgn, hvor skyhøjden og sigtbarheden var meget ringe, lykkedes det for eksempel at bringe 241 flyvemaskiner til landing i løbet af 24 timer. Det svarer til en maskine hvert 6' minut.

Red.

Ny amerikansk haleløs reaktorjager.

En ny haleløs reaktorjager med pilformede bærepåner, konstrueret til start og landing på hangarskibe, Chance Vought XF7U-1, har nylig fuldført sine første og meget vellykkede prøveflyvninger. XF7U-1 er i virkeligheden en flyvende vinge, og det hævdes, at dens hastighed skal ligge over andre eksisterende reaktorjagere. Den hører hjemme i »over 960-kilometer-i-timen klassen».

Den særprægede flyvemaskine har to lodrette finner og sideror anbragt på bagkanten af bærepånen, mens længde- og tværstabiliteten opretholdes ved hjælp af et par »airlavators«, som er en kombination af balanceklapper og højderor. På grund af luftfartøjets store hastighed betjenes styregrejerne hydraulisk. Landeklapper findes ikke; derimod kan farten reduceres ved hjælp af spalteklapper langs planforkanten. Af hensyn til manøvrerdygtigheden og landingsegenskaberne er der anbragt luftbremser på bærepånen bagkant. Til beklædningen er i ret udstrakt grad anvendt magnesium i stedet for aluminium. Jageren er udstyret med to Westinghouse turboreaktorer.

Verdens »rigeste« luftmillionær, Iwan Smirnoff, ombytter styrepinden med en pen.

Da han synes, at tiden nu er inde, hvor yngre kræfter skal til, har kaptajn Iwan Wasiljowitsch Smirnoff, som har fløjet over 6½ millioner kilometer og 28.750 timer, og som menes at være verdens »rigeste« luftmillionær, meddelt, at han agter at trække sig tilbage fra sin stilling som flyver i KLM Det Kongelige Hollandske Luftfartsselskab; han forbliver dog i selskabets tjeneste og går over i »General Inspection Department».



Smirnoff.

Smirnoff er født i Vladimir i Rusland den 30. januar 1895, og han foretog sin første flyvning i Petrograd i 1915. Kort tid efter fik han flyvercertifikat og tjente det russiske luftvåben som kaptajn. Ved revolutionens udbrud lykkedes det ham at flygte; han kom til England og blev ansat i det engelske luftvåben som flyver indtil 1919.

Den 28. maj 1922 blev Smirnoff (populært kaldet Tyrken) ansat i KLM og fløj Fokker-maskiner på det europæiske luftnet; senere også Amsterdam—Batavia ruten, som ved oprettelsen af en regelmæssig forbindelse i 1930 var verdens længste flyverute. I 1933 fløj Smirnoff juleposten til Batavia med Fokkeren »Pelikaan« på 4 dage 4 timer og 40 minutter; der var 82.000 breve ombord. Hele det hollandske folk fulgte spændt radiomeddelelserne fra turen, og 21.000 hollændere var mødt op på Schiphol for at modtage »Pelikaan«, da den kom tilbage til Holland den 1. december efter at have foretaget en for den tid lige så fantastisk hjemrejse.

Ialt har Smirnoff foretaget 75 tur/returflyvninger til Indonesien.



Den nye Chance Vought XF7U-1 haleløse jager.

Da krigen nåede Holland i 1940, var Smirnoff på vej til Batavia; han blev der og gik ind i K. N. I. L. M. (Koninklijk Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij) som flyver på ruten til Australien. Han var på denne rute ude for at blive skudt ned af japanerne; men det varede ikke længe, før han var på vingerne igen.

Smirnoff er hollandsk statsborger, men ved sit ægteskab med Margot Linnet, som døde for et par år siden, var han nært knyttet til Danmark, og han taler også rigtig godt dansk.

Pratt & Whitney bygger ny Reaktor.

Den store amerikanske flyvemotorfabrik, hvis motorer bl. a. er kendt fra Det Danske Luftfartsselskabs mange maskiner, har taget fat på bygningen af en ny reaktor, som får typebetegnelsen JT-6B Turbo-Wasp. Den skal kunne yde en trykkraft på 2268 kg. Råmaterialerne og færdige dele til den nye reaktor bliver leveret fra mange forskellige firmaer, ialt 145 beliggende i seksten forskellige stater. Af de cirka 900 forskellige dele, som JT-6B består af, bliver de 500 fremstillet af Pratt & Whitney selv, mens ca. 400 dele fremstilles af andre firmaer. — (JT-6B er den kendte Rolls-Royce Nene, bygget på licens).

Amerikansk byggede trafikflyvemaskiner er i flertal på lufteruterne.

Ifølge en statistik, som er udarbejdet af Aviation Research Institute i Washington, skal antallet af trafikflyvemaskiner, som ved udgangen af 1948 anvendtes på lufteruterne, være 3646, og af disse var de 78 % amerikanske konstruktioner. De fleste af de større flyvemaskiner, som anvendes på ruterne, er typer fra før krigen eller civile udgaver af transportmaskiner fra 2. verdenskrig. De fleste af de amerikanske typer, som i øjeblikket bygges og leveres, omfatter Consolidated Vultee 240, Douglas DC-6, Lockheed Constellation og Martin 2-0-2.

Douglas DC-3 er den type, der er mest anvendt på lufteruterne verden over; 45 % af samtlige trafikflyvemaskiner er af denne type. Statistikken omfatter ikke flyvemaskiner, som anvendes på ruterne i Sovjetrusland, men man mener, at størsteparten af disse er en russisk udgave af DC-3.

Instituttets undersøgelser har vist, at mens passagertrafikken på samtlige lufteruter verden over er steget mindst 1000 % i de sidste 10 år, er antallet af trafikflyvemaskiner kun blevet forøget med 83 % i forhold til 1938. Dette skyldes det meget større antal pladser, som er til rådighed i de moderne store trafikflyvemaskiner.

Amerikanske lufteruter råder over 29 % af hele verdens flåde af trafikflyvemaskiner; Canada har 5,2 %, Europa 26,6 %, Mellemamerika 8,9 %, Sydamerika 8,9 %, Asien 12,7 %, Afrika 3,8 %, og Stillehavsområdet 5,2 %.

På samtlige lufteruter verden over anvendes mere end 50 forskellige flermotorede typer og mindst 30 forskellige eenmotorede typer af flyvemaskiner. Circa 67 % er udstyret med to motorer, 23 % er flermotorede, 2,4 % er tre-motorede og 7,1 % er eenmotorede typer. En seksmotorer flyvebåd var i anvendelse i 1948. Knap 3 % af samtlige trafikluftfartøjer var flyvebåde.

Målslebningmaskiner til Sverige.

Svenska Flygtjänst A. B., som foretager målslebning for det svenske flyvevåben, har til dette formål købt tre specielt indrettede Fairley »Firefly«, udstyret med Rolls-Royce Griffon motor. Som målslebningmaskiner er Firefly udstyret med en slæbeline på 2.150 m; oprulningen sker ved hjælp af en lille udenbords anbragt propel. Den første maskine, der blev afleveret, passerede Walkenborg i Holland og Københavns lufthavn, og begge steder vakte den stor interesse hos de parter, der har brug for luftfartøjer af denne art.

SAAB »Scandia«.

I en omtale af Scandia-demonstration i Københavns lufthavn skrev FLYV i sit sidste oktober-nummer, at den udmærkede trafikflyvemaskine ikke var forsynet med nødudgange. Dette beror imidlertid på en fejltagelse, og vi skynder os at berigtige denne: Scandia er og har altid været udstyret med ikke mindre end fire nødudgange, deraf tre i passagerkabinen og en i førerkabinen.

Ny finsk flyvemaskine.

Det finske firma, Brødrene Karhumäki, har bygget to prototyper af Karhu-48, en 4-sædet højvinget taxa-flyvemaskine med 190 hk Lycoming motor og Aeromatic stillbar propel. Maskinen er af blandet konstruktion med træplan og stålrørskrop, beklædt med lærred. Den har flaps og kan udstyres med hjul, ski eller pontoner. Data: Spændvidde 11,5 m, længde 7,6 m, planareal 17,3 m², fuldvægt 1350 kg. Topfart 230, rejsefart 180, landingsfart 80 km/t. Stigevevne 3,5 m/sek. Rækkevidde 800 km.

Løsning på nytårs kryds-og-tværs.

Resultatet af lodtrækningen blandt de vindere, der havde indsendt rigtig løsning, blev: Karl K. K. Petersen, Værløseleiren (Fly er min hobby).

K. E. Christensen, Borgergade 21, Eshjerg (Dansk flyvnings historie).

Sv. Olsen, P. Fabersgade 41, København (Flyvemaskiner fra alle lande).

Gevinnerne vil blive tilsendt vinderne efter de adresser, som er angivet på løsningerne.

1	S	T	A	L	L	5	I	N	G	N	E
2	T	R	E			O	L	E	O	B	E
3	Y		R			O	D	E	U	R	E
4	R	O		P						A	F
5	E	N	N	A		T		A	M	A	L
6	P	L	A	N	T	I	P		K	R	Y
7	I	T	U	G	A	A	E	T		L	V
8	N		T	I		A	D		E	E	N
9	D	R	I	V	K	R	A	F	T		I
10		O	S	E	N		L	I	N	E	N
11		S	K	P	O	G			A	N	G

Luftkaptajn Charles Sundby omkommet



Charles Sundby.

SOM fører af en af China National Aviation Corporations Skymastere, der den 21. december forrige år styrtede ned på Basaltøen undervejs fra Shanghai til Hongkong, omkom den danske flyver, luftkaptajn Charles Sundby, sammen med de øvrige 32 ombordværende.

Charles Sundby var luftkaptajn i kinesisk tjeneste. Efter at have taget sin styrmandseksamen kom Charles Sundby ind til marinenes flyvevæsen og fik i oktober 1935 sit certifikat. Flyverløjtnant Sundby viste ret hurtigt særlige evner som flyver, og han fik betroet flere opgaver. Da krigen kom, forlod Sundby landet, han kom ind i det canadiske luftvåben i Ottawa som instruktør i 1940 og virkede her det meste af et år; derefter blev han knyttet til Atlantic Ferry Command, som flyver og fløj transportmaskiner fra USA til Europa.

I 1942 fik han tilbud om at komme til østen og slog til, han kom til det kinesiske luftvåbens transportkommando og var med til de vanskelige forsyningsflyvninger over »Puklen«, som bjergkæden blev kaldt, der forsøgte at spærre vejen mellem Birma og Kina. Da krigen sluttede, gik han over i China National Aviation Corporation (CNAC) som luftkaptajn, og her sluttedes hans eventyrlige bane på en tragisk måde.

Luftkaptajn Sundby besøgte Danmark i slutningen af 1945, og det var hans agt at gentage besøget i 1950; men skæbnen har villet det anderledes, hans danske flyverkammerater får ham ikke at se mere, men de vil bevare mindet om en dygtig flyver, et rigtigt mandfolk og en trofast kammerat.

Kommissionen ser en Gloster Meteor 7 starte.

Flyveulykken ved Karup den 11' januar

Den 11' januar blev luftvåbnets Spitfire-skole ramt af en alvorlig ulykke, som kostede den 22-årige løjtnant af reserven, A. Limskov Jørgensen, livet. Under en øvelsesflyvning i lav højde kom Limskov Jørgensen ind i en tæt snetykning få kilometer syd for Ikast, han blev blændet af sneen og fløj i jorden med fuld fart. Han dræbtes på stedet, og maskinen knustes til ukendelighed.

Løjtnant Limskov Jørgensen var kendt som en dygtig og besluttsom flyver, som ved en tidligere lejlighed havde klareret en alvorlig situation med stor dygtighed. Han var meget afholdt blandt lærere og flyverkammerater, som med sorg modtog budskabet om hans bratte død.

Æret være hans minde.

★

Fra Ålborg lufthavn.

Løjtnant Erik Møller har solgt sin virksomhed i lufthavnen til løjtnant Sandquist. I handelen medfulgte en KZ-VII »Lærke«, mens Møller fortsat har sin KZ-III. Sandquist er heretter ejer af fem maskiner, nemlig to KZ-III, en Auster og to KZ-VII »Lærke«. Erik Møller er blevet ansat i »Dansk Lufttaxi« og flyver dette firmas Dragon Rapide i taxaflvning mellem Ålborg og Göteborg.

Den eneste selvejende sportsflyver i Ålborg er i dag direktør C. J. Brusch, Ålborg Aktiebryggerier.

★

Dansk militærkommission besøger Gloster Aircraft Co.



Kommandørkaptajn Erik Rasmussen og Hawkers chefpilot, Squadron-leader T. S. Wade foran Hawker P. 1040.

En indkøbskommission med chefen for søværnets flyvevæsen, kommandørkaptajn Erik Rasmussen, som formand vendte umiddelbart før jul tilbage fra England, hvor den havde undersøgt pris- og leveringsmuligheder for reaktorjagere. Under opholdet i England besøgte kommissionen bl. a. Gloster Aircraft Co., hvor kommandørkaptajn Erik Rasmussen fik lejlighed til at flyve solo både på en Meteor 4 og en Hawker P. 1040, mens nogle af kommissionens øvrige medlemmer kom i luften med en toædet Meteor 7 træner.

Nyt fra Sportsflyveklubben



Certifikatprøver.

Ved de sidste certifikatprøver, som afholdtes den 19. november 1948, bestod følgende: P. Mortensen, I. A. Rimstad, Arendt-Petersen og Leif Andersen. Vejret i december tillod ikke afholdelse af prøver, hvortil følgende er indstillet: Max D. Strodl (certifikat) og Mogens Andersen (solo).

Instrumentflyvning.

Efter indførelsen af det engelske »two stage amber« system nås nu det fulde udbytte ved at tage timer i instrumentflyvning. Arrangementet med den ravfarvede afskærmning af front- og sideglasset i forbindelse med de blå briller har høstet mange lovord fra de, som har prøvet systemet i praksis. Ved hjælp af et enkelt rammesystem kan afskærmningen på- og afmonteres på få øjeblikke. Sportsflyveklubbens luftfartøjer er indtil nu de eneste, der foruden hæren benytter denne udmærkede metode.

Takket være D. D. L. er det endvidere blevet muligt at give medlemmerne adgang til at erhverve time på linetræner i Kastrup. Således er alt gjort for at bringe vore piloter den bedst mulige uddannelse og derved give dem passende »rygrad« til at møde og at kunne klare vanskelige situationer i luften. Interesserede kan ved henvendelse til klubben få tilsendt en udmærket vejledning forfattet af luftkaptajn H. Kierkegaard.

Sladrehanke.

Som en allernyeste finesse har klubben anskaffet nogle stykker af de såkaldte sladrehanke. En sladrehanke er i realiteten en omdrejningstæller forbundet med et synligt, bevægeligt millimeterpapir, således at motorens omdrejningstal samt nøjagtigt flyvetid kan aflæses efter hver flyvning. Det er derfor ikke mere muligt at »ride engelske« på motoren, uden at dette opdages.

Se løvrigt FLYV nr. 1 side 33.

Piper Cub.

En af de efter krigen her i landet få frigivne Piper Cubs er havnet i Sportsflyveklubben til stor glæde for de af medlemmerne, som ønsker at flyve billig, og som ikke for øjeblikket råder over større midler til vedligeholdelse af certifikatet. Klubben er ejeren, hr. cykelhandler Alfred Jensen, taknemlig for, at han har stillet sit fartøj til disposition for omskoling og udlejning.

Teoriskolen.

Den 1. januar begyndte teorihold nr. 17 stadig under ledelse af »Sir William« og med hele staben af udmærkede lærerkræfter. Vi byder de nye elever velkommen og ønsker dem god fremgang med uddannelsen til gavn for sig selv og for klubben.

Flyveulykken ved Jyderup d. 16' januar

Under en flyvning fra Silkeborg på vej til København søndag d. 16. januar med »Morlan« Hansens KZ III OY-DBY er de to sportsflyvere, fabrikant Peter Friis og mejerlejer Axel Johannes Bregensd, forulykket i Aggersvold skov, ca. 1 km nord for Jyderup. På det tidspunkt, ulykken er sket, ved halvtiden om eftermiddagen, var der kraftige snebyger og stærk blæst over ulykkesstedet, og efter de foretagne undersøgelser at dømme er maskinen kommet ind i snetykningen, de ombordværende har under flyvning i lav højde mistet orienteringen og er fløjet ned i skoven.

Flyveulykken på Falster d. 17. januar

D. 17' jan. ved 22-tiden er en hollandsk flyvemaskine (en 2-mot. Cessna Crane) forulykket ved Hesnæs på Falster. Flyveren Prowita og telegrafisten de Song dræbtes, men passageren, den hollandske arbejderfører Koos Vorink, blev hårdt kvæstet. Vejret var på dette tidspunkt regnfuldt. Luftfartøjet har befundet sig i lav højde og er fløjet lige ind i trætoppene på en høj skrånt.

MERE OM RADIO I PRIVATMASKINER

Af civilingeniør E. Bjerre-Petersen.



Radioen passer flint i det veludstyrede KZ VII-instrumentbræt.

DET var med glæde, man i »Flyv« nr. 10, s. 210, læste overassistent Madsens artikel om radiotelefoni i sportsflyvemaskiner. Efter krigen havde man jo kun muligheden for at få amerikanske eller engelske anlæg, og valutaisituationen har jo endnu til dato sat en stopper for nogen som helst import heraf, hvorfor de fleste sikkert slog tanker herom ud af hovedet.

Da jeg imidlertid selv i et år har haft et dansk radiotelefonianlæg installeret i min KZ VII, føler jeg trang til at supplere den nævnte artikel med de erfaringer, jeg i den forløbne tid har indhøstet, som jeg mener vil være af interesse for ejere af privatmaskiner.

Bortset fra de fordele, et radioanlæg byder, må man se i øjnene, at den tid ikke er fjern, hvor det kræves for at lande på de større lufthavne, og det kan i denne forbindelse nævnes, at Bromma, Stockholm, forrige år udsendte meddelelse om, at efter 1. april 1948 ville kun maskiner med radio få tilladelse til at lande på Bromma. At man indtil videre har dispenseret herfra, må vist kun ses som et udtryk for, at det ikke altid går så hurtigt som ønsket og planlagt.

Det er en kendt sag, at radioforholdene ved de forskellige større europæiske flyvepladser, det vil navnlig sige frekvensforholdene, endnu ligger en del i støbeskeen. Ganske vist går tendensen, som overassistent Madsen nævner tydeligt i retning af VHF, men overgangen tager sin tid, og man kommer i øjeblikket ud for, at den ene flyveplads lytter og sender på VHF, den anden på HF, og inden for begge kategorier på forskellige frekvenser, de allerstørste dækker begge områder, men da privatmaskiner netop sjældent følger trafikmaskinernes kurs, har de dobbelt brug for telefoniforbindelse med mindre flyvepladser.

Hvad man skal vælge, er svært at afgøre, thi hovedparten af de mindre lufthavne bruger endnu HF og herunder mest frekvens 6440 (som Kastrup også lytter konstant på endnu), allerbedst var naturligvis et anlæg, der dækkede alle områder, men det bliver i så fald også det dyreste.

Det anlæg, jeg har anvendt, er et MF og HF fra d'herrer N. G. Kruse og E. Nielsen (fa. »Avia«).

For et anlæg til små maskiner er som

nævnt vægten og dennes placering i forhold til maskinens tyngdepunkt af meget stor betydning. Det nævnte anlæg byder her meget store fordele, idet vægten kun er 5 kg. (d. v. s. mindre end $\frac{1}{3}$ af de normalt forekommende anlæg), og da det anbringes foran tyngdepunktet, kompenserer det evt. vægt af bagage eller passagerer.

Anlægget er, ikke mindst under hensyntagen til den ringe vægt, meget universelt. Foruden sending og modtagning inden for hele HF området inkluderer det også området for range. Range bruges jo normalt kun af større maskiner ved instrumentflyvning, men kan med lidt øvelse blive en god støtte for privatpiloten, idet det sætter ham i stand til under dårlige navigationsforhold at bestemme sin position og give ham kurs mod den lufthavn, han ønsker. Jeg kan nævne, at jeg konstant har Kastrups range langt ned i Nordtyskland, hvor man så igen kan fange enten Bryssel's eller Paris's range.

Rækkevidden af sender og modtageren er ypperlig, jeg har flere gange tydeligt hørt flyveledelsen i Kastrup langt ovre i Jylland, ligesom jeg har haft gensidig forbindelse med tårnet fra et sted ved nordsjællands kyst.

Af andre nyttige anvendelser kan jeg som eks. nævne, at jeg engang på en tur hjem fra England passerede Amsterdam og kaldte tårnet der og fik friske oplysninger om barometerstand, vejrsigt på ruten mod Kastrup o. s. v.

Et andet punkt, hvor radioen direkte kan spare en meget tid, er det tilfælde, hvor man har briefet ud til en lufthavn, der imidlertid pludselig får QBI, som f. eks. kun formenes at være af kortere varighed, d. v. s. er borte, når man kommer frem. I så tilfælde får man ikke starttilladelse til denne lufthavn, men må vælge et alternativ. Har man radio, kan man, når man nærmer sig denne sidstnævnte, kalde den og høre, om QBI i mellemtiden er ophævet på den førstnævnte og i så fald fortsætte direkte og spare megen tid til landing, evt. told o. s. v. Dette er et forhold, som særlig har sportsflyvernes interesse, trafikmaskinerne er i slige tilfælde væsentligt anderledes stillet.

Som underholdningsmoment skal man ikke stille for store krav til sin radio. Selv om det er meget morsomt at sidde nede over Holland

eller Frankrig og høre eftermiddagskoncert fra Kalundborg, bliver man hurtigt træt i ørerne, og noget distraherende kan det også virke på svage sjæle ved navigeringen; men til vejrsigter og lignende nyttige meddelelser kan det have sin betydning.

Installationen er navnlig i KZ VII meget let, idet apparatet, som det vil ses på billedet, passer direkte ind i handskehullet i instrumentbrættet og derved er let betjeneligt.

Prisen ligger kun på ca. 1800 kr., så også her er anlægget rimeligt, VHF aggregatet kan leveres mod en merpris af ca. 1550 kr. (sender/modtager) og forøger kun vægten med 3,5 kg.

Jeg har i den forløbne tid været meget glad for anlægget, hvis stabilitet jeg bl. a. har prøvet på en flyvning fra Stockholm til Middelhavet, og jeg ved, at Zonen har anvendt det samme anlæg dagligt på deres rute til Bornholm.

Jeg kan på det varmeste anbefale enhver, der har maskine, at få en radio installeret, den kan fås nu på kort tid, og man har stor gavn af den, og forhåbentlig vil ovennævnte som supplement til artiklen i oktober-nummeret være en vejledende hjælp for de ejere af sportsmaskiner, der går med ønsker og planer om radio i deres maskine.

★

Nye certifikatkrav i Schweiz.

Schweizerne skal nu til at tilpasse deres certifikatbestemmelser til ICAO-kravene, som længe har været opfyldt i Danmark. Efter forslaget kan man lære at flyve fra 17-års alderen, og man vil få certifikat udstedt til 1-5-ædede typer og kan iøvrigt få det udvidet med videregående typer af enhver art. Der indføres som i Danmark mindst 30 timers undervisning, men heri skal indgå en mindst 300 km navigationsflyvning med to landinger, en alpeoverflyvning, en højdeflyvning til 3000 m og mindst 10 landinger på mindst fem fremmede flyvepladser. Benævnelsen »fører af turistflyvemaskine« ændres fremtidig til »privatpilot«.

Af særlig interesse for svæveflyvere er, at to svæveflyvetimer regnes for en motorflyvetime, således at f. eks. halvdelen af de årlige tolv flyvetimer og 30 landinger, der kræves til vedligeholdelse, kan udføres med svæveplan, ligesom man som erfaren svæveflyver kan spare op til 10 timer af de 30 til certifikatet.

★

Svæveflyvning anerkendes.

Også Norge godkender nu mindst 20 timers svæveflyvning som op til 10 timer ved uddannelsen til motorflyver.

Da Skandinavien har truffet fælles bestemmelser kan vi formentlig inden længe imøde denne længe ventede anerkendelse af svæveflyvningen også i Danmark. Det er da en besparelse på ca. 800 kr.

★

BØGER

»Spensk Flygkalender 1949« udgivet af Kungl. Svenska Aeroklubben og tidskriftet Teknikens Värld.

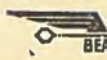
Dette års Flygkalender er ligesom sine forgængere en nyttig og indholdsrig opslagsbog, som giver en mængde oplysninger og data om det svenske flyvevæsen, luftfartsvesenet, Aeroklubben og de mange andre klubber og foreninger, som har tilknytning til flyvningen. Men desuden rummer den mange andre gode ting, hvoraf vi blot skal nævne artikler om sådanne emner som stormagternes luftoprustninger, flyveren og vejret, nye svæveplaner, den statsstøttede modellflyvning, luftfartsstatistik, rekorder og meget mere. Det er en fortrinlig lille årbog, der bør indgå som fast led i samlingen af flyvetliteratur.

»Krigen 1939-1945«, det fællesnordiske værk, der i Danmark udgives af Gyldendal, afslutter i 25. hæfte skildringen af kampene i Europa. Desuden indeholder hæftet afsnit om den russiske slutforsvar og Hitlers død, Eisenhower's frembrud over Rhinen og kapitulatioen i nord, slutkampe og partisankrigen i Italien, de nordiske kongeriger og kapitulatioen samt luftkrigens afslutning.

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**
T H E B R I T I S H A I R W A Y S

BILLETBESTILLING: ALLE ANERKENDTE REJSEBUREAUER (inset Bestillingsgebyr) B.E.A. DAGMARHUS, KØBENHAVN V. PALÆ 6311

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION

Dakota 47 A og 47 B — vedligeholdt af B.O.A.C.s tekniske forvaltning.

STORE LASTELUGER

monteret eller umonteret, nogle med gyldigt luftdygtighedsbevis

PRISER FRA 8000 £

Henvend Dem til: Chefen for indkøbsafdelingen, B.O.A.C., Stratton House, Stratton Street, Piccadilly, W 1.

PILOT

Dygtig flyver med mindst 1000 flyvetimer, trafikflyver- eller erhvervsflyver-certifikat søges. Skriftlig henvendelse.

ZONENS FLYVETJENESTE

Platanvej 19 - København V.

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

Undersøgelser af bølger og rotorer i Island

Den utrættelige forkæmper for systematiske undersøgelser af stående bølger i atmosfæren og de dermed forbundne rotorer samt disse fænomeners betydning for såvel svæve- som motorflyvning, svenskeren *Karl-Erik Övgård*, har i sommer haft lejlighed til at studere disse fænomener i Island.

Som Övgård sagde i sit foredrag i København sidste sommer, har rotorerne med deres stærke op- og nedvinde stor betydning for trafikflyvningen, og et øget kendskab til dem vil kunne spare mange penge, materiel og menneskeliv.

En profet er sjældent agtet i sit hjemland, og Övgård har da heller ikke fået større støtte i Sverige. Han indleder spydigt sin beretning i »Teknikens Värld« med en opdigtet beretning om, at de svenske luftfartsmyndigheder og ABA/SAS har bekostet en månedens svæveflyveundersøgelser i de svenske fjelde og går fra denne drøm over til virkeligheden i Island.

Her havde Islands Flyveråd og luftfartsselskaberne Loftleidir og Flufélag Islands i sommer bekostet en sådan ekspedition, fordi de dels i ledelsen har folk med forståelse af svæveflyvningen (og næsten alle flyverne er svæveflyvere), dels var personligt interesseret i undersøgelser af de voldsomme faldvinde, som allerede har medført havarier.

Övgård fastslår, at der i Island er endda usædvanlig fine bølgeflyvningsmuligheder, og antyder iøvrigt, at der muligvis kan være endnu bedre i Grønland. Foruden de høje bølger blev de jordnære rotorer undersøgt, og der konstateredes faldvinde op mod 20 m/sek. Hvor sådanne faldvinde kan findes, og hvordan man undgår dem, burde enhver trafikflyver vide, for selv den kraftigste trafikflyvemaskine kan ikke holde højden heri.

Dette islandske initiativ til gavn for såvel flyvesikkerheden som svæveflyvesporten fortjener al mulig anerkendelse og er et lysende eksempel til efterfølgelse.

E. Hultmann fylder 60

Emanuel Hultmann fylder den 27^e ds. 60 år. Udlært som møbelsnedker tog han »på valsen« og arbejdede sig frem gennem Tyskland, Frankrig og Schweiz, afbrudt af et besøg hjemme i Danmark, hvor han som løber bl. a. har været danmarksmester.

Flyvningen har han omfattet med stor interesse fra den spæde barndom, og han blev den første håndværker tilknyttet hærens flyvertropper, da denne nye forsvarsgren blev oprettet i 1912, og har aldrig siden svigtet flyvningen.

Ved flyvertroppernes 25 års jubilæum i 1937 blev han for sin indsats tildelt dannebrogskorset.

Da Kramme og Zeuthen begyndte bygningen af KZ-I, fik de Hultmanns hjælp til det praktiske arbejde, og efter aften tilbragte han i Kastrup. Efter den prøve, som KZ-I havde været, startedes Skandinavisk Aero Industri A/S, og Hultmann blev af hæren »udlånt« til det nye firma for med sin store erfaring at være behjælpelig ved arbejdets tilrettelæggelse med typen KZ-II.

Efter dette blev han af flyvertropperne sendt til Fokker-fabrikkerne i Holland for at sætte sig ind i bygningen af et par nye typer, som skulle licensbygges herhjemme. Under Danmarks besættelse fik han som sin sidste opgave hos flyvertropperne at være med ved bygningen af et antal SG-38 og Grunau Baby. Da værkstederne på Kløvermarken under krigens sidste halvdel nedlagdes, blev han pensioneret — og modtog kong Chr. X fortjenstmedaille i sølv.

Svæveflyvningen har fra sine første dage påkaldt hans interesse, og i midten af trediveerne hjalp han til ved bygningen af den første danske Baby. Blev kort efter arbejdende medlem i svæveflykl. Ringen og begyndte aktivt at svæveflyve i 1942, i 1944 fik han sit C.

Hultmann har i høj grad været medvirkende til at føre dansk svæveflyvning frem, ikke ved snakken — men ved at spytte i næverne og ta' fat, og arbejder nu hos firmaet Dansk Aero A/S med bygning af svæveplaner.

Vi gratulerer med de 60 og håber på mange år endnu at se Hultmann i dansk flyvnings midte.

★

Svæveflyvning på militære øvelsespladser.

Krigsministeriet har udsendt en meddelelse i »Kundgørelser for Hærens« med bestemmelser for svæveflyveklubbens benyttelse af hærens øvelsespladser, bortset fra flyvepladser. Som hidtil er der mulighed for at bruge disse pladser, men planerne kan ikke opbevares i hærens bygninger, man kan risikere at skulle betale erstatning for forringelse af græsset, og endelig skal der betales 10 kr. pr. måned og plan.

Århus svæveflyveklub er hermed sat ud af hangaren på Tirstrup og ville komme af med 600 kr. årligt for at benytte Skejby mark. Det er dyrt at være svæveflyver i Danmark.

35 timer i luften i svæveplan.

Alle *Choisnet*, der for nylig satte ny varighedsrekord for kvinder med 28 timer, har nu forbedret denne verdensrekord til 35 t. 03 min. på en Air 100.

★

Hollandsk svæveflyvning i 1948.

Darligt vejr i sammenligning med 1947 gjorde sig også følbart i Holland, hvor der var en nedgang i diplomerne, som følgende tal viser (1947-tal i parentes).

A-diplom 86 (149), B 59 (107), C 36 (47) og sølv-C: 3. — Ialt findes der i Holland udstedt 1007 A, 670 B, 218 C og 7 sølv-C, så vi er endnu foran.

Imidlertid åbnes i 1949 centralflyveskolen Terlet, og statsstøtten udvides betydeligt. Den hollandske aeroklub, KNNvL's, svæveplanflåde består af 38 Grunau 9, 25 Grunau Baby, 6 Olympia, 1 Minimoa, 2 Goevier og 2 Kranich samt en Tiger Moth til slæb. Endnu fire Goevier ventes snart afleveret fra Folkner. Man fik ingen glæde af Olympia'erne i år, da deres godkendelse trak ud, men nu bliver de forstærket efter schweizisk mønster — og så håbes der på mange sølv-C'er i det nye år.

★

Spansk svæveflyvning.

Hvert år bliver der uddannet 200 svæveflyvere i den spanske centrale svæveflyveskole Monflorite (Huesca), som blev oprettet i 1940 og er fuldt statsstøttet. Skolechef er senior Renafiel, der også var chef for det spanske hold i Samaden. Begynderskolingen foregår på SG-38 på skrænterne med gummitovstart. A fås på 20 starter, derpå endnu 20 til B. Derefter går det løs i flyvemaskineslæb på Kranich, og efter ca. 12 flyvninger slippes eleven alene løs på Baby til C-prøverne. Efter lidt skræntflyvningsundervisning på Kranich kan de fleste hurtigt flyve deres 5-timers-prøve i Baby og med en samlet flyvetid på 10 timer får han udstedt sit certifikat.

Foruden nogle anerkendte verdensrekorder, som tidligere er omtalt, har en spanier ved navn L. V. Jues i 1945 på en Weihe fløjet en uofficiel varighedsrekord på ca. 52½ time.

★

Østrigerne må stadig ikke svæveflyve.

De franske besættelsestropper svæveflyver en del i Østrig og har også i 1948 haft en schweizisk svæveflyveekspedition som gæster. I kontrolrådet i Wien har general Bethouart foreslået at tillade svæveflyvesporten for østrigerne. Englænderne og amerikanerne gav deres tilslutning, men russerne holdt på, at svæveflyvning var en militær beskæftigelse, som ikke kunne tillades, så foreløbig bliver det ikke til noget.

★

Svæveflyvning i Nordafrika.

Der er 29 svæveflyveklubber i Algier, 8 i Marokko og 2 i Tunis. I Algier har man i år gennemført distancflyvninger på 420 og 483 km, og her skulle være muligheder for ved lejlighed at erobre verdensrekorden, som indehaves af russerinden *Olga Kleptkova* med 749 km.

I 1945 blev der i Nordafrika fløjet 11.000 starter med ialt 1050 timer. I 1946 var tallene 8600 og 1313 timer. Der findes ialt 51 svæveplaner.

★

— og i Tyskland??

For de tyske svæveflyvere er det naturligvis en pine ikke at måtte svæveflyve, og den voldsomme interesse for svæveflyvningen giver sig nu udtryk i en hel del blade på dette område. Det første af disse er det lille »Thermik« fra Frankfurt a. M., der udgives af den 21-årige *Hans Deutsch*, og fra hvilket en del af ovenstående oplysninger er hentet. Tyskerne er klar over, at når de engang igen får lov at svæveflyve, så bliver det på ren sportslig basis og på egen bekostning, og de studerer derfor omkostningerne i udlandet og opdager med en vis forbavselse, hvor dyr svæveflyvning i virkeligheden er, hvorfor de er indstillet på at bygge små svæveplaner til sin tid, fordi disse kan bygges, opbevares og transporteres billigere.

Redaktøren af »Schweizer Aero-Revue«, dr. W. Dollfus, har i en artikel, som naturligvis med begejstring blev gengivet i de tyske blade, taget til orde for at tillade sportslig svæveflyvning i Tyskland. — I øjeblikket er det kun besættelsesmagterne og deres gæster fra andre lande, der flyver.



I sidste nummer beskrev vi Schweizer SGS-1-21. Her er dens nyere lillebror, SGS-1-23, som vi senere kommer tilbage til.



TRE HISTORISKE FØRSTE-PLADSER

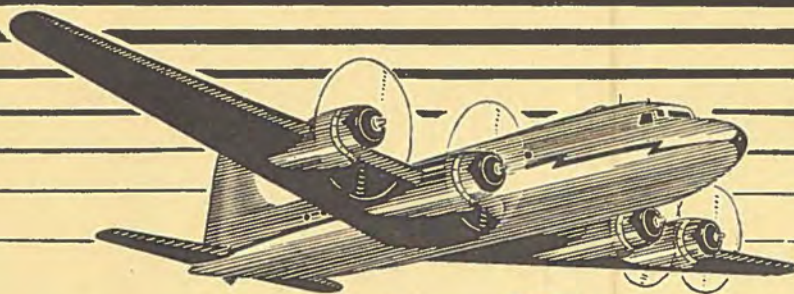
Den første all-jet passagermaskine i verden, Nene-Viking, havde Rolls-Royce motorer.

Den første prop-jet passagermaskine i verden, Vickers »Viscount« havde fire Rolls-Royce »Dart« motorer.

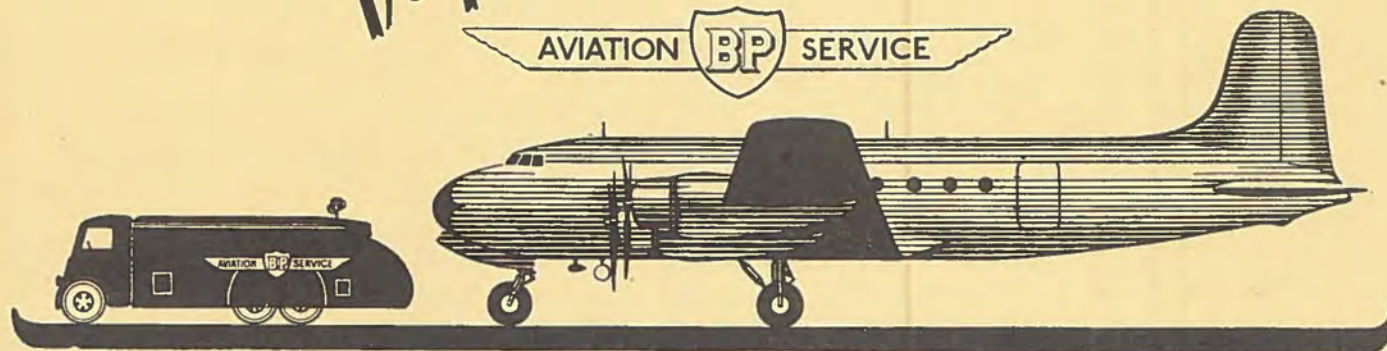
Den første 4-motors jet passagermaskine i verden, Avro Tudor VIII havde også Rolls-Royce »Nene« motorer.

ROLLS-ROYCE LTD. DERBY. ENGLAND
REPR.: MOGENS HARTTUNG, DANAVIA A/S
2 POUL ANKERS GADE, KØBENHAVN K.

ROLLS-ROYCE
Aero
MOTORER
FOR SPEED AND RELIABILITY



Tryghed hos Flyveren
gennem



Slutresultater fra distriktskonkurrencerne

SOM lovet i nr. 1 bringer vi nu resultaterne for de samlede distriktskonkurrencer i 1948. Vi har jo fulgt dem omhyggeligt i FLYV i årets løb, fordi de er et betydningsfuldt led i den danske modellflyvning.

Distriktskonkurrencerne begyndte under krigen, fordi man vanskelig kunne samles til centrale konkurrencer, men dog nok komme sammen inden for de seks distrikter. Oprindeligt samlede man ved hver konkurrence resultaterne fra hele landet til et samlet resultat, men det var uretfærdigt på grund af forskellige vejr- og terrænforhold, selv om man fløj samme dag.

Derfor holdt man dem hver for sig fremtidig. Efterhånden øgedes antallet, og i 1948 besluttede unionens bestyrelse at samle dem til en serie inden for hvert distrikt. Der udsattes vandrepæmier (for over 500 kr.) til førstepladserne, og disse præmier er nu vundet endeligt af nedenstående førstepræmietagere. Resultaterne fremkommer ved at addere de pågældendes gennemsnit fra de forskellige konkurrencer. Det kræves dog, at man har deltaget mindst i to af de seks konkurrencer og der opnået gennemsnit på mindst 20 sek.

I det nye år fortsættes konkurrencerne på samme basis, og første konkurrence er afholdt den 30. januar, om vejret har tilladt det. Antallet af konkurrencer er atter 6, idet ingen modellflyver har tid og råd til at deltage i flere, og som følgende resultatliste ved det lille tal i parentes bag resultatet viser, har kun een modellflyver, nemlig OM-F's flyveleder Arne Hansen, deltaget i alle 6.

Højeste resultat opnåede iøvrigt Jens Arne Lauridsen fra Vejle i A2, hvor han deltog 5 gange med 15.48 som resultat. Han har iøvrigt deltaget i hele 4 klasser.

Sammenlagt var der 423 deltagere (af hvilke mange naturligvis er gengangere) med 555 modeller, således at der er udført ca. 1500 flyvninger. Gennemsnittet på førstepladserne er 2 min. 12 sek. og af de tre første pladser 1 min. 50 sek. Dette er noget lavere end for samtlige danske konkurrencer, men så er der

også flere gange fløjet i meget dårligt vejr, ligesom vejr og uegnet terræn har medført brug af mindre end 100 m højstartssnor. Der vil i det nye år blive fastsat særlige regler herfor, ligesom man opfordrer distrikterne til at bruge aflysningsorganisationerne og ikke flyve i alt for dårligt vejr.

Herunder følger resultaterne med klubnummer i parentes. A1, A2, A3 er de tre svævemodelklasser, C er gummimotormodeller og D gasmotormodeller. Vi er nødt til at bringe lister så kortfattet som muligt, men interesserede ikke-modellflyvere kan indhente nærmere oplysninger om klasser o. lign. gennem DMU's nye hefte, der for 50 øre på postkonto 520.84 fås hos DMU's kasserer i Nyborg.

1. distrikt: A 1: E. Jacobsen (105) 6.51 (4), H. Ekelund (105) 5.37 (4), B. Reich 5.28 (2). — A 2: R. Frederiksen (106) 10.32 (4), W. Venneke (105) 6.23 (2), B. Jørgensen (105) 5.48 (3). — A 3: B. Jørgensen 7.16 (3). — C: B. Jørgensen 2.39 (2). — D: H. Jönsson (105) 2.40 (2), Sv. Olsen (105) 2.17 (2).

2. distrikt: A 1: K. V. Nielsen (207) 3.38 (3), E. Sørensen (207) 3.13 (3), Ole M. Larsen (208) 1.51 (2). — A 2: H. Jørgensen (201) 8.17 (4), H. Christiansen (201) 5.41 (3), K. Rejnagel (201) 5.04 (4). — A 3: K. Rejnagel 9.14 (3), H. Jørgensen 8.12 (4), H. Christiansen 5.47 (3).

3. distrikt: A 1: Jørn Hansen (301) 5.42 (3), T. B. Hansen (304) 5.24 (3), J. S. Petersen (302) 1.39 (2). — A 2: A. Hansen (301) 14.44 (6), A. Høst-Aris (301) 12.47 (5), B. Skou (301) 12.09 (5). — A 3: J. S. Petersen 10.10 (3), A. Høst-Aris 5.24 (3), E. Hansen (302) 5.05 (2). — C: J. S. Petersen 0.54 (2). — D: C. J. Petersen (301) 4.56 (3).

4. distrikt: A 1: J. Jørgensen (405) 4.28 (3), E. Lund (404) 3.47. — A 2: J. Jensen (405) 5.39 (2), S. Dybbro (403) 4.10 (3), E. Lund (404) 4.10 (3). — A 3: J. Jørgensen (405) 6.42 (2).

5. distrikt: A 1: Ruth Nielsen (508) 7.51 (4), V.-A. Magnus (506) 5.02 (3), J. Vestergård (508) 4.37 (3). — A 2: J. Lillelund (508) 7.44 (3), E. Madsen (506) 7.30 (3), P. Pedersen (502) 6.30 (3). — A 3: H. H. Simonsen (510) 8.34 (3), E. Madsen 4.03 (2).

6. distrikt: A 1: D. Thestrup (611) 9.06 (4), J. A. Lauridsen (608) 7.46 (4), K. Hansen (611) 4.29 (2). — A 2: J. A. Lauridsen 15.48 (5), A. Jepsen (608) 7.04 (3), K. Hansen 5.18 (2). — A 3: P. E. Jepsen (608) 10.04 (4), J. A. Lauridsen 9.49 (3). — C: J. A. Lauridsen 0.50 (2).



Engelsk svævemodel »Gili Hatchet« af P. Gullmant. Spv. 1 m. Denne svensk-inspirerede model er bygget for at få erfaringer til en stor model.

nøjagtigt til 547, nemlig 329 A, 157 B, 59 C og 2 internationale A-diplomer. I sammenligning med svæveflyvernes tal må bemærkes for det første, at svæveflyvernes A-, B- og C-diplomer er rene begynderprøver, der rundt regnet kan sidestilles med modellflyvernes A, mens S-certifikat og sølv-C meget groft kan sidestilles med modellflyvernes B og C. For det andet er svæveflyvediplomerne noget, der følger automatisk med uddannelsen, mens man udmærket kan modellflyve uden at tage diplomer.

I det kommende år skulle der imidlertid gerne tages endnu flere modellflyvediplomer, og det kan gøres, idet der stadig kommer store antal af nye medlemmer til, mens de gamle går fra. Der er i øjeblikket 350 modellflyvere i unionen, som intet diplom har endnu, især i de nyere klubber såsom Nykøbing F, Stubbe-købing, Holbæk, Køge, Colbjørn i Ålborg og adskillige andre. Det er ikke svært, selv for en modellflyver med sin første model, at gå ud og flyve tre gange 60 sekunder en dag — så gå derfor ud og gør det!

Svensk modellflyvning i 1948.

Af KSAK's årsberetning for 1948 fremgår, at efter en mindre nedgangsperiode i 1947 så var 1948 atter et fremgangsår. Der var ialt 329 klubber med 7563 medlemmer, hvilket er 1282 mere end året forud. Den svenske modellflyvning nyder betydelig statsstøtte, således at kontingentet er minimalt, og man kan få gratis byggesæt til begynderkursus, ligesom der er uddelt 19 værktøjssæt, 17 stopure og 26 startspil til klubberne. Der er uddannet 120 klubinstruktører på 7 grundige kurser. I årets løb blev der bestået 740 jernmærker, 382 bronze, 200 sølv, 88 guld — ialt 1410, ligesom der er udstedt 163 modellflyvercertifikater (disse skal fornyes hvert år).

Der er arrangeret 3 centrale og 158 lokale rapporterede konkurrencer.

Efter at »Teknikens Värld-FLYG« ikke længere er organ for KSAK i 1949, får modellflyverne heller ikke »Modellflygaren«, som FLYG udsendte gratis seks gange om året til samtlige modellflyvere, men KSAK vil nu selv udsende et lille blad »Modellflygsport«, som skal indeholde meddelelser til klubberne og modellflyverne.

Hollands modellflyvning i 1948.

Den statsunderstøttede hollandske modellflyvning har 65 klubber med 1555 medlemmer. I 1948 udstedtes 339 diplomer, hvoraf dog de 140 er et særligt begynderdiplom med mindre krav end til A-diplomet.

Pæn omtale i udlandet.

Vi havde stor glæde af vore 10 udenlandske gæster fra fem lande i modellflyvelejren i Vandel i sommer. De har også gjort god propaganda for os; således har hollænderen van den Bos skrevet en flere sider lang artikel herom i bladet »Aviat«, ligesom schweizeren Rusterholz har givet en beretning på godt en side i »Aero Revue«, som er et af de internationalt mest læste tidsskrifter.

★

Modellflyverkalender 1949

(Ret til ændringer forbeholdes)

1. 2. Sidste frist i konkurrence om linestyrer model.
14. 2. Sidste frist for tilmeldelse til indendørs DM.
20. 2. Sidste frist for indsendelse af forslag til repræsentantskabsmødet.
6. 3. Repræsentantskabsmøde (Odense). DM indendørs (Odense).
13. 3. Anden distriktskonkurrence.
24. 4. Tredie distriktskonkurrence.
12. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
3. 7. Nordisk landskamp i Finland.
17. 7. DM for motormodeller, Sjælland.
31. 7. Wakefieldkonkurrence i England.
- 7.—14. 8. Sommerlejr.
29. 8. DMU 12 år.
4. 9. Konkurrence i Belgien.
18. 9. DM for svævemodeller, Jylland.
16. 10. Femte distriktskonkurrence.
27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
31. 12. Pointskonkurrence og årsrekordår slut-ter.

Rekordår for diplomprøverne.

I 1948 anerkendte DMU ialt 235 modellflyvediplomer mod 173 i 47 og 138 i 46. Dette var et pænt resultat i betragtning af årets dårligere vejr, men skyldes fremgang i medlemstal samt de nedsatte fordringer til B og C.

I overleg. Eskildsens artikel i januarnummeret meddeltes, at der siden krigen var udstedt 500 motorflyvercertifikater, 1100 svæve- og 500 modellflyvediplomer, og nogle har sikkert undret sig over det relativt lave tal for modellflyvernes vedkommende. Det totale tal for de tre år 1946—48 kan iøvrigt nu angives

KP
FLYVELITTERATUR

Ny og revideret udgave!

M. P. ESKILDSEN: SÅ FLYVER VI
LÆREBOG FOR SPORTS- OG PRIVATFLYVERE

296 sider — Illustreret

12.50

Ordre ekspederes omgående — skriv eller ring straks til

KNUD RASMUSSEN . BOGHANDEL

Vesterbrogade 60 . København V . Central 2755 - 3955

Har De Brug for et Parti virkelig fine Abachi-Lister i forskellige Størrelser, da henvend Dem til

Holbæk Modellflyveklub
c/o C. O. Lindholdt
Smedelundsgade 4 - Holbæk

Fint Tilbud:

Splinterny S.G. 38 OY115

sælges til rimelig Pris.
Kan leveres i Marts.

Endvidere sælges:

1 Stk. fin-Højdemåler,
1 " Variometer 0—15 med Flaske,
1 Sæt kombineret Sender og Modtager
med alt Tilbehør, original Fabrikat, vel-
egnet til Indbygning i Svæveplan. Stor
Rækkevidde. Maal 13 + 20 + 7 cm.

Nærmere ved W. Jensen, Katrinegade 9,
Kolding.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Engelsk Flyverdragt til Salg

Type Buoyant, Højde 5 f 11 inches,
stor Størrelse. — Ikke brugt.

E. Knudsen

Østerdalsgade 8 St. - Tlf. Sundby 3365
København S.

»FLYV«

Modtager De ikke bladet regelmæssigt, da ret
venligst henvendelse herom til postvæsenet
eller til bladets ekspedition, ikke til klubben.

Modellflyvernes pointskonkurrence.

Pointskonkurrencen 1948 blev vundet af
1947-vinderen, Jens Arne Lauridsen, Vejle,
med 605 points. Nr. 2 blev Jørgen S. Petersen,
Nyborg, og nr. 3 Kurt Rechnagel, Haslev.

Foredrag i Danske Flyvere.

Den 13. januar holdt kaptajn, cand. mag.
P. N. Brandt-Møller et foredrag med lysbille-
der om emnet »Flyvning ved reaktionsdrifte«.
Foredragsholderen skildrede den udvikling,
der var foregået inden for de reaktordrevne
flyvemaskiner, forklarede de problemer, der
knytter sig til reaktorens virkemåde, og
gjorde detaljeret rede for de store flyve-
hastigheder, som det nu er muligt at opnå. Der
var fuldt hus til foredraget, som blev lønnet
med kraftigt bifald.

Næste mødeaften i Danske Flyvere bliver
torsdag d. 3. februar.

Foredrag i Herning.

Den 14. januar arrangerede Herning svæve-
flyveklub med selskabets støtte ing. Weishaupt's
svæveflyveforedrag for egne og de andre fly-
veklubbers medlemmer.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Nor-
masvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann,
Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Ålborg,
telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615,
midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.
Næstformand og formand for forretnings-
udvalget: Ingeniør Knud Høgslund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29,
Odense. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Blidah-
park 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232,
Hvidovre.

MØDEAFTEEN I DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Den filmsaften, som Sportsflyveklub-
ben havde meddelt skulle afholdes i ja-
nuar måned, er blevet udsat til februar
og bliver i stedet for en fælles
mødeaften for Aeronautisk Selskab og
Sportsflyveklubben. Den finder sted
torsdag den 10. februar kl. 20,00 i Na-
tionalmuseets foredragssal, hvor redak-
tør Povl Westphall vil tale om
»Den første danske jordomflyvning« og
vise en farvefilm, som er optaget under
den lange luftrejse.

Filmsaftenen.

Til den filmsaften, som selskabet og Sports-
flyveklubben arrangerede den 16. december,
var der trods julens nærhed næsten fuldt hus.
Det var ingenlunde julefilms, vi fik at se,
men krasse og realistiske films fra krigen i
Stillehavet, indbefattende indsatsen fra luften,
som dog ikke udgjorde hovedparten af fil-
mene. — Disse amerikanske films blev præ-
senteret med indledning af kaptajn John Folt-
mann.

Glimrende instruktive Shell-films.

Ved et møde i Sportsflyveklubbens motor-
flyvesektion den 14. december vistes for første
gang nogle flyvetekniske films, som Shell har
ladet optage. Vi så en film om opdrift og en
anden om ligevægt, og de var af en så letfor-
ståelig og instruktiv karakter, at de smagte
efter mere. De er dele af en lille serie films,
som vil være af stor værdi ved teoriundervis-
ning i flyveklubber af enhver art. Det er lyd-
films, som er forholdsvis dyre at fremvise, så
en stumfilmkopi ville sikkert også gøre lykke
og kunne anvendes med held, hvis den led-
sages af forklaringer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. nm.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

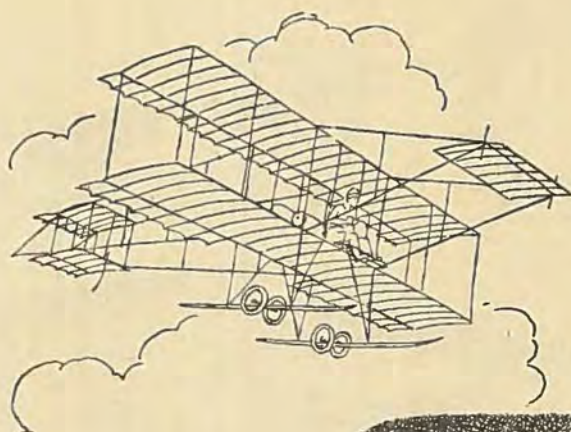
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

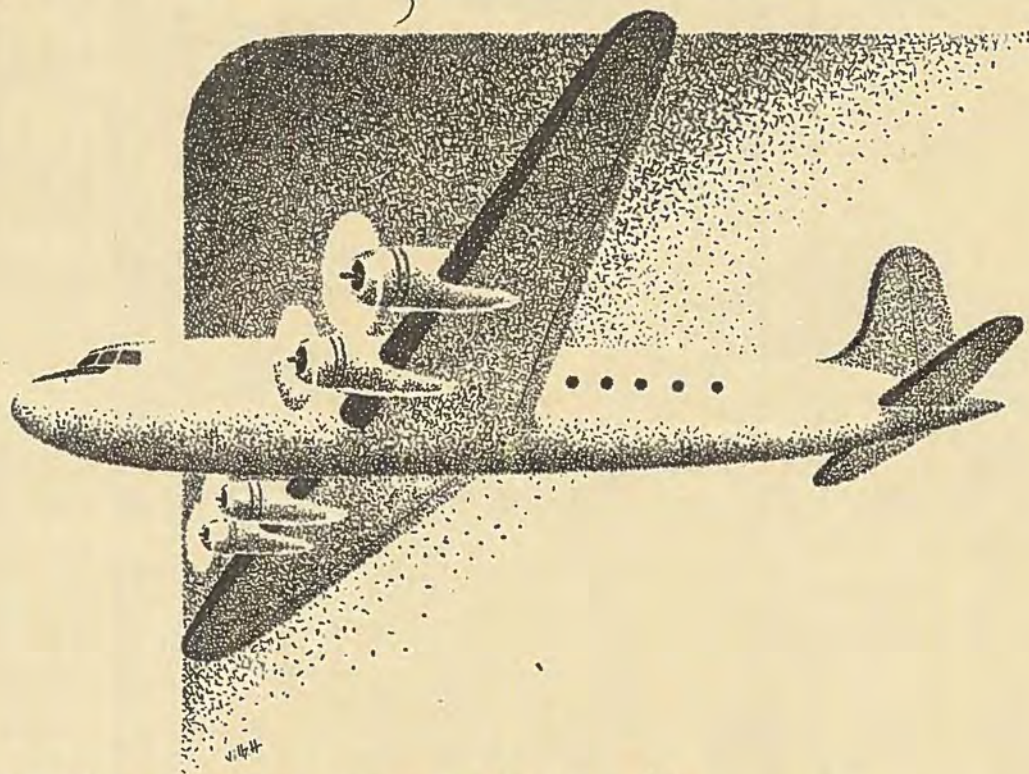
Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



OLIEN fremmer UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var optundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





Pålidelig service — overalt

Overalt i verden har United Aircraft deres service-mænd — placeret på strategiske punkter — som med kort varsel kan komme og give sagkyndig vejledning og assistance i alle problemer vedrørende flyvning.

Disse eksperter er vel-informerede om alt det nyeste indenfor produktion og installation. Hvor som helst i verden kan de hjælpe med at få de rigtige reservedele og værktøjer hurtigt frem, og i nødsituationer fremskaffer de sådanne reservedele ad luftvejen på få dage.

Uniteds service-mænd er kendt for prompte og villig service. De er ligeså pålidelige som de motorer, propeller og maskiner, som United Aircraft bygger.

Denne form for service hjælper flyveren til at opnå et maksimum af sikkerhed i luften — og sikrer såvel ulastelig præstation som god fortjeneste.

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

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 60 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 3

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



»Stude bruger jo
ingen benzin«

Privatflyvningen
i 1948

★

Bekvemmelighed
betyder
sikkerhed

★

Schweizer SGS-1-23

★

Hvad med
svæveflyverekorderne

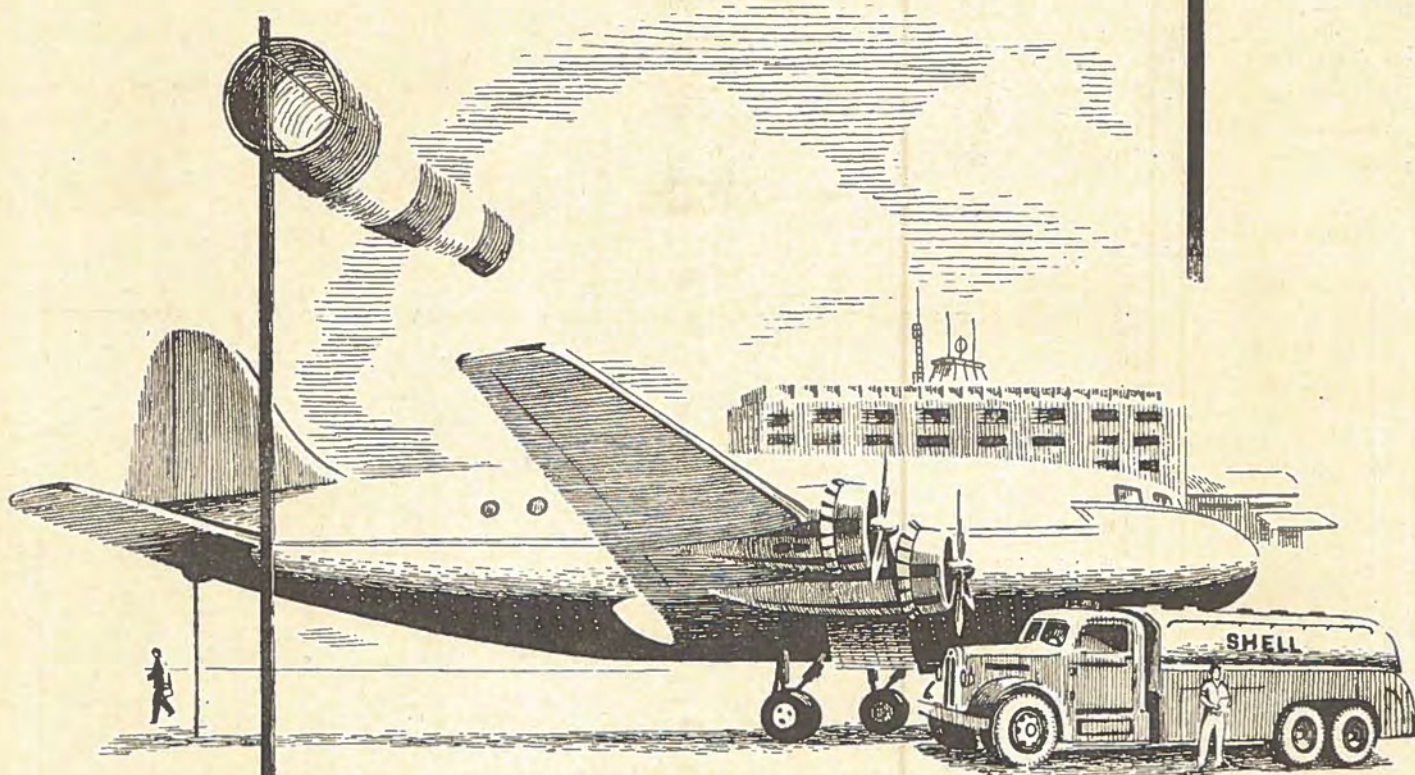
★

»Suomi« populæreste
danske flyvemodel

★



11. marts 1949: „Danske Flyvere“'s protektor, Hans Majestæt Kong Frederik IX 50 år



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



FLYV



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

Nr. 3

Marts 1949

22. Aargang

Dansk Motorflyver Union

PRVATFLYVNINGEN i Danmark er i øjeblikket ude for en strid modvind. Hvis stormen skal rides af, må alle gode kræfter derfor sættes ind i et fælles arbejde, hvor alle trækker i samme retning. Unionerne og DKDAS bør stå sammen og i fællesskab arbejde på at fremme alt, hvad der hedder luftsport i Danmark, og dette gælder både modelflyvning, svæveflyvning og motorflyvning. Uden en samlet indsats kan intet udrettes.

Mens D. Mod. U. og D. Sv. U. har givet fuld tilslutning til direkte samling under DKDAS, har det knebet for D. Mot. U. at finde den vej, man skal gå. Og det kan blive skadeligt for hele flyvesagen. Inden for Dansk Motorflyver Union ønsker et flertal et mere intimt samarbejde med DKDAS, mens et mindretal ikke er af denne opfattelse, og det mærkelige er, at de, der ønsker samarbejdet bragt i stand, så at sige er alle de aktive flyveklubber, mens modstanderne af tanken om samarbejde på enkelte undtagelser nær endnu ikke har beskæftiget sig med praktisk flyvning.

Ved et nylig afholdt repræsentantskabsmøde i motorflyverunionen forsøgte størstedelen af de aktive klubber at få unionen opløst, men det lykkedes ikke på grund af lovnes mærkelige paragraf om opløsning af unionen. Klubberne er nu i gang med at få medlemmernes bifald til udmeldelse af D. Mot. U. pr. 31. december, men samtidig bør man gennem en lovændring søge at gøre unionen »opløselig«, så man ikke kun gør halvt arbejde.

FLYV

„— — stude bruger jo ingen benzin“

1948 var et tilbageskridtsår for dansk
privat motorflyvning

FOR et år siden kunne vi i FLYV se tilbage på det hidtil største år for dansk privat motorflyvning, men samtidig havde priserne en opadgående tendens, ligesom faren for benzinskat lå og lurede, således at man klart så faren for nedgang i 1948. Benzinskatten kom, og såvel den rent private som erhvervsflyvningen rammes hårdt, hvilket fremgår med stor tydelighed af de beretninger om virksomheden, som vi bringer i denne artikel.

I vor oversigt over 1947 nævnte vi også selskabets ansøgning om statsstøtte, som åbenbart endnu ligger og samler støv. Vi genopfriskede Hans Hedtofts positive udtalelser til FLYV i 1945. I sin udtalelse til FLYV i anledning af selskabets 40 års stiftelsesdag kommer den nuværende statsminister desværre ikke direkte ind på problemet, men udtaler, at Danmark også på flyvningsområdet må følge med. »Det er klart, at staten i det omfang, den skønner fornødent, fortsat må yde sin medvirken!«

Det lille ord »fortsat« skurrer noget i en privatflyvers øren, for hvordan har staten og de andre offentlige myndigheder hidtil støttet privatflyvningen? Som enhver ved: kun ved en række forholdsregler, som er af negativ karakter, og som vi i det efterfølgende skal gå nærmere ind på.

Den eneste autoritative udtalelse om statens forhold til privatflyvningen har vi i trafikminister Carl Petersens tale ved selskabets fest. Som det fremgik af vort referat, fandt ministeren kravene om støtte berettiget, men mente ikke, at staten på nuværende tidspunkt var i stand til at yde den. Det var rart endelig at få en udtalelse, så man ved besked. I England, hvor man før krigen støttede privatflyvningen i høj grad, har staten efter krigen indtaget den stilling, at man under de første genopbygningsanstrengelser har måttet lade privatflyvningen træde tilbage for endnu mere vigtige områder, men luftfartsministeren har dog udtalt, at staten foreløbig vil hjælpe privatflyvningen på enhver måde undtagen ved direkte støtte.

Privatflyvningens vanskeligheder

Bare man endda var gået så vidt hidtil herhjemme, så havde alt set lysere ud for flyvningen. Men skatter, restriktioner, skrappe regler og ikke mindst passivitet på en række områder fra såvel statens som andre

myndigheders side har lagt sig hindrende i vejen, som det fremgår af rapporterne fra klubber og skoler. Der har fornyligt rejst sig røster, der hævder, at det også går ud over sikkerheden, og som vil gøre staten medansvarlig for hændte ulykker.

Det indtryk, man får ved at studere forholdene, er, at man især har følt sig generet af følgende:

1. Benzinskatten etc.
2. Mangel på billige flyvemaskiner etc.
3. Mangel på flyvepladser.
4. Luftfartsmyndighedernes strenge regler.

Benzinskatten er der talt og skrevet meget om. Foruden den direkte fordyrende virkning, den har haft, virkede den for mange som bægere, der flød over, som et voldsomt irritationsmoment i forholdet mellem stat og privatflyvning. Den har nu øvet sin ødelæggende virkning et årstid, men forhåbentlig bærer de henvendelser, som privat- og erhvervsflyveorganisationerne har gjort til myndighederne om fritagelse, nu frugt.

En anden irriterende skat er forlystelsesafgiften ved flyveopvisninger, som næsten gør det umuligt at arrangere sådanne og derved skaffe penge til og gøre propaganda for privatflyvningen.

Og endelig den sørgelige skat på flyvelotteriet. Som det fremgår af januarnummeret har staten haft omtrent lige så meget ud af lotteriet som privatflyvningen, og vanskeligheden ved at få flyverne til at sælge kan i mange tilfælde føres tilbage til, at de ikke ønsker at optræde som skatteopkrævere.

Materiel. Der er få lande i verden, der har en så ny og moderne flyvemaskinepark som Danmark. Det skyldes, at tyskerne tog alt vort gamle materiel, og at vi ikke har fået lov at indføre brugt materiel.

Men det har fordyret flyvningen og derved umuliggjort den for ret mange mennesker med »almindelige« indtægter, med mindre de har forsaget alt andet for at kunne flyve.

Man kan stadig rundt om i landet ikke forstå, hvorfor det initiativ, der vistes for at skaffe et betydeligt antal af de billige Piper Cubs til landet, strandede hos myndighederne. Vi har fornyligt hørt Norsk Aero Klub officielt takke Danmark for den hjælp, som blev ydet nordmændene, for at de kunne få deres. Vi ser, hvor man flyver med disse maskiner rundt om i Norge, Sve-

rige, Holland, Belgien og Schweiz m. m. Og de gør praktisk talt samme nytte for færre penge.

Det har heller ikke været muligt at indføre tilstrækkeligt mange maskiner udefra (selv om manglen i øjeblikket takket være nedgangen i flyvningen ikke er følelig), og det har knebet med reservedele.

Den danske flyvemaskineindustri er blevet »udsultet« og har standset, og resten af de maskiner, her står, kan danskerne selv til erhvervsmæssig brug ikke købe på grund af varedirektoratets eksportkrav.

Mangel på flyvepladser. Staten har udarbejdet en smuk plan over lufthavne og offentlige landingspladser, men dels går det langsomt med statslufthavnernes udbygning, og især går det langsomt med de mindre pladser, som det er overladt kommunerne at anlægge. Der er alt for få flyvepladser til, at man kan udnytte flyvemaskinerne praktisk, såvel til taxaflyvning som til privatflyvning.

Strengt regler. Det kunne endda være det samme med flyvepladserne, hvis ikke luftfartsmyndighederne strengt holdt på, at man kun må lande på anerkendte pladser. De maskiner, der anvendes til privatflyvning, har så lille landingshastighed og så gode egenskaber, at de med stor sikkerhed kan landes på ganske små pladser. At man ved koncessioneret erhvervsflyvning må sikre de betalende passagerer på enhver måde, kan man til nød forstå, men at en privatmand ikke må lande, hvor han kan få lov til det af ejerne, det forstår de danske privatflyvere ikke. I andre lande må man, men ikke i Danmark, der er bedre egnet end de fleste andre.

Førgelsen af kravene for at opnå certifikat (til 30 timer) var et hårdt slag for de mange, der var blevet medlem af motorflyveklubberne på grundlag af førkrigsforholdene. Men det er siden blevet internationalt gennemført, og det er vel med de stigende krav heller ikke urimeligt. Man under sig blot over, at der ikke sørges for, at disse 30 timer udnyttes noget bedre, end tilfældet er. Mens man for at blive udlønnet svæveflyveinstruktør skal gennemgå et instruktørkursus, så synes noget lignende ikke at blive krævet af motorflyveinstruktører, der arbejder for en ret høj løn. Det er en offentlig hemmelighed, at adskillige godkendte instruktører rundt om i landet ganske savner pædagogiske anlæg, selv om de måske selv flyver godt og har megen erfaring (hvilket denne type også ynder at demonstrere ved halsbrækkende flyvning stik imod alle regler). Vi har før været inde på dette emne, og vi finder stadig, at der adskillige steder trænges til bedre lærere og mere plan over uddannelsen.

Et mindre punkt er kravet om, at enhver type skal påtegnes certifikatet, hvilket man ikke kræver i andre lande for lette flyvemaskiner. Man ville kunne spare tikronen til luftfartstilsynet og i adskillige tilfælde også nogle penge til flyvelærere, hvis kravet for maskiner indtil en vis vægt eller motorstyrke reduceredes til, at man skal have så meget instruktion, at flyvelæreren anser det for tilstrækkeligt. Ingen fornuftig privatflyver vil finde på at flyve med en ukendt type, men man føler det lidt latterligt at skulle have påtegning og 75 minutter med læreropsyn, når man efter at have fløjet adskillige større typer kommer over på en Cub.

Blandt de nyere restriktioner kan henvises til Nakskov-klubbens omtale af klubbens



Fra Nakskov flyveplads. Klubben havde i 1948 besøg af den franske rekordflyverske Janette Poujade, der kom i sin lille Avlons Starck AS71.

koncessionsbegrænsning m. h. t. reklame- og fotograferingsflyvning.

Restriktioner og sikkerheden

Næppe noget andet lands luftfartsmyndigheder gør sig større anstrengelser for at fremme sikkerheden, end det er tilfældet her. Men statens syn på privatflyvningen har alligevel indflydelse på sikkerheden. Dr. ing. I. A. Rimstad går i en kronik i »Berlingske Aftenavis« af 28.1. ind herpå. Han fremhæver de krav, der stilles, men viser, at der ikke kræves kendskab til instrumentflyvning. Adskillige ulykker kan føres tilbage hertil. Men de fleste har ikke råd til at tage den nødvendige undervisning. Dr. Rimstad foreslår, at staten skulle kræve 10 timer instrumentflyvning — og samtidig betale dem!

En hel del kan opnås ved hjælp af en Link-træner, som man i udlandet kan få timer på til 15—17 kr. i timen hos forretningsmæssigt drevne foretagender. Vi har tidligere påpeget muligheden af at få en norsk Link-træner på turné hernede, og det kan betegnes som en af motorflyverunionens forsømte opgaver, at den ikke har forsøgt dette.

Dr. Rimstad går også i sin udmærkede kronik ind på det uheldige i, at privatflyverne ikke har øvelse i nødlanding, fordi man kun må lande på anerkendte pladser. Mangel på fortrolighed med nødlandings-teknik (eller uvilje mod det dermed forbundne formelle besvær) kan friste til at flyve videre i vejr, der bliver dårligere, og mangel på kendskab til instrumentflyvning kan derved føre til katastrofen.

Efter disse betragtninger bringer vi så som sædvanlig beretninger om virksomheden fra de klubber og skoler, der har svaret på det af os udsendte spørgeskema.

Sportsflyveklubben: 1851 timer mindre

I begyndelsen af det forløbne år gennemgik landets største flyveklub en alvorlig krise. Den næsten nye bestyrelse, der blev valgt i april, vil snart kunne præsentere regnskabet, som trods de mange vanskeligheder viser, at forholdene omtrent er kommet i lave. Dette skyldes ikke mere flyvning, men en stram økonomi med nedsatte udgifter.

Antallet af flyvetimer er gået ned til ca. 60 % af sidste års store tal og har været 2941 timer, hvoraf 1442 timers skoleflyvning og 1190 timers udlejning.

Flyvemaskineparken er reduceret til to KZ III og en KZ VII, men desuden kan

klubben i betydeligt omfang disponere over en KZ III, to Auster Autocrat og en Piper Cub.

Af personale har man skolechef Peter Steen, hjælpeinstruktør Kurt Nielsen, flyveleder Lennart Ege, bogholder fru Else Rigelsen og mekaniker Svend Åge Thomsen.

Medlemstallet er sunket betydeligt til ca. 1100, af hvilke 110 er certifikatindehavere, mens der er 25 elever under uddannelse. Antallet af nye certifikater sank til 34.

Derimod steg priserne, som i den sidste tid har været for udlejning: KZ III 60, KZ VII 80, Auster 60 og Cub 50 kr. i timen. Al skoleflyvning 20 kr. højere.

Foruden den grundlæggende uddannelse har der været omskoling til KZ VII, Auster (kun få) og Cub. Endvidere er der gjort et fremstød for instrumentflyvningen, idet klubben belært af sørgelige erfaringer nu kræver, at man skal have mindst 5 timers instrumentflyvning for at måtte flyve udenlands, mens man anbefaler 10 timer. Ca. 25 medlemmer modtager instrumentflyveundervisning, heraf nogle i forbindelse med Link-træner hos DDL (pris 35—40 kr. pr. time). Enkelte medlemmer har trænet natflyvning på Beldringe.

Sportsflyveklubben er baseret på Lundtofte flyveplads, hvor der er hangarplads til 8 maskiner samt klubhus med kontor o. s. v. Der må ikke foretages skoleflyvning og landingsstræning på Lundtofte (og ikke flyves i kirketiden!), hvorfor skoleflyvning foregår på Skovlunde.

Klubbens permanente teoriskole har gennemført 5 hold i 1948 og indstillet 85 af eleverne til teoriprøven. Desuden har der været 30 elever på et udvidet navigationshold.

Klubben har haft samlede fællesture til Kastrup, forskellige indenlandske flyvepladser, til stævner i Odense og Ålborg samt til Holland, Schweiz og Sverige.

Som helhed må siges, at året for Europas i 1947 mest flyvende flyveklub har været et år med betydelig tilbagegang, selv om det er lykkedes at ride den økonomiske krise af. Der spores formindskelse i elevtilgang, ligesom tilbagegang i udlejningen på grund af de høje priser, der bl. a. skyldes benzin-skatte.

Fyens Flyveklub indskrænker

Fynboerne har klaret året med kun lille nedgang i forhold til 1947, selv om priserne er gået 17—67 % op. At der dog er sket en

ændring ses af, at klubben nu kun har en flyveleder og en mekaniker fast ansat, men ingen flyvelærere, hvoraf der hidtil har været to.

Klubben har stadig fem maskiner. Medlemstallet er 348, hvoraf 64 er certifikatindehavere, mens 2 er under uddannelse. Der er opnået 16 nye certifikater i 1948. Flyvetiden er gået ned fra 2617 til 2346 timer, fordelt på 800 timer skoleflyvning, 1147 timer udlejning og 399 timer rund- og anden flyvning. Under skoleflyvning er medregnet omskoling, uddannelse til erhvervscertifikat (nat- og instrumentflyvning). Det var ikke rigtigt, at vi i sidste nummer i Sportsflyveklubbens spalte meddelte, at klubben var den eneste civile skole, der brugte kompletterfarvesystemet, for fynboerne har gjort det i det sidste halve år også.

Priser: Skoleflyvning 70 kr., udlejning af KZ III 45, Auster 50, KZ II-T (deponeret for vinteren) 55 og KZ VII 60 kr. pr. time.

Flyvepladsforholdene er fine bortset fra den lange afstand (4 km) til hangaren. Der er foretaget flyvninger til Holland, Belgien, England, Frankrig, Norge og Sverige. Landskonkurrencerne den 21.-22. august og 5. september blev afholdt i Odense med gode resultater for klubbens medlemmer.

Til slut udtaler klubben: »Det er vor plan at gøre alt muligt for at fortsætte klubbens drift som ejer af flyvemaskiner. En nødvendighed herfor er dog, at der må være mulighed for rentabilitet, hvortil ganske afgjort hører bortfald af den helt urimelige benzinskat, som har ødelagt uhyre meget for os i 1948. For at det skal kunne gå, må der gøres en stor indsats fra bestyrelsens side, ligesom vore medhjælpere må gøre alt, hvad de kan, for at støtte bestyrelsens bestræbelser i arbejdet. Foreløbig er desværre rundflyvning den eneste største indtægtskilde, men folks interesse for rundflyvning er desværre dalet, måske fordi pengene er blevet mindre og man kan købe endnu nyttigere ting end en rundtur med flyvemaskine.«

Ålborg: Stor tilbagegang

I Ålborg er privatflyveruddannelsen på grund af skatten på benzinen og de deraf følgende høje priser gået næsten fuldstændig i stå. Medlemstallet i Ålborg flyveklub er gået ned til 150, af hvilke ca. 30 har certifikat. To privatejere har solgt deres maskiner, således at der kun er een tilbage. Foruden benzinbeskatningen er årsagen hertil, at disse medlemmer ikke har kunnet få den anvendelse af maskinerne, de havde tænkt sig. Det var meningen af flyve ud til sommerhuse, jagtthytter o. lign., men da der i hvert enkelt tilfælde skal godkendes landingspladser med deraf følgende besvær og bekostning, har de solgt maskinerne. I maj indviede klubben sit klubhus på lufthavnen (kommunen støttede opførelsen med 2000 kr.), men det er på grund af forholdene ikke blevet benyttet i påregnet omfang.

Klubben har ikke selv maskiner, men uddannelsen foregår på C. H. Sandqvist's flyveskole, der har to KZ III, en Auster Autocrat og to KZ VII. Der er ansat to flyvelærere, en mekaniker og 12 personer i andre stillinger. I 1948 er der kun opnået 4 privatflyvecertifikater og 3 erhvervscertifikater, mens endnu to er under uddannelse til erhvervscertifikat. Sandqvist har ialt fløjet 1790 timer. Prisen for skoleflyvning på KZ III er 75 kr. i timen, for udlejning 65 kr.

Enkelte af Ålborg-flyverne har foretaget flyvninger til udlandet, bl. a. til flyvestæv-

net ved Göteborg lufthavn Torslanda's 25 års jubilæum.

For det nye år er der ikke planlagt større arrangementer; man vil søge at standse tilbagegangen og få medlemstallet til at stige igen. »Men det er en næsten uløselig opgave at holde på medlemmerne og finde nye, så længe man ikke kan skabe muligheder for dem til at udøve praktisk flyvning på rimelige vilkår«, skriver klubben til slut.

Frederikshavn i gang

Frederikshavn flyveklub har 30 medlemmer, af hvilke 5 fornylig har påbegyndt uddannelse hos C. H. Sandqvist's flyveskole, som her tager 85 kr. for skoleflyvning på Frederikshavn flyveplads, der ligger lige ved byen og ejes af kommunen. I sommerhalvåret har Sandqvist også stationeret en taxamaskine i Frederikshavn.

Klubben finder som alle andre flyvningen for dyr i øjeblikket, men håber alligevel på tilgang af elever i 1949.

21 nye certifikater på Vestjydsk Flyveskole i Esbjerg, men ...

Vestjydsk Flyveklub i Esbjerg har ca. 100 medlemmer, hvoraf 32 er certifikatindehavere. Klubben har selv een maskine, mens to ejes privat. Der er fløjet 255 timer udlejning og 23 timer rundflyvning på klubbens maskine. Udlejningsprisen er kun 42 kr. pr. time. Klubben har en ansat mekaniker, men ikke yderligere personel, da der ikke drives skoleflyvning. Der har været foretaget en rejse til England og en til Holland.

Skoleflyvningen i Esbjerg foretages af Lt. P. Perch's Vestjydsk Flyveskole, der har 4 maskiner, to flyvelærere, en mekaniker og to teorilærere. Skolen opgiver tallet af certifikatindehavere i Esbjerg til 38, heraf er ikke mindre end 21 certifikater udstedt i det forløbne år, hvilket må siges at være et relativt smukt resultat. Der er da også fløjet 741 timer skoleflyvning, 125 timer rundflyvning og 115 timers anden flyvning, ialt 981 timer, hvilket ikke er meget mindre end i 1947.

Prisen for skoleflyvning er 80 kr., udlejning af KZ III 60 og af Auster 75 kr. pr. time. Der omskoles til Auster og Moth. Flyvepladsforholdene i Esbjerg bliver heldigvis bedre og bedre, meddeles det.

Skolen har afholdt en danmarkstur med 5 maskiner. Der var 10 landinger på forskellige flyvepladser, og der har været afholdt to konkurrencer.

Trods det forholdsvis gode resultat i 1948 er skolens syn på udsigterne »yderst dårlige takket være regeringens mangel på fremsyn«.

Silkeborg om studekørsel og benzinskat

Silkeborg flyveklub er en enhedsklub, som ikke selv har motorflyvemaskiner. De medlemmer, som ønsker at motorflyve, har lejlighed til det hos Knud P. Andersen's firma »Aero Service«, som 1948 havde en KZ III og en Auster Autocrat med to lærere og en mekaniker. Der er i årets løb udstedt 8 nye certifikater og udført 1248 timers flyvning, hvoraf 304 timer skoleflyvning (pris 75 kr. pr. time). Der har også været videregående uddannelse, men ingen omskoling. Firmaet benytter sin egen lille plads ved Ø. Kejlstrup som basis og har her hangar, mens skoleflyvningen foregår på Herning flyveplads.

Om fremtidsudsigterne kommer Knud P. Andersen med følgende fyndige udtalelse:

»Har flere gode planer, som på grund af myndighedernes manglende indsigt i flyvningens betydning ikke kan komme til udførelse. Udsigterne for 1949 er så dårlige, at såfremt benzinskatten ikke bortfalder hurtigst muligt, må flertallet af erhvervsflyvere og klubber standse inden årets udgang, og så er vi gået et stort skridt tilbage i udviklingen. Men det er måske også meningen, at vi skal tilbage til studekørsel, for stude bruger jo ingen benzin.«

Nakskov relativt billig

Nakskov motorflyveklub havde ved årsskiftet tre KZ III og en KZ VII. Der var 120 medlemmer, hvoraf 35 er certifikatindehavere. I begyndelsen af året måtte klubben, som »vejskatten« kom bag på, uddanne et hold til »gammel pris«, 50 kr. i timen, hvorpå skoleflyvning steg til 60 og udlejning til 50 kr. i timen, hvilket under alle omstændigheder er nogle af landets laveste priser. Flere medlemmer blev omskoleet til KZ VII.

Klubben opgiver heller ikke i år sit time-tal og heller ikke antal uddannede flyvere.

To medlemmer har deltaget i et stævne i Holland. Endvidere har klubben indført en konkurrence om klubmesterskab, som er en kombineret orienterings- og kompasflyvning i forbindelse med landingsøvelser med og uden motor. Vognmand Torsten Ericksen blev første klubmester.

Til slut skriver klubben: »Udsigterne for 1949 tegner ikke alt for lyse. Benzinskatten hæmmer en del, og da vi — som alle andre flyveklubber — ikke mere kan få koncession på reklameflyvning og luftfotografering, betyder dette sikkert, at priserne må stige, eventuelt en ændring i hele klubbens struktur.«

Viborg venter med at gå i gang

Viborg flyveklub har ca. 60 medlemmer, af hvilke 4 har fået certifikat i det forløbne år. Klubben har ingen maskiner, personale eller flyveplads.

Det har dog været påtænkt at købe en flyvemaskine, men sagen er blevet stillet i bero et stykke tid. På grund af de dårlige forhold for flyvningen er priserne på flyvemaskiner nemlig faldende (de begynder forbrugte flyvemaskiner at komme ned imod den oprindelige pris), og klubben mener derfor, at den senere vil kunne købe billigere.

»Den voksende pengemangel«, slutter klubben, »vil sikkert betyde en væsentlig hindring for flyvningen, navnlig hvis den gældende benzinskat ikke afskaffes.«

Se iøvrigt certifikatstatistikken side 62.

Konkurrencerne for privatflyvere på Beldringe blev en stor succes.
Her er en KZ VII under mållanding.



Bekvemmelighed betyder Sikkerhed

Hvad betyder et bekvemt indrettet førerrum for flyveren? I efterfølgende artikel, som har været forelagt Institute of Aeronautical Sciences, giver Boeing's indflyver M. L. Michael svaret:



I Stratocruiser'en er der gjort alt for, at såvel passagerer som besætning har det så bekvemt og praktisk som muligt.

FLYVERNES krav om større bekvemmelighed bliver ofte mødt med ordene: primadonna-nykker, og desværre kommer de fra konstruktører og ingeniører, som aldrig har prøvet at flyve en transportmaskine time efter time, kæmpende med vejret, dårlige radioforbindelser og andre faktorer, som virker både fysisk og psykisk trættende. Disse mennesker tænker åbenbart ikke på, at bekvemmelighed formindsker trætheden hos flyveren, og at den således gør sikkerheden større ved at formindske eventuelle fejl, som kan tilskrives flyveren. Efter at jeg som ingeniør og indflyver har studeret dette problem, mener jeg at kunne henføre det til to grupper: 1) de bekvemmeligheder, som hjælper med til at afhjælpe trætheder, og 2) de, der må henføres under betegnelsen luksus uden at reducere trætheden. Og det er de førstnævnte, som betyder noget; hvad der kan henføres under luksus, må som regel undværes af økonomiske grunde.

En førerkabine, hvori man kan stå oprejst, nedsætter i højeste grad træthedsfølelsen. En sådan kabine findes bl. a. i Stratocruiser'en. Stor loftshøjde må imidlertid ikke skabes på bekostning af lastrum eller luftfartøjets aerodynamiske egenskaber.

En rummelig førerkabine skal også være udstyret med sæder, som man ikke bliver træt af at sidde i under en længere flyvning. I Stratocruiser'en er flyverens sæde stilbar både fremefter og tilbage, og ned, ryglænet kan vippe bagud, og foruden at være tykt polstret har det støtte for hovedet og store arm-læn.

Træthed kan have fejltagelser til følge.

Flyverlægerne siger, at føring af store luftfartøjer kræver mænd, hvis intelligens ligger over gennemsnittet. De påpeger endvidere, at høj intelligens medfører større modtagelighed overfor irritationer, som blændende lys, støj, vibrationer og for høj eller for lav temperatur. Selv om dette ikke var tilfældet i denne specielle forbindelse, så er det velkendt blandt læger, at enhver, der i nogen tid udsættes for den slags irritationsmomenter, uvægerlig trættes. Denne art træthed er lumsk, fordi den stadig forøges med tiden. De mænd, der har med bygning af en flyvemaskine at gøre, er måske med på en tilfældig prøveflyvning, og de får aldrig rigtig lejlighed til at konstatere betydningen af denne faktor, fordi det farlige ved trætheden hovedsageligt er en funktion af tiden.

Som før nævnt kan træthed medføre fejl fra flyverens side. Det er muligt, at en logisk

forklaring på mange uheld ville være kendt, såfremt man vidste nøje besked med det ombordværende personels fysiske velbefindende netop på det tidspunkt, hvor uheldet skete. Det er derfor givet, at enhver reduktion af stærkt lys, spektakel og vibration i førerrummet er direkte medvirkende til at skabe større sikkerhed. Da afhjælpningens konstruktive svagheder med hensyn til dette punkt undertiden er ret kostbar, og fordi følgerne af, at der undlades at rådes bod på dem, ikke direkte er »til at tage og føle på«, bør det tekniske personale bestandig mindes om deres ansvar på dette punkt.

Hos Boeing er forholdet heldigvis det, at alle indflyverne arbejder i direkte kontakt med den tekniske ledelse på løsning af dette problem.

I Stratocruiser'en, C-97, B-36 og Constitution er flyverens plads flyttet adskillige fod længere væk fra propellerne end tilfældet er i andre flyvemaskiner. Dette er absolut et skridt i den rigtige retning, og konstruktørerne af nye flyvemaskinetyper burde følge dette eksempel, hvor det overhovedet var muligt.

Det er imidlertid ikke alle problemer, som medfører træthed, der er lige store. Nogle af dem forekommer ubetydelige. Hvis en flyver for eksempel benytter sin mikrofon ret ofte, er der ikke noget mere generende for ham end en dårlig konstrueret eller dårligt anbragt krog til at hænges mikrofonen på. Hvis krogen er anbragt så ubequemt, at flyveren anbringer mikrofonen i skødet, er det ikke altid, at han lige med det samme kan få fat på den, når han skal bruge den. Måske falder den på gulvet eller kommer i bekneb mellem ratsøjlen og andre dele af flyvemaskinen, og det virker irriterende. Krogen skal være anbragt på et sådant sted, at flyveren kan nå den uden at se hen i den retning, og den skal være således indrettet, at mikrofonen nemt kan løftes af og hænges på igen. Det samme gør sig gældende for hovedtelefonernes vedkommende.

Anbringelsen af betjeningshåndtag bør være ensartet.

Lige så ønskeligt det er, at betjeningshåndtag er standardiseret med hensyn til form og farve, lige så vigtigt er det at standardisere deres anbringelse. Form og farve vil ikke kunne forhindre den »udkørte« flyver i at trække understellet ind i stedet for landeklapperne, når maskinen står på jorden. Va-

nens magt ved betjenningen af en standardiseret anbringelse af håndtaget til landeklapperne ville imidlertid i mange tilfælde garantere, at den mere eller mindre trætte flyver tog fat i det rigtige håndtag.

I en flyvemaskine er understellet betjeningshåndtag anbragt i venstre side og landeklapperne betjeningshåndtag i højre side, mens de på en anden flyvemaskine er anbragt lige omvendt. Man har eksempler på, at en trættende flyver i en maskine af sidstnævnte kategori, som ellers var vant til at flyve en af førstnævnte kategori, af en fejltagelse har trukket understellet ind i stedet for landeklapperne, lige før afløbet sluttede.

Og det er kun et enkelt af de mange tilfælde, hvor luftfartøjet rimeligvis ikke var kommet noget til, hvis betjeningshåndtagene havde været anbragt efter en standardmetode.

Det er også meget vigtigt, at man standardiserer den retning, hvori betjeningshåndtagene skal bevæges. Der er meget, som tyder på, at mindst fire trafikflyvemaskiner er forulykket, fordi bevægelsen af motorenes gashåndtag var modsat andre maskiners, som de pågældende flyvere var vant til at flyve. Varens magt spiller en meget stor rolle. De amerikanske civile luftfartsmyndigheder har derfor fornylig bestemt, at gashåndtagene på alle nye trafikflyvemaskiner skal bevæges fremefter, når der gives gas.

Opvarmning og ventilation

Til trods for alle fremskridt, der har fundet sted med kabineopvarmning og ventilationssystemer, har man endnu ikke nået et helt tilfredsstillende resultat. På basis af erfaringer med adskillige utilfredsstillende ventilationssystemer i førerrummet, bør det tilstræbes at skaffe varme til fødderne, kølighed til hovedet, at forhindre læberne i at revne og øjnene fra at blive tørre, uden dog at udsætte besætningen for en ubehagelig træk. Gulvet i førerrummet har notorisk været koldt før i tiden. Stærk træk, særlig af tør luft, får læberne til at revne og irritere øjnene.

Boeing's teknikere har indført et nyt fugtigheds-ventilationssystem i Stratocruiser'en. Det skal anvendes i højder over 3000 m, og man håber, at det skal kunne forhindre sådanne ulemper som revnede læber.

Problemerne med hensyn til opvarmning og ventilation af førerrummet er imidlertid ikke så nemme at løse. Tværtimod, der skal bl. a. tages hensyn til sådanne faktorer som

OLIEN OG EUROPAS GENOPBYGNING

Den østlige hemisfære kan ikke længere gå ud fra, at den vestlige hemisfære kan levere størstedelen af dens olie. Dens egne ressourcer må udnyttes snarest og i stor udstrækning.

Dette er et af hovedpunkterne i den tale, Frank W. Abrams, som er formand for bestyrelsen af Standard Oil Company (New Jersey) holdt for Det Amerikanske Handelskammer i London i efteråret.

Foredraget, der er udsendt som pjece af Det Danske Petroleum Aktieselskab, giver et indtryk af det initiativ, der fra verdens olieselskabers side gøres for at tilfredsstille de stadig stigende behov for olie.

FLYV bringer her i sammentrængt form en del af de facts, foredraget indeholder.

Amerika kan ikke længere tilfredsstille Europas behov for olie.

I det billede, som mange af os er blevet vant til at se for os, har U.S.A. længe været betragtet som den vigtigste leverandør af olieprodukter. I løbet af de senere år har vi set den udgående strøm fra vort land blive mindre, og i år har vi set den gå i modsat retning. Der kommer nu mere olie ind i U.S.A., end der strømmer ud; fra at have mereeksport af olie, har vort land nu fået merimport. I de første 5 måneder i år oversteg vor netto-import 20.000 tons om dagen.

En kapitalinvestering på 13 milliarder dollars.

Fra en olieproduktion i dag på 1,5 millioner tons om dagen er det nødvendigt, at vi i 1952 når op på 1,9 millioner tons om dagen for at tilfredsstille den forventede stigning i verdensforbruget. Denne kendsgerning samler opmærksomheden om nødvendigheden af en stærkt udvidet olieproduktion uden for U.S.A., som vil kræve nye anlæg, nye industrier og nye distribueringsystemer. I løbet af de næste 4 år må man finde nye oliefelter og udnytte de kendte reserver, således at den nuværende produktion kan forøges med 0,4 millioner tons om dagen. Alene til nye anlæg kræves i årene 1947-1951 en kapitalinvestering, der anslås til 13 milliarder dollars.

Der er olie nok.

Vi ved, at der findes råolie nok i jorden — dels i de allerede kendte områder og dels i de endnu ukendte — til at tilfredsstille efterspørgslen efter flydende brændsel i mange årtier, ja måske i århundreder. Vi ved også,

besætnings størrelse, atmosfærens temperatur samt varmen, som frembringes af radioen og andet elektrisk udstyr. Jeg har ovre ved vestkysten af Staterne fløjet maskiner, hvor temperaturen i førerrummet har været 60° celsius, når maskinen stod på jorden. En time senere viste termometret i det samme førerrum i 12.000 meter en temperatur på 0°. Når der skal tages hensyn til så store temperatursvingninger, kan man godt forstå, at de teknikere, der beskæftiger sig med en flyvemaskines varme- og ventilationssystem, godt kan få grå hår i hovedet før tiden.

Der er mange problemer, som skal løses, og det kan kun gøres, hvis indflyveren arbejder i nøje kontakt med de teknikere, der konstruerer en flyvemaskine. Og det er ikke tilstrækkeligt, at dette samarbejde finder sted under prøveflyvningerne; det må etableres allerede mens den nye flyvemaskinetype er ved at blive konstrueret.

at når naturens råolie begynder at slippe op, kan vi producere flydende brændsel af naturgas, kul og skifer. Beregninger foretaget af den amerikanske regerings og olieindustris eksperter over flydende brændsel af enhver art, der kan gøres disponibelt, viser, at der vil være tilstrækkeligt i mere end 1000 år baseret på forbruget i 1947.

Fra 1952 får Europa ikke mere olie fra USA.

Den vestlige hemisfære har med 45 pct. af verdens påviste oliereserver leveret 79 pct. af verdens olieproduktion til dato. Den østlige hemisfære derimod — med ca. 55 pct. af de påviste oliereserver — har indtil nu produceret 21 pct. af verdens olie.

Europas andel i olien.

De 16 Marshall-landes forbrug af olie i år vil være ca. 140.000 tons om dagen, en stigning på omrent 50 pct. fra 1938. Dette forbrug vil i 1952 være steget til ca. 190.000 tons daglig. Størstedelen af den olie, der i år leveres Vesteuropa under Marshall-planen, vil komme fra den vestlige hemisfære til trods for det hjemlige forbrugs presserende krav. Man anslår imidlertid, at i 1952 vil ca. 65 pct. af Europas totale behov komme fra det mellemste østen.

5.000 km rørledning fra det mellemste Østen ud til Middelhavet.

For at kunne transportere olie i tankskibe fra den persiske golf til Middelhavet kræves mere stål, mere arbejdskraft, mere kostbart materiel og højere driftsomkostninger end for at transportere det samme kvantum gennem rørledning. Derfor overvejer flere af de olieselskaber, som opererer i det mellemste østen, at lægge mægtige rørledninger ud til Middelhavet for derved at reducere transportstrækningen med op til 5.000 km og således forsyne Europa med de nødvendige kvanta olie. Rørledninger fra 40 cm til 90 cm i diameter er nu enten planlagt eller faktisk under bygning.

Nye raffinaderier i Europa.

I løbet af de kommende år vil der uden tvivl blive bygget flere store raffinaderier i nærheden af de store forbrugscener i Europa. Det engelske essoselskab, Anglo-American Oil Company, har allerede offentliggjort planer om en betydelig udvidelse af dets raffinaderier i England. Efter disse planer skal der i Fawley bygges et anlæg, som vil være i stand til at behandle ca. 20.000 tons råolie om dagen.

Nyt fra Finland

Professor Arvo Ylisen, tidligere chefkonstruktør ved den finske stats flyvemaskinefabrik og nu professor i flyveteknik ved den tekniske højskole, er blevet præsident for Finlands Flygforbund efter oberst Karikeski. Siden Lennart Poppus efter 12 års arbejde i privatflyvnings tjeneste er overgået til en mere sikker livsstilling i forsikringsbranchen, fungerer indtil videre »Ilmailus« redaktør, P. Virkki, som generalsekretær.

Det finske rekordsvæveplan, PIK-6, skridder kun langsomt fremad, da man mangler penge til bygningen.

Den kendte finske model- og svæveflyver, Carl Stude, har i »Ilmailus« skrevet en 2-sidet illustreret artikel om sit ophold i Vandel sidste sommer som gæst hos de danske svæveflyvere.

Sidste efterår foretoges i Jämsjärvi et forsøgsflyvekursus, hvor flere erfarne sølv-C-svæveflyvere blev omskoleet til motorflyvemaskine. De gik solo på mellem 3 timer og 4 timer 45 minutter. Finnerne konkluderer, at der er fordel ved at være svæveflyver først, forudsat at man har opnået en vis standard, og forudsat at instruktøren har kendskab til svæveflyvning, så han på effektiv måde kan rette visse standard-fejl.

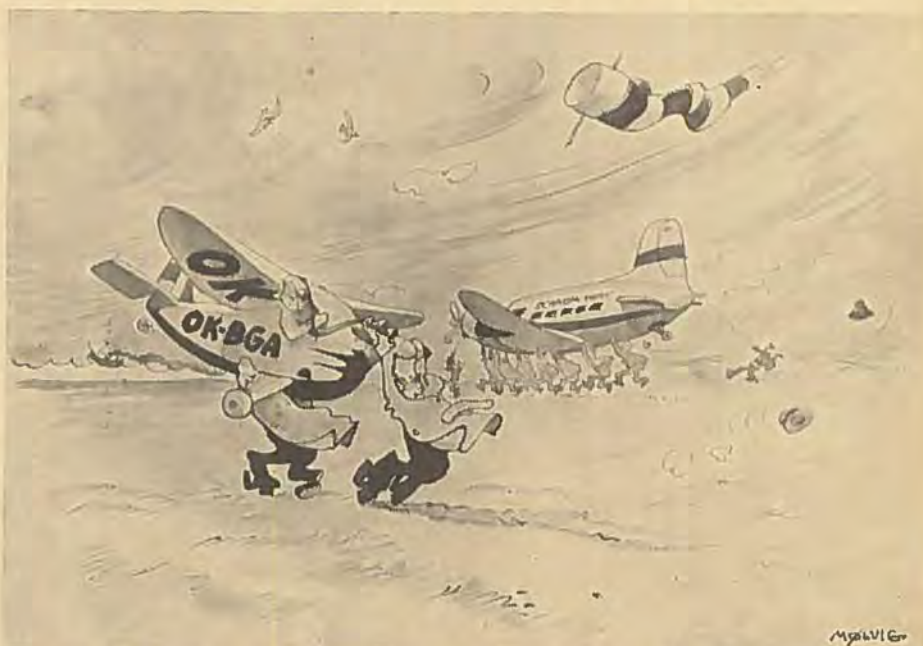
★

Kanadisk støtte til flyveklubber.

Flere og flere nationer bliver klar over civilflyvnings betydning. Nylig indførte Kanada støtte til flyveklubber efter følgende skala: 100 dollars til enhver, som tager privatflyvercertifikat, 100 dollars til den klub eller skole, som har uddannet eleven, samt yderligere 100 dollars til den, som kvalificerer sig til og er villig til at indtræde i luftvåbnet.

G. C.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Søndag den 30. januar skal det have stormet så stærkt, at maskinerne måtte bæres ud til startstedet i lufthavnen.

FLYVEULYKKEN I ØRESUND

DEN 9. FEBRUAR

ONSDAG den 9. februar ramtes dansk luftfart af en sørgelig ulykke. DDL's Vickers Viking OY-DLU »Torlak Viking« forulykkede i Øresund under forsøg på en instrument-landing i Københavns lufthavn ved 9-tiden om aftenen. Alle ombordværende, 5 danske besætningsmedlemmer og 23 spanske passagerer, omkom.

Torlak Viking var om middagen startet fra Madrid med København som bestemmelsessted. Luftfartøjet førtes af chefpiloten, luftkaptajn *Niels Buchave*, og den øvrige besætning bestod af andenpiloten *Eigil Jensen*, radiotelegrafist *Møller Andersen*, flyvemekaniker *Børge Hansen* og chef-stewardess *Elly Bornstein*. De 23 passagerer var spanske forretningsfolk, nogle med damer, og de skulle til Danmark som de første spanske turister efter krigen.

Da Torlak Viking kom ind over København, var vejret dårligt, og Buchave fik ordre til at vente, mens en anden maskine blev taget ned. Der var hele tiden god radioforbindelse mellem tårnet i lufthavnen og Torlak Viking. Efter ca. ¼ times ventetid gjorde Buchave klar til zz-landing; han lå på kursen Nordre Røse-Barsebäck; kl. 20.55 var der radioforbindelse med luftfartøjet, og derefter hørtes intet.

Der blev slået sundalarm, og et større eftersøgningsarbejde blev sat i gang; men alt var forgæves. Dagen efter fandt svenske fiskere ca. 1 sømil fra Barsebäck nogle beklædningsgenstande, som havde tilhørt passagererne, andenpilotens tegnebog og et af luftfartøjets stolebædere. Nu havde man visshed for, at Torlak Viking var forulykket, og alt tydede på, at luftfartøjet var fløjet i vandet med stor fart.

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, har man endnu ikke fundet vraket af den forulykkede trafikflyvemaskine, og nogen visshed for, hvordan ulykken er sket, har man heller ikke.

Luftkaptajn *N. V. Buchave* var en højtsat, erfaren og meget rutineret flyver, der ved flere lejligheder havde vist at være i besiddelse af de egenskaber, som karakteriserer den rolige, velovervejende og gennemtrænede pilot. Han fik sin første flyveruddannelse ved Hærens Flyvertropper, blev militærflyver i 1934 og blev i 1937 ansat i DDL, hvor han avancerede til chefpilot.

Niels Buchave var et mandfolk, charmerende og uforfærdet, myndig og i besiddelse af et fint lune, der skaffede ham mange venner blandt kammerater og flyvepassagerer. Han var agtet og respekteret af alle for sin trofasthed og sine mange fortræffelige menneskelige egenskaber.

Andenpiloten, trafikflyver *Eigil Jensen*, der blev 31 år, havde ligeledes fået sin første flyveruddannelse i Hærens Flyvertropper. Han blev ansat i DDL i 1948 efter at have været regnskabsfører i CBU og leder af socialministeriets konvojttjeneste til forskellige lande.

Radiotelegrafist *Gunnar Møller Andersen*, der blev 37 år, havde gennemgået politiskolen og navigationsskolen og gjorde fra 1940 til 1945 tjeneste i rigspolitiet, indtil han trådte ind i DDL.

Flyvemekaniker *Børge Hansen*, der blev 38 år, var uddannet som bilmekaniker, men fik i 1946 uddannelse i DDL som flyvemekaniker og regnedes for en af de dygtigste i DDL's stab af flyvende personel.

Chefstewardess *Elly Bornstein* virkede som lotte i den danske brigade i Sverige i 1944-45. I 1947 kom hun til DDL og var i en periode i SAS's sydamerikatiske tjeneste. For et års tid siden overtog hun hvervet som DDL's chefstewardess, og denne stilling bestred hun med myndighed og elskværdighed.

Luftfartens udvikling har krævet nye ofre, DDL har mistet fem af sine gode, trofaste medarbejdere.

Æret være deres minde.

Det vil ikke være muligt at omtale ret meget af Gösta Andrees 30-årige virke som udøver og foregangsmand på flyvningens område, stoffet er for mangfoldigt: sportsflyvning, flyvelærer, teoriinstruktør, trafikflyver, distance-do., habil skribent — lad mig hellere stoppe, men den dygtige og initiativrige lufthavnsleder ikke at forglemme. Alt i alt en målbevidst indsats til gavn for flyvningen også udover hans eget land.

Et par ord for at nævne Andrees herommelige flyvning 1929 med en lille D.H.Moth fra Stockholm (via København) til Kapstad. På den tid en aldeles enestående præstation, der udover en grundig tilrettelæggelse kræver flyvetechnisk dygtighed, udholdenhed, snarrådighed — og man må vel sige: en god portion vilje og mod — Andree har berettet om denne tur i en bog udgivet 1930, som er værd at kende.

Mange af os lidt — og helt — ældre mindes med glæde Gösta Andrees tid på »Torslanda«, når man i al slags vejr — og iøvrigt uden formaliteter — landede på denne i vde periode ikke altid gæstfri og somme tider helt »fraværende« flyveplads, og Gösta

Andrees glæde hilsen: Velkommen! — hans venlighed og hjælpsomhed, der befæstede troen på, at flyvning fremkalder gode egenskaber. — Var man så heldig tillige at forfinde Sveriges flyvesenior *Fraenckel* — også en Gösta — så var dagen helt reddet. — Svenske flyvestævner med disse to gutter som arrangører bringer minder om en herlig tid — som var.

Jeg tør måske få plads for en enkelt personlig oplevelse, som også betegner fødselsdagsbarnet: Det var under krigen, da jeg med de danske myndigheders forstående bistand fik det gjort klart for »herrefolket«, hvor formålstjenligt det var for det gode forhold mellem landene, at min maskine blev forflyttet fra en lade i Sengeløse til Sverige. — Lidt (for) sent start fra Malmø, og ved ankomsten til »Torslanda« var dagslyset i betænkeligt aftagende. Da jeg blev stillet for — de altid venligssindede — lufthavnsmyndigheder, var disse mere optaget af at sammenholde den nu fuldbårde aftenskurumng med lufthavnens kronometer, end jeg syntes om. I rette øjeblik, som altid, klarede Andree situationen ved med et overbevisende smil at sige: Det er lidt svært for sydboere at vide, at december-solen over Göteborg holder så tidlig fyraften: frisag!

Sådan og meget mere er Gösta Andree, men noget må gemmes til 60 og 70 årsdagene.

Kære ven og kammerat Gösta! Når jeg hilser dig også på denne måde, så er det, fordi FLYV og dine mange venner gerne vil have bud med for at bringe dig ønsket om many happy landings i tiden fremover.

Christian Thielst.

Magistraten skrinlægger Brøndbyvester

Københavns magistrat vedtog den 14. febr. at foreslå borgerrepræsentationen at skrinlægge planerne om Brøndbyvester-flyvepladsen. I stedet kan der blive tale om at udvide Skovlunde-flyvepladsen med nogle af kommunens arealer derude.

FLYV har mange gange påpeget den misere, det københavnske flyvepladsspørgsmål befinder sig i, og dette spørgsmål løses ikke ved en udvidelse af Skovlunde. For at vi kan betjene udenlandske mindre flyvemaskiner og selv have tilstrækkeligt med flyvepladser til den mindre erhvervsflyvning, skole- og privatflyvning samt svæveflyvning, kan man ikke nøjes med een flyveplads. Forhåbentlig er det sidste ord i denne sag endnu ikke talt.

★

DDL sælger sine Vickers Viking

Ifølge det altid velunderrettede »The Aero-plane« har DDL besluttet at udbyde sine Vickers Vikings til salg. Grunden er ikke de stedfundne ulykker (meddelelsen er fra før sidste ulykke), men et ønske om rationalisering, og som bekendt finder et vist salg af DC 3'erne også sted.

Prisen for 4 Vikings (der findes altså nu kun tre) angives til 5 millioner kr. og omfatter 10 reservemotorer, 8 propeller og normale reservedele til to år.

Til brug på mellemruter har SAS som bekendt nye, moderne flyvemaskiner i ordre, idet ABA venter levering af 10 SAAB Scandia.



Hyldest til svensk flyvepionér

★

Gösta Andree

DEN 18. januar fyldte den djærve flyver og lufthavnsdirektør *Gösta Andree* 50 år. — Det var den beskedne unge mands mening at lade dagen gå stille af, men efterhånden blev begivenheden transmitteret på alle bølgelængder. Mange hilsner og ønsker strømmede til Visby Flyghamn, hvor Andree — efter i adskillige år at have været leder af Göteborgs lufthavn »Torslanda« — nu residerer som direktør.

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.

Privatflyvere lærer radiotelefoni



(Foto: Land Hansen)

»LUNDTOFTE TOWER — THIS IS SPORTSAIR OBOE YOKE DOG KING YOKE — REQUEST CLEARANCE TO LAND — OVER.«

På initiativ af Sportsflyveklubben lod Statens Luftfartsvæsen i begyndelsen af februar oprette et radiotelefonikursus for ti af klubbens medlemmer. På ovenstående billede ses otte af kursuddeltagerne: i første række fra venstre grosserer *A. Strange-Hansen* og bagermester *Leo van Hauen*; anden række kommunelærer *William Nielsen*, vognmand *Carl Dam* og civilingeniør *Age Gade*; tredje række direktør *Chr. Thomas*, grosserer *Mogens Bank*, assurandør *Otto Thomsen* og kursuslederen overassistent *S. O. Madsen* fra flyveradiotjenesten. Desuden deltog fabri-

kant *E. C. Rydmann* og pressefotograf *Lund Hansen*. Med *Ing. Mølgård* fra luftfartstilsynet og lederen af flyveradiotjenesten i Kastrup *A. B. Hansen* som censorer sluttede kursus med aflæggelse af prøve til et radiotelefonicertifikat, udstedt af luftfartsvæsenet.

Blandt sportsflyveklubbens medlemmer er der allerede afholdt to nye radiotelefonikursus. Endnu er radio ikke meget anvendt i privatflyvningen, men klubbens medlemmer forbereder sig alligevel ved at lære den særlige fraseologi, der iøvrigt er på engelsk.

16 KZ VII'er er ikke solgt.

Som svar på et spørgsmål fra den konservative *Karl Olsen* i Folketingets spørgetime den 19. 1. om grunden til, at danske flyveselskaber ikke kan få tilladelse til at købe de usolgte KZ VII-flyvemaskiner, gav handelsministeren følgende redegørelse:

— Det aftaltes, at KZ-fabrikken skulle fremstille 100 flyvemaskiner og heraf eksportere de 80. På grund af brand blev kun fremstillet 52 flyvemaskiner, og heraf blev de 20 solgt herhjemme. Vi fik eksporteret fem og havde så 27 tilbage. Af dem solgtes de 20 til hæren og en til en godsejer, som tog den med til Afrika. Nu er der 16 maskiner på lager, men der er kun motor i de ni. Man forsøger nu på at afsætte dem til militæret. Fremstillingen af hver maskine medfører en valuta-udgift på 10.000 kr., hvoraf en ikke ringe del i dollars. Bliver resten ikke solgt til militæret, vil vi sammen med erhvervenes hovedorganisationer forsøge at få resten afsat.

QBI og QGO-værdier i Kastrup.

Ifølge »Efterretninger for Luftfartsvæsen« gives der QBI i Kastrup, når sigtbarheden er under 5000 meter og skyhøjden under 300 meter. QGO — totalt landingsforbud undtagen i nødstilfælde — gives om dagen ved sigtbarhed under 800 og skyhøjde under 40 meter, og om natten er værdierne henholdsvis 1000 og 60 meter. Minimumsigtbarheden for start er 100 meter. — Som enhver inden for praktisk trafikflyvning ved, er der altså endnu ikke noget, der hedder »blindlandings« i almindelig trafikflyvning.

416 danske privatflyvere.

»Efterretninger for Luftfartsvæsen« serie B nr. 2 bringer den årlige oversigt over luftfartscertifikater, luftfartøjsregistret og koncessionsindehavere pr. 31. 12. 1918 (sås for 20 øre plus porto hos redaktionen. E. f. L., flyveledertjenesten, Kbh. lufthavn, Kastrup). Inden vi går ind på detaljerne, må vi bemærke den beklagelige mangel, at der er opført alle certifikater undtagen førercertifikater til svæveplaner. Da disse er lige så gode certifikater som alle andre, skal betales og fornyes mod betaling, håber vi, at denne beklagelige mangel i et senere nummer vil blive gjort god igen, ligesom vi også håber at se fortegnelsen over svæveplaner.

Antallet af førercertifikater til privatflyvemaskiner er 416 mod 275 et år tidligere. Der er tilkommet 180 nye (hvoraf nogle synes at være deponerede certifikater, der atter er sat i kraft, samt andre synes at være militærflyvere, der har fået udstedt civil certifikat) og udgået 39, hvoraf en betydelig del er deponeret på grund af de nuværende høje flyvepriser. Der er kun 6 kvindelige certifikatindehavere.

Til erhvervsmæssig luftfart er der 109 mod 97, til kunstflyvning 6 mod 11 og til offentlig lufttrafik 59 mod 60 certifikater. Der er 34 navigatører (17), 63 telegrafister og telefonister (74), 9 flyvemekanikere (10) og 142 kontrolmekanikere (101).

Fortegnelsen over koncessioner er vokset, idet der nu er 29 mod 20 koncessioner til forskellige former for erhvervsmæssig flyvning.

Se også luftfartøjsregistret s. 72.

Elementærkursus 1949 I.

Ved årets begyndelse var elevantallet på det første større militære flyvekursus i Danmark, elementærkursus 1949 I, ialt 53. Heraf var 28 personel fra hæren (fra premierløjtn. til kornetelever), 4 fra søværnet, og 21 var flyverkadetaspiranter, der ved samme lejlighed aftjener deres værnepligt. Disse 21 er udtaget af ca. 1000 ansøgere.

Blandt kursuddeltagerne er i hvert fald to, der i forvejen er svæve- og privatmotorflyvere, og der er også modellflyvere iblandt.

★

Elementærkursus II

Den 9' maj påbegyndes årets andet elementære flyvekursus på hærens og søværnets flyverskole. I øjeblikket er man ved at granske de mange aspiranters kvalifikationer.

★

Oberst Tage Andersen bliver 50 år.

Den 4' marts fylder chefen for Hærens Flyvertropper, oberst *Tage Andersen*, 50 år, og samtidig han han se tilbage på en 24-årig tjenestetid ved Flyvertropperne. Tage Andersen blev premierløjtnant i Rytteriet 1921, i 1925 blev han militærflyver, 1929 kaptajn og 1932 chef for sjællandske flyverafdeling; 1934 kom udnævnelsen til oberstløjtnant og i 1940 til oberst. Tage Andersen tog aktiv del i den illegale kamp under besættelsesårene. Fra efteråret 1943 var han regionsleder for region V (Sjælland), men efter et årstids forløb måtte han trække sig tilbage fra denne post, fordi han var stærkt eftersøgt af gestapo. Efter befrielsen blev Tage Andersen chef for Hærens Flyvertropper.

Oberst Tage Andersen, som i en årrække var formand for foreningen Danske Flyvere, er en dygtig, beslutsom og forstående officer, og han besidder de egenskaber, som karakteriserer en chef. Dertil kommer hans fortræffelige menneskelige egenskaber, som har gjort ham afholdt af alle. Mange lykønskninger vil strømme til obersten, chefen, mennesket, kammeraten og vennen Tage Andersen, og FLYV følger sin hjerteligste lykønskning til alle de mange andre.



It is undeniable that the fighter of
a future war must possess

Manœuvrability at height

Stability at height

Speed at height

The Vampire has these qualities
It is not a heavily wing-loaded aeroplane
Both engine and airframe are being
vigorously developed



D E H A V I L L A N D



General Representative for Denmark: C. Thielst - 118, St. Kongensgade - Copenhagen

NYT UDEFRA



Martins Gorgon IV i fuld fart. Kanalreaktoren er et meget enkelt fremdrivningsmiddel uden bevægelige dele. Da den ingen statisk trykkraft udøver, må man først bibringe den hastighed.

Glenn L. Martin afholder forsøg med en kanalreaktor.

I USA har der fornylig været afholdt nogle vellykkede forsøg med et radiostyret, ubemandet luftfartøj, udstyret med en kanalreaktor (ram-jet). Luftfartøjet, hvis typebetegnelse er PTV-N-2 (Gorgon IV), er bygget af firmaet Glenn L. Martin til den amerikanske marines luftstyrker, og som moderluftfartøj under flyveforsøgene blev benyttet en Black Widow jager, hvorfra det ubemandede luftfartøj blev startet.

Gorgon IV er et højvinget monoplan; længden er 6,7 m og spændvidden 3,04 m. Det er en helmetalkonstruktion. Luftfartøjets fuldvægt er 725,7 kg, og deraf udgør brændstofbeholdningen 317,5 kg. Den cylindriske kanalreaktor er anbragt under halepartiet; den er 2,1 m lang, og dens største diameter er 0,5 m.

Hvor langt og hvor hurtigt Gorgon IV har fløjet er en hemmelighed. Prøverne blev foretaget over søen; luftfartøjet var udstyret med en faldskærm, der bragte det helskindet ned i vandet efter endt flyvning, hvorefter det blev fisket op, og ved hjælp af de ombordværende selvregistrerende måleinstrumenter fik man oplysning om de nødvendige data.

BOAC i 1948.

Det engelske luftfartsselskab BOAC har udsendt nogle foreløbige tal for året 1948, og de viser, at der i løbet af sommeren skete en stigning på 20 % i passagerantallet og en opgang på 78 % for fragtmængdens vedkomende. Selskabet har i det sidste år benyttet 130 trafikflyvemaskiner mod 140 året forud, og personalet gik ned fra 23.000 til 20.800 i løbet af 1948.

Air France i 1948.

Selskabets samlede trafik udviser en meget betydelig stigning i 1948. Antallet af tilbagelagte kilometer er steget fra 32 mill. i 1947 til 38 mill. i 1948; i 1938 lå det på 10 mill. Antallet af befordrede passagerer er steget fra 420.000 i 1947 til 590.000 i 1948; i 1938 lå det under 100.000. Antallet af passagerkilometer, som i 1947 var 600 millioner, nåede i 1948 op på 865 mill.; i 1938 var det 60 mill. Antallet af transporteret ton-km er steget fra 7,8 mill. i 1947 til 22,6 mill. i 1948; i 1938 var det 700.000.

Percival Prentice til Argentina.

Den engelske flyvemaskinefabrik Percival Aircraft Limited har fornylig afsluttet en kontrakt med den argentinske regering på ca. en mill. pund sterling omfattende levering af et meget stort antal af firmaets skolemaskiner Prentice. Denne moderne skolemaskine er et lavvinget kabinemonoplan med fast understel. Det er helt igennem en metal konstruktion med undtagelse af rotorfladens be-

klædning. Luftfartøjet kan enten udstyres med en Gipsy Queen 32 på 250 hk eller med en Gipsy Queen 51, som yder 295 hk i starten. Den argentinske ordre bliver udstyret med Gipsy Queen 32. Begge motortyper anvender constant speed propel. Prentice er tresædet.

77-årig dame på langtur.

En 77-årig amerikansk dame, mrs. Dora Keen Handy vender i næste måned tilbage til de forenede stater efter en længere turistflyvning. Hun havde fået lyst til at se sig lidt om i Belgisk Congo og startede derfor i januar fra Idlewild med en af SABENA's DC-6'ere. Turen gik først til Europa og derfra til Congo og videre rundt i den sydlige del af Afrika. Når den rejselystne dame har afsluttet sin flyvetur, har hun rejst over 30.000 km ad luftvejen.

Spitfire Mark XIX til det svenske luftvåben.

Det svenske luftvåben har fornylig fået leveret tolv Spitfire P.R. Mark XIX. Efter fabrikkens opgivelser er de nærmere data for dette luftfartøj følgende: største fart i 7900 m 716 km/t, mens marchfarten er 450 km/t ved anvendelse af 27 % af højeste motorydelse. Rækkevidden er 2250 km ved en fart på 579 km/t i 10.668 m. Motoren er en 12-cyl. Rolls Royce Griffon (med overlader), som driver en 5-bladet Rotol constant speed propel; den yder 2035 bhp ved 2750 omdrejninger i 2133 m.



Sverige har nu fået Spitfires til rekognoscering. Også nogle Mosquitos er anskaffet. Den svenske SAAB J.21 R er nu ved at tilgå flotiljerne fra produktionslinjen.

120 mill. kr. til Shell-forskning.

Shell-gruppen har besluttet at anvende 120 mill. kroner til videnskabeligt forskningsarbejde på gruppens laboratorier og institutter i Europa og U. S. A. i året 1949.

Henvend 4000 funktionærer beskæftiger sig nu med forskningsarbejde for Shell-gruppen, hvis laboratorier i England (Thornton), Holland (Amsterdam, Delft) og U. S. A. (Emeryville, Wood River, Houston, Wilmington, Martinez) regnes blandt de mest moderne og bedst udstyrede i verden.

Olie og de mange nye kemiske produkter fremstillet af olie har fået en stadig stigende betydning for landbruget, hvorfor Shell har oprettet forsøgsgårde i Woodstock, Kent og i Modesto, Californien, hvor man under de bedst mulige forhold kan foretage eksperimenter med nye præparater til bekæmpelse og udryddelse af skadelige insekter og plante-sygdomme.

Alle Shell-gruppens laboratorier og institutter arbejder naturligvis nøje sammen, ligesom også arbejdet ofte udføres i samarbejde med andre industrigrenes specialister; dette gælder ikke mindst for automobil- og flyvemaskineindustrien.

Norges civile flyvemaskiner.

Norge har i øjeblikket 145 registrerede civile flyvemaskiner af 34 forskellige typer. Yderligere findes ca. 10 endnu ikke registrerede — deriblandt nogle Cubs, som afventer salg. Det har været søgt at købe et par af disse til Danmark — men valutasiluationen tillod det ikke. (Iøvrigt forsøges at købe 5 til Finland, hvilket de finske valutamyndigheder endnu ikke har afslået. Man ser, hvilken god pengeanbringelse de mange Cubs, som NAK købte surplus, var).

Ligesom det er tilfældet med Sverige, er flyvemaskineindustrien i USA stærkest repræsenteret — med hele 106 maskiner. England med 18, Tyskland med 7, Canada med 3, Danmark også med 3 (2 KZ-III'er og 1 KZ-VII) samt Sverige med en enlig GV-38. Norge selv er repræsenteret med 1, nemlig Norge Model B.

Almindeligst — som i Sverige — er Cub'en. 33 Cubs flyver idag. I rækkefølge kommer så Douglas DC-3 (13), Republic Seabee (11), Fairchild Argus III (9), Auster Autocrat (8), Luscombe 8A (6), Fairchild Cornell (5), Short Sandringham (4), Beechcraft D-17R (4), Douglas C-47A (4), Douglas C-54A (4), Junkers Ju 52/3m (4), Noorduyt Norseman VI (3). Parvis findes 7 typer — nemlig HP Halifax, Douglas DC-4 og DC-6, Interstate Cadet, Messerschmitt Me 108, Auster Arrow og KZ-III. Endvidere enkeltexemplarer af Belanca Skyrocket, KZ-VII, Klemm Kl 35D, GV-38, NA Harvard, Taylor Cub J-2, Consolidated Catalina (anvendes til rundflyvning over Oslo og er malet festligt knaldrød), Avro Anson V, Grumman G-44 Widgeon, Grumman G-21A Goose, Miles Gemini og Norge Model B.

Norske typekendere erklærer sig tilfredse og hævder, at de får dejlig træning — de behøver nemlig kun at besøge tre flyvepladser for at have set alle 34 typer. Da Norge om sommeren også har besøg af mange udenlandske typer, kan man jo misunde dem.

C. C.

BØGER



Dag efter dag, nat efter nat bringes forsyninger til Berlin ad luftbroen.

Finlands civile flyvemaskiner.

Det finske register er let overset — det rummer 36 maskiner af 19 forskellige typer. Den eneste type, som findes i kvantitet, er Douglas C-47A.

Også i Finland fører USA, med 13 maskiner. De øvrige landes flyvemaskineindustrier er repræsenteret således: Czechoslovakiet (7 maskiner) Tyskland (6), England (5), Finland (4) og Danmark (1).

Douglas DC-3C (C-47A) findes i 8 eksemplarer, hvoraf de 6 ejes af den finske stat og udlejes til Aero O/Y, medens dette firma selv ejer de sidste to. Derefter følger Praga Air Baby E-114 og DH 60X Moth (hver med 3), DH 89A Rapide, Douglas DC-2, Junkers Ju 52/3m, Letov Smolik, Mraz Sokol, Taylor Cub J-2 og Karhu-48 (hver 2). Enkeltvis findes Junkers A50 Junior, Junkers W34, Klemm Kl 25D VII R, Bücker Bü 131B, Republic Seabee, Sääski, Viima og KZ-VII.

Sääski og Viima er ældre finske typer. På grund af Finlands dårlige valutasituation har kun få maskiner kunnet købes uden speciel tilladelse. Seabeen er en ren undtagelse.

C. C.

Hollandske faldskærmstroppe.

Hollænderne har anvendt faldskærmstroppe under deres politaktioner i Indonesien i december. — En alvorlig luftfartsmæssig følge af aktionerne har løvrigt været, at Indien, Pakistan og Ceylon ved at nægte overflyvnings- og landingsstilladelse har stoppet KLM's vigtigste rute, Holland—Batavia.

Tudor flyver med låst højderor.

Tidligere ulykker p. gr. af låste ror eller ombyggede styreliner vil være i frisk erindring. Det kan imidlertid også gå godt, når man er heldig. En Avro Tudor 5 — fuldt lastet med dieselolie — startede i efteråret fra Wunstorf for at flyve til Berlin. De uventede rorlås på højderoret var ikke taget af før starten. Heldigvis var maskinen så godt trimmet, at der var tid til at blive klar over situationen, ligesom det lykkedes at få maskinen sikkert ned udelukkende ved højderorstyring med trimklapperne, der jo i dette tilfælde skal bevæges modsat af ellers. Piloten var chefen for krigens »stiftenderstyrker«, der afmærkede målene for RAF-angrebene på Tyskland, luftmarskall D. C. T. Bennett. Det mest forbløffende ved historien er måske, at den travle flyveledelse i Wunstorf i første omgang nægtede Bennett landingstilladelse!



Det bliver dyre kul, når de skal lufttransporteres, men det kan være dyrere at lade være.

»Så flyver vi...«, redigeret af overingeniør M. P. Eskildsen. Berlingske Forlag. 295 sider.

Der må være en betydelig interesse for privatflyvning herhjemme, siden Berlingske Forlag har kunnet udsende »Så flyver vi...« i 4. reviderede udgave. Og det er kun glædeligt at konstatere. Den nye udgave af den fortræffelige lærebog for sports- og privatflyvere har de sanne medarbejdere som sin forgænger: luftfartsingeniør E. Møller Hansen, materiellære, orlogskaptajn K. R. Ramberg, luftnavigation, afdøde luftfartsinspektør C. E. Lykke, meteorologi, luftfartsinspektør Sv. Age Dalbro, praktisk flyvelære, overingeniør M. P. Eskildsen og kaptajn A. Edsen Johansen, spørgsmål vedr. luftfartens love og bestemmelser, og kaptajn A. Edsen Johansen, opgavesamling (spørgsmål i materiellære, luftnavigation, meteorologi og praktisk flyvelære).

Der er desværre indsnæget sig den lille misvisning i bogen, at indholdsfortegnelsens sideantal ikke stemmer overens med pagineringen, og det gælder lige fra side 54 til 295. Var det ikke en idé for forlaget at lade trykke en ny indholdsfortegnelse som inlæg i samtlige bøger?

»Krigen 1939—1945«, der for Danmark udgives af Gyldendal, er snart komplet. Det lige udsendte hæfte 26 er det næstsidste. Det domineres af stof om krigen i Østasien, idet Erik Øberg skildrer henholdsvis fremstødet mod Filippinerne og kampe på Asiens fastland samt de sidste kampe i Stillehavet.

»Filmens Vovehalse« af Arnold Hending. Det er måske noget usædvanligt at skrive en bog af denne art i et tidsskrift for flyvning; men det har sin særlige grund. Bogen, som er på 54 sider skildrer den danske films vovehalse og deriblandt Emilie Sannom, bedre kendt under navnet Mille, der i adskillige år var Danmarks eneste »sakrobat i luften«. Den sympatiske, friske og uforfærdede Emilie Sannom blev kendt over hele landet for sine »kunst« i luften og sine faldskærmsudspring, for hvilke hun til sidst måtte bøde med livet. Derfor har bogen interesse i flyverkrede. Dens pris er 5 kroner, men ved direkte henvendelse til forfatteren, Arnold Hending, Valby Langgade 88 B, København, kan FLYVs læsere købe bogen for kr. 2,50.

»Ett år i luften«, Allhems Förlag, Malmö. 218 sider. Pris indb. 15 sv. kr.

Flygets Årbok 1949 kaldes denne bog, som er en af de smukkeste og bedst redigerede årbøger om flyvning, vi endnu har set. Den er redigeret af Bill Bergman, Yngve Norrvi og S. Arthur Svensson, og i en række artikler skildrer den alt, hvad der er sket inden for flyvningsverden fra efteråret 1947 til efteråret 1948, både vedr. lufttrafik, militær-flyvning og sportsflyvning, samtidig med at den giver en saglig orientering i forskellige spørgsmål om flyvning. Om de lokale svenske flyveforhold bringer bogen ganske naturligt et væld af oplysninger, som imidlertid også har værdi uden for landets egne grænser, men den omfatter tillige en god portion oplysninger af international art.

»Ett år i luften« indeholder en rigdom af fortræffelige illustrationer og flere farveplancher, og dens elegante udstyr er af et format, som vi slet ikke er vant til at se her i Danmark. Den fortjener en meget stor læsekreds.

»World Aviation Annual 1948«, redigeret af J. Parker van Zandt, udgivet af Aviation Research Institute, Washington. 540 sider, stort format. Tilsendt fra Lockheed Aircraft Corporation.

Den foreliggende kombinerede håndbog og årbog er blevet til ved et samarbejde mellem Aviation Research Institute og Norwich Universitetet og den giver bogstavelig talt oplysninger om alt flyvning vedrørende fra alverdens lande. Det er ikke en bog, som i første række bringer beskrivelser af flyvemaskinefabrikernes mange forskellige typer, men derimod et værk, som rummer en masse statistiske oplysninger. For hvert enkelt land i hele verden bringer den oplysninger om: flyveorganisationer, luftstyrker, flyvningshistorie, flyvemaskineindustrien, eksporten og importen af flyvemateriel, lufttrafikken med rutenet og årsresultater, lufthavne, uddrag af luftfartsgjælsregistre m. m.

World Aviation Annual bør, som titlen antyder, udkomme hvert år, fordi det er en god håndbog.

SCHWEIZER SGS-1-23

DET er en stor misforståelse, hvis man efter at have læst januarnummeret går rundt og tror, at amerikanerne flyver rundt i en masse af rekordplanet SGS-1-21. Der blev kun bygget to prototyper i 1947, men prisen var for høj, ca. 4000 dollars. Hovedparten af den iøvrigt relativt begrænsede amerikanske svæveflyvning foregår på en- og tosedede Schweizer og Laister-Kaufmann-typer, der blev brugt til træning i krigens dage, samt i enkelte gamle tyske og polske typer. I realiteten er der kun en halv snes virkelig rekordplaner, og deres gennemsnitsalder er 10 år. Hovedparten er af træ og kan ikke holde evigt.

Nu er der en sjælden chance for en fornyelse af bestanden, hvis der kan skaffes købere nok til tyve SGS-1-23, som vi bragte et billede af i sidste nummer. Det er en lillebror til 21'en, men en selvstændig konstruktion, et kompromis mellem kravene til præstationer og de økonomiske fordringer. Prisen beregnes til kun 2000 dollars — altså rundt regnet 10.000 kr.

SGS-1-23 blev bygget fra maj til juli 1948 og nåede i næsten færdig stand at deltage i de sidste dage af Elmira-konkurrencen. Det er et relativt lille svæveplan (13,2 m spændvidde) med nydelige præstationer. Det er moderne i sin udformning — midtvinget og helt af metal, inklusive selv beklædning af roflader — men uden de dyre raffinementer. Trods et mindre krops tværsnit er der bedre plads end i førerrummet på SGS-1-21. Planet er bygget på to bjælker, indeholder ikke vandballasttanke, der dog kan installeres mod ekstra betaling ligesom mere udviklede dykbremser end de anvendte oversideklapper. Brudlastfaktoren er 8,34.

SGS-1-23 skal være behagelig at flyve.

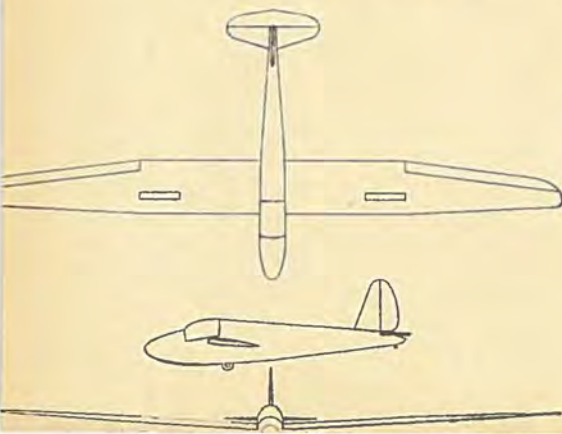
Præstationerne er ikke til at kimse af: Bedste glidetall 24,6:1, mindste synkehastighed 0,78 m/sek.

Ja, havde man dollars og tilladelse til at indføre en halv snes stykker — — —

Data: Spændvidde 13,2 m, længde 6,0 m, planareal 13,6 m², sideforhold 12,9. Tomvægt 162 kg, fuldvægt 272 kg (uden stort udstyr: 240 kg). Planbelastning 20,6 kg/m².

Præstationer (beregnet): Bedste glidetall 24,6 ved 77 km/t. Mindste synkehastighed 0,78 m/sek. ved 61 km/t. Stallingshastighed 52 km/t. Maximalhastigheder: 113 km/t i auto-sleb, 145 km/t i flyvemaskinesleb, højst tilladt i dyk: 177 km/t. — Synkehastighed ved 100 km/t: 1,25 m/sek, ved 110: 1,55 m/sek.

Oversigtstegning af
helmetalsvæveplanet SGS-1-23.



HVAD MED DE DANSKE SVÆVEFLYVEREKORDER?

NAR vi vover at påstå, at der ikke findes danmarkrekorder i svæveflyvning, vil det sikkert blive modsagt, bl. a. med henvisning til tidligere numre af FLYV, hvor vi har omtalt nye rekorder.

Men eftersom der i selve ordet »rekord« ligger, at det er noget, som er »ført til protokol«, så vil vi stadig påstå det i håb om, at Dansk Svæveflyver Union vil få tid til at bringe denne sag à jour, og i håb om, at svæveflyverne vil interessere sig lidt mere for gennem forbedring af rekorderne at udvikle svæveflyvningen og skabe propaganda for sporten.

For et par år siden udarbejdede et to-mands-udvalg, bestående af kaptajn A. H. Jørgensen og redaktør Johs. Thinesen, på baggrund af FAI-reglerne m. m. et forslag til D. Sv. U.'s rekordregler for svæveplaner og motorglidere. Dette skal med visse ændringer være blevet vedtaget. Det endelige reglement er imidlertid aldrig blevet udsendt og rekorderne ikke behandlet og ført til protokols i overensstemmelse med reglerne. For at de danske svæveflyverekorder skal have autoritet og betydning, er det ikke nok, at man samme aften, som flyvningen er foretaget, skynder sig at lade radioavisen og Ritzau meddele det.

Modelflyverne har fra unionens oprettelse haft faste regler og overholdt dem, og samtlige rekorder findes i en rekordprotokol, der har stor historisk og teknisk interesse, ligesom de granskede bilag forefindes, og rekordindehaverne, når ansøgningen er godkendt, får tilsendt et underskrevet diplom.

Iflg. reglerne er rekordklasserne inddelt i grupper for landsvæveplaner, søsvæveplaner og motorglidere. De to sidste ser vi bort fra som uaktuelle — selv FAI har ingen sørekorder anerkendt.

Landsvæveplanrekorderne deles i rekorder for ensædede og flersædede svæveplaner, hvorimod der ikke — som hos FAI — findes rekorder for kvinder. (Disse har vist sig overflødige, da en kvinde f. eks. indehaver den absolutte distancerekord, ligesom en anden nær havde erobret varighedsrekorden forleden. Hvad siger vore kvindelige svæveflyvere?)

Rekorderne er opdelt i præstationsrekorder som i hosstående tabel, hvor de hidtil bedste præstationer er opført, såvidt vi kan se det af gamle numre af FLYV. Det er aldrig blevet meddelt, om Wetlesen (172 km) eller Harry Nielsen fik distancerekorden. Målflyvningsrekorden er også tvivlsom, men Fjeldsted var den første af 4 svæveflyvere, som den dag fik til opgave at flyve fra Vandel til Esbjerg lufthavn, der landede der. Egentlig skal flyveren selv skriftligt opgive sit mål forud.

En ændring i udvalgets forslag var tilføjjelsen af den »termiske varighedsrekord«, der har en vis teknisk og meteorologisk interesse. Hvordan man vil belønne en varighedsflyvning, der startes f. eks. kl. 18 ved Lønstrup, hvor flyveren holder sig til næste formiddag i skråtvind, for derpå at flyve til Bøtø og lande der kl. 18, er vi ikke ganske klar over — specielt ikke, hvis han flyver lidt i en tilfældig bølge på vejen.

Unionen har foregrebet den senere ændring i FAI-reglerne, der tidligere krævede landing på startstedet ved varighedsrekorder, men m. h. t. de nyeste tilføjelser til FAI's rekordliste, så trænger de danske regler til at blive bragt op to date. Det gælder især hastighedsrekorder, f. eks. over 100 km lige ud og 100 km på lukket bane. Vi bør måske indføre en speciel dansk rekord over 50 km for at stimulere interessen.

Der er vel ingen, der drømmer om at flyve danmarksmesterskaber i år, men i mangel heraf bør konkurrencen om rekorderne samt flyvedagskonkurrencerne bringes mere i forgrunden, og vi håber, at vi ved at rejse spørgsmålet har bidraget positivt hertil.

Topp præstationer i dansk svæveflyvning (FAI-rekorder i parentes).

Ensædede svæveplaner

Varighed

Jens Eriksen, Århus, 7/6-39: 12 t. (36.35)

Termisk varighed:

Poul Larsen, Århus: 24/7-48: 6.50.

Distance (lige linie):

Harry Nielsen, Kbh., 23/5-48: 180 km (749)

Distance med landing på startplads:

H. W. Jensen, Århus, 11/8-47: 104 km (369)

Distance til angivet mål:

S. Fjeldsted, Århus, 10/8-47: 52 km (602)

Højdevinding:

K. Rasmussen, Kbh., 1/8-48: 3800 m (8050)

Flersædede svæveplaner:

Distance (lige linie):

Harry Nielsen, Kbh., 24/8-47: 85 km (620)

★

NYT FRA UNIONEN

SIDEN repræsentantskabsmødet i november har man ikke hørt meget fra Dansk Svæveflyver Union, men bestyrelsen har nu ikke ligget på den lade side. Som bekendt stod man med en betydelig gæld, men den er nu bragt ud af verden.

Unionen vil forsøge atter at gennemføre en sommerlejr på Vandel, men kun ca. 2 måneder. Det er meningen i en vis grad at kombinere begynder- og viderekomne kursus for at udnytte tiden, materiellet og vejret bedst muligt. Det vil dog ikke være muligt at få Mø 13 flyveklar, da man ikke råder over det betydelige beløb, som den tiltrængte grundige overhaling vil koste. Man vil forsøge at få Schweizeren herved igen og har forøvrigt om tak for lån stillet unionens SG-38 til nordmændenes rådighed i vinter. Om ledelse og priser kan endnu intet bestemt siges, men der kan naturligvis ikke blive råd til underskud. Den største vanskelighed for lejren frembyder stadig manglen på hjælpemateriel (spil, transportmateriel, wirehenter), og det er selvfølgelig også et økonomisk problem.



Pålidelig service overalt

Overalt i verden har United Aircraft deres service-mænd — placeret på strategiske punkter — som med kort varsel kan komme og give sagkyndig vejledning og assistance i alle problemer vedrørende flyvning.

Disse eksperter er vel-informerede om alt det nyeste indenfor produktion og installation. Hvor som helst i verden kan de hjælpe med at få de rigtige reservedele og værktøjer hurtigt frem, og i nødsituationer fremskaffer de sådanne reservedele ad luftvejen på få dage.

Uniteds service-mænd er kendt for prompte og villig service. De er ligeså pålidelige som de motorer, propeller og maskiner, som United Aircraft bygger.

Denne form for service hjælper flyveren til at opnå et maksimum af sikkerhed i luften — og sikrer såvel ulastelig præstation som god fortjeneste.

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

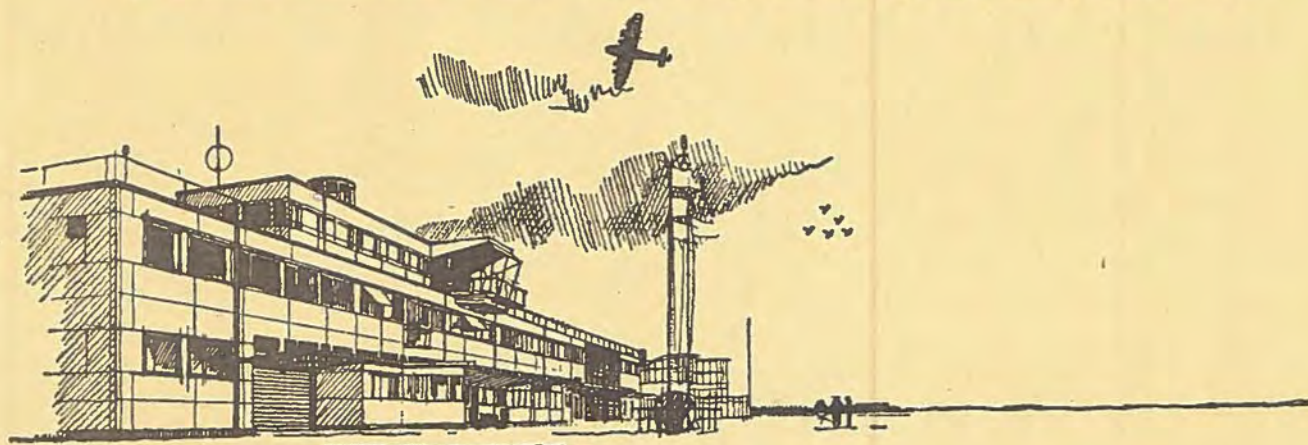
PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

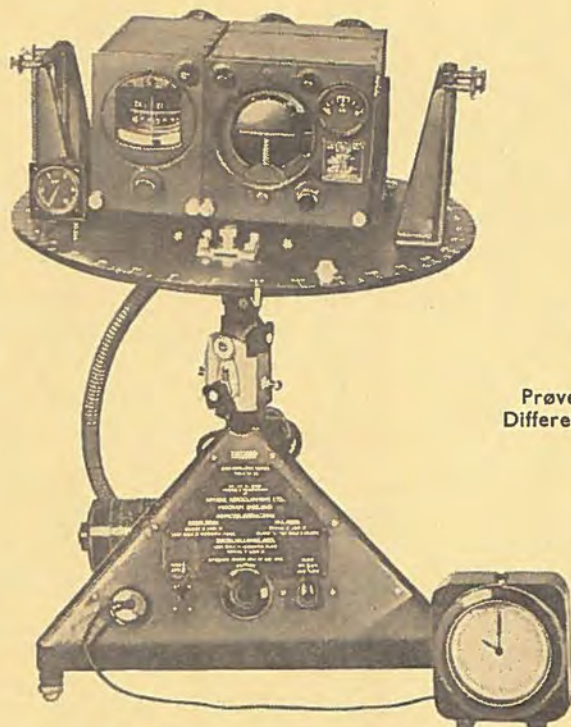
SIKORSKY
HELICOPTERS

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK **ETERNIT** TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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



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

SUOMI populæreste danske flyvemodel



Da SUOMI er hurtig og nem at bygge og flyver fremragende, bruges den også af erfarne folk som f. eks. Bent Schmidt fra Haslev.

DEn ved DMU's foranstaltning i 1947 udgavne svævemodel i klasse A 2 »Suomi«, en konstruktion af *Mogens Erdrup*, som blev nøje gennemprøvet og bearbejdet af unionen, er blevet en usædvanlig succes, hvilket 1948-statistikken viser.

På konkurrencernes område er statistikken ufuldstændig, men det kan dog ses, at Rechnagels Diogenes fører med 34 placeringer (14 førsteplac., 8 andenplac. og 12 tredjeplac.), mens SUOMI har 32 (12, 14, 6). Som nr. 3 kommer Jönssons Jokum med 22, Flensted-Jensens Myggen med 16 og Carl Johan Petersens Calle 8 med 14. I øvrigt har selvkonstruktionerne førerstillingen med 59 % af placeringerne mod 41 % på byggeplanmodellerne. Det skyldes antagelig, at vinderne ved konkurrencerne fortrinsvis er de gamle erfarne modellflyvere, der konstruerer selv.

Ved diplomerne er der sket en bemærkelsesværdig vending til gunst for byggeplanmodellerne. Mens i 1947 31 % var byggeplansmodeller og resten selvkonstruktioner, har tallet i 1948 ændret sig, så 70 % af modellerne er bygget efter udgivne tegninger. Mens de mest byggede modeller i 1947 var SUOMI og Calle 6, der hver var brugt til 9 diplomer ligesom Calle 8 i 1946, så kommer SUOMI i 1948 ind som en overlegen nr. 1 med ikke mindre end 47 diplomprøver (27 A, 17 B, 3 C). Den følges af Jokum med 19, Diogenes med 14 og Calle 8 med 11.

I det nye år får den nok betydelig konkurrence af Calle 10 og FJ-2a, men resultaterne viser tydeligt, at det grundige arbejde med

SUOMI har lønnet sig. Der er ganske vist enkelte røster, der taler om dårlige resultater. De pågældende modellflyvere bør sammenligne byggeplan og byggebeskrivelse nøje med deres færdige produkt, for årsagerne til uheld ligger i fejl ved bygningen. Det er naturligvis en selvfølge her som altid, at modellen skal være omhyggeligt og rigtigt bygget samt være lige. En enkelt klub klagede over, at modellen trods gode håndstarter dykkede efter højstart uden at rette sig ud. Det er en gammel kendt fejl, som skyldes, at haleplanet bærer for meget, hvorfor det kan afhjælpes ved at mindske indstillingsvinklen på dette.

SUOMI overholder de nye regler, der nu er blevet obligatoriske, og det samme gælder de fleste andre modeller. Diogenes er en smule for slank i kroppen, men Rechnagel har konstrueret en enkelt ændring, der afhjælper dette. Ellers er det især i klasse A 1, at nogle gamle modeller har for stort totalt planareal; det gælder således Jokum i oprindelig udgave, men den er også blevet ændret.

Af unionens gamle modeller bruges især Simplex, Holger Danske og Ølhunden endnu. Simplex er dog nu udgået, men en videreudvikling, Simplex II, vil snart fremkomme.

Den nye Simplex er allerede prøveflyjet og godkendt af unionen. Den er væsentlig lettere at bygge, udnytter de nye regler bedre og flyver glimrende.

Unionen har længe arbejdet på at udgive en gasmotormodel, men dette arbejde trækker stadig ud. Desuden arbejdes på en lille gummitotormodel af SP, der i øjeblikket prøves — men her må vi jo først have gummi og balsa, hvilket også er en forudsætning for en deltagelse i Wakefield-konkurrencen. Endvidere håbes på gode resultater af konkurrencen om en linestyrer model.

Distriktskonkurrencerne begyndt

ÅRETS første distriktskonkurrence skulle have fundet sted den 30.1., men vejrmeldingen kl. 22 lørdag aften viste klart, at den blev aflyst (urovarsel). Alligevel tog man flere steder i landet af sted om søndagen, men i en så klar situation burde man have sparet det. — Til gengæld sagde udsigten næste lørdag, at det ville blive det helt fine vejr søndag den 6. februar. Der var svag vind, de fleste steder klart og svag termik — og derfor pæne resultater. Ialt deltog 85 modellflyvere med 108 modeller.

Herefter følger resultaterne, der efter de nye bestemmelser angives med sekundsommen af hver deltagers tre flyvninger. Det er selvfølgelig lidt af en overgang at vænne sig til det, men husk at 180 sek. svarer til 1 min. gennemsnit, 360 til 2 min., 540 til 3 min. og 720 til 4 minutter.

1. distrikt (Roskilde). A 1: O. Olesen (105) 321, V. Andersen (105) 204, K. O. Petersen (105) 173. — A 2: H. Andersen (105) 740, R. Frederiksen (106) 593, H. Jönsson (105) 453. — P. C. Andersen (105) 345, H. Ekelund (105) 174. — D: Sv. Olsen (105) 258.

2. distrikt (Roskilde). A 1: K. Nielsen (207) 515, O. M. Larsen (208) 283, O. Henriksen (208) 255. — A 2: K. Nielsen 675, K. Johansen (207) 657, V. Nielsen (201) 623. — A 3: H. Jørgensen (201) 548, B. Schmidt (201) 500.

3. distrikt (Odense). A 1: A. Hansen (301) 670, J. Hansen (301) 505, E. Wichmann (302) 210. — A 8: Arne Hansen 1080 (3 gange 6 min!), B. Skou (301) 448, T. Lindhardt (301) 369. — A 3: J. S. Petersen (302) 502, E. Han-

sen (302) 294. — C: J. S. Petersen 300. — D: C. J. Petersen (301) 571, C. Høst-Aris (301) 235, V. Petersen (301) 231.

4. distrikt (Sæby). A 1: L. Pedersen (405) 474, S. Pedersen (401) 78. — A 2: J. Jensen (405) 290, L. Pedersen 278, S. Pedersen 115. A 3: L. Pedersen 431.

5. distrikt (Viborg). A 1: P. Pedersen (502) 361, K. Fisker (515) 216, J. Jensen (510) 153. A 2: J. Lillelund (508) 436, P. Pedersen 330, E. Madsen (506) 326. — A 3: C. Mosgård (510) 418, E. Madsen 404, J. Jensen 286.

6. distrikt (Esbjerg). A 1: K. Hansen (611) 654, D. Thestrup (611) 560, B. Nielsen (611) 378. — A 2: J. A. Lauridsen (608) 716, B. Nielsen 587, K. Wünsche (612) 497. — A 3: J. A. Lauridsen 715, K. Hansen 673, L. M. Nielsen (611) 595.

★

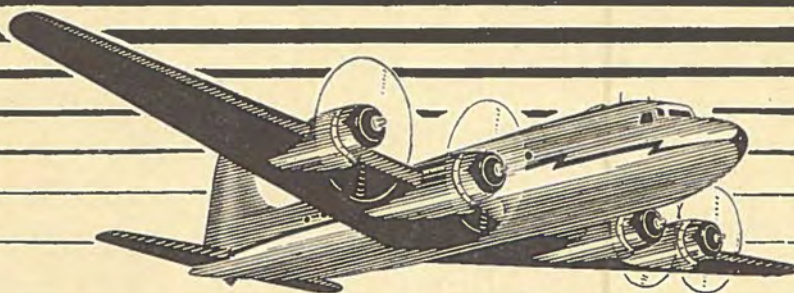
Første C-diplom med motormodel

Det blev danmarksmesteren, ing. Carl Johan Petersen (Calle) fra Odense, som erobrede det første danske C-diplom med en motormodel, idet han med sin Calle 16 D med Thorning III diselmotor den 6.2. opnåede de tre flyvninger over 3 min. (motorløbetid i parantes): 252 (24), 242 (30), 196 (30). Der var svag termik. Modellens totale planareal er 32,3 dm², og den vejer 550 g.

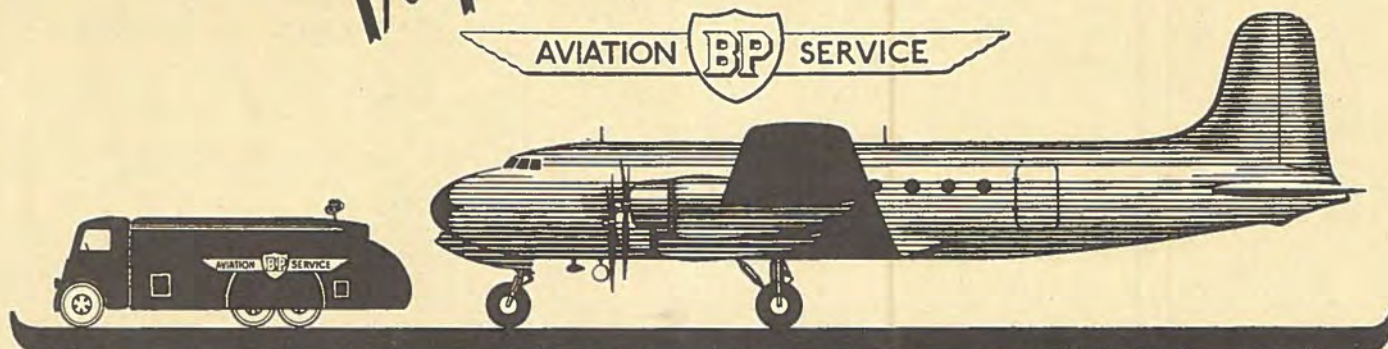
Samtidig tog danmarksmesteren med gummitotormodel, Jørgen S. Petersen, det første B-diplom med udendørs gummitotormodel med sin C 1 Cæsar med 130, 131 og 133 sekunder.



Diogenes og enkelte andre modeller er blevet for tynde efter de nye regler. Konstrukøren, Kurt Rechnagel, betragter her med forlegen mine en klubkammerats ekstra kropsværsnit. Det må dog betones, at det skal sidde permanent fast — ikke som her med gummibånd.



Tryghed hos Flyveren
gennem



PROGRESS

AVRO TUDOR VIII

Den første 4-motorede jet passagermaskine
i verden

UDSTYRET MED

ROLLS-ROYCE
Aero

ENGINE

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERS GADE 2 . KØBENHAVN K.

POINTSKONKURRENCEN 1948

SOM kort omtalt i sidste nummer vandt den utrolig energiske *Jens Arne Lauridsen* fra Vejle igen pointskonkurrencen for 1948, hvor han opnåede 605 points og vinder en times flyvetur med *Sylvest Jensen* samt en dieselmotor fra *Thorning Bensen*. Jens Arne har i årets løb bygget 11 modeller og i konkurrencer vundet 17 førstepladser, 7 anden-, 5 tredje-, 2 fjerde- og 2 femtepladser. Som bekendt blev han danmarksmester med svævemodel med hidtil højeste resultat, vi havde set i Danmark. Til daglig er Jens Arne landmand og har derfor den fordel at have flyveplads lige uden for døren, så modellerne altid er frisktrimmede til konkurrencerne. Vi erfarer fra pålidelig kilde, at han endda holder private konkurrencer mellem sine enkelte modeller i hver klasse for at se, hvilken der er bedst. Han er derfor specielt optrænet i enmandsbjstarter.

Nr. 2 blev distriktslederen i Nyborg *Jørgen S. Petersen*, bedre kendt som SP, med 440 points. SP er kendt for flere af DMU udgivne byggeplanmodeller (*Grimponimus* og *Ølhunden*) og for sine andemodeller. Efter at have været løjtnant i brigaden er han for tiden i tømrerlære, inden han skal studere. Sidste års anden-mand, stud. med. *Kurt Rechnagel* blev nr. 3 med 363 points og vinder en amerikansk flyvebog fra *Knud Rasmussens* boghandel, mens SP får en motor fra *Thorning Bensen*. Rechnagel er bl. a. kendt som bygger af de smukkeste modeller de sidste år, konstruktør af *Diogenes*, og han er medlem af DMU's bestyrelse. Sidste års nr. 3 og 4 blev nu nr. 4 og 5, nemlig *Age Høst-Aris* og *Arne Hansen* med henholdsvis 331 og 283 points.

Op nu er slaget om den nye pointskonkurrence 1949 i fuld gang.



Ikke mindst modelflyverne går på kursus i vinterhalvåret. Her er et billede (fra Odense 1948) af et af unionens klubinstruktørkursus.

183 km i timen



Det var ikke noget aerodynamisk mesterstykke, hvormed Jönsson uofficielt opnåede 183 km/t. Lad os få sat en officiel rekord i F4 med en strømliniet reaktormodel.

DMU's

repræsentantskabsmøde

Dansk Modelflyver Union holder efter ændringen af forretningsåret igen repræsentantskabsmøde den 6. marts kl. 11.00. Det foregår på Munkebjergskolen i Odense, efterfulgt af danmarksmesterskabet for indendørs gummimotormodeller, hvor 13 modelflyvere er tilmeldt.

Ved repræsentantskabsmødet vil man antagelig give stemmeret til distriktslederne. Endvidere skal der vælges ny kasserer, da den nuværende, bogholder *Age Tage Hansen*, på grund af sygdom ønsker at trække sig tilbage.

★

Husk Navn og Adresse.

Ved alle Forespørgsler, der kræver direkte Svar, maa Indsenderens Navn og Adresse samt frankeret Konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre Henvendelserne.

Husk derfor: *Navn og Adresse.*

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

„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

LUFTFARTØJSREGISTRET

Luftfartøjsregistret, som det bringes i »Efterretninger for Luftfarende«, B nr. 2, indeholder 115 maskiner mod 124 for et år siden. Der er imidlertid udeladt en del maskiner, hvis papirer har været midlertidigt deponeret i vintermånederne. Vi finder dette uheldigt, når listen kun offentliggøres to gange årligt, og idet vi hermed bringer FLYV's liste à jour (sidste liste FLYV nr. 6 1948 side 125), tager vi ikke hensyn til deponeringer. Læsere, som ikke har FLYV tilbage til dengang, vi bragte den samlede liste, henvises til »Efterretninger for Luftfarende«, der får hos flyveledelsen i Kbh. lufthavn for 20 øre plus porto, men som ganske vist ikke er fejlfri, og hvori man også savner fortegnelse over svæve- og glideplaner.

Nyindregistrerede:

OY	Type:	Ejer (Navn):
AAK	Auster Autocrat	Poul Andersen, Odense.
AAL	Stinson Sentinel	Dansk Røde Kors, København.
AAV	Klemm 25 c	Stamgruppen, København.
ABN	Noorduyn Norseman	Grønlands Styrelse, København.
ABS	Airspeed Oxford	Dansk Lufttaxa, København.
ABT	Piper Cub	F. A. Thejll, Hellerup.
AID	Piper Cub	Alfred P. Jensen, Charlottenlund.

Ejerskifte

ABG	KZ VII	C. H. Sandqvist, Ålborg.
DAB	KZ III	Kolding Luftfart, Kolding.
DAE	KZ III	Kolding Luftfart, Kolding.
DMO	KZ III	Sønderjyllands Flyveselskab, Åbenrå.
DNO	Auster Autocrat	Flyveringen, Århus.
DUA	KZ III	Erik Malmose, Odense.
DUB	KZ III	Hans Kr. Skak, Videbæk.

Udgåede af registret:

ABM, AUB, AYB, DDO, DFA, DKI, DNY og DOO.

NYT

fra:

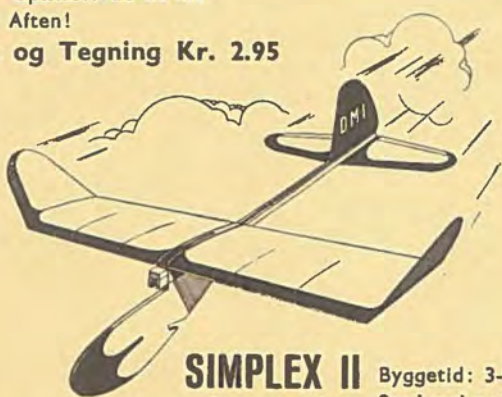
DANSK MODELFLYVE
ODENSE *industri*

BABY

Spændvidde 60 cm

Byggetid: 1 Aften!

Samlesæt og Tegning Kr. 2.95



SIMPLEX II

Byggetid: 3-4 Aftener

Spændv. 90 cm Samlesæt og Tegn. Kr. 5.75

Modellerne er gode til
henholdsvis A- og B-Diplomflyvning.

Alt er med i Sættene,
alt er færdiglavet.

DANSK MODELFLYVE
INDUSTRI

BROGADE 6-8, ODENSE

THORNING III

prøvekørt

nu kun 59,00

THORNING III A

Motoren til Racerbilen
og Modelbaaden

- har ekstra svær Krum-
tapaksel, Leje og Topdæk-
sel og er forsynet med
fastsiddende Svinghjul

kun Kr. 69.00

Propeller

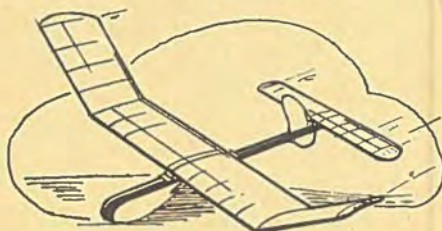
til THORNING III

Epokegørende ny
amerikansk Type

Kr. 6.95

Bemærk:

THORNING III
starter let,
har stor Ydeevne
og lang Levetid!



Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Byggesæt

for 2,5—10 og 30 cm³ motorer
kan leveres

1/5 „DIESELLA“

Agtrupvej 200, Kolding. Tlf. Dalby 60



Nye „Diesella“ Reaktorer m. Tændrør.	Kr. 105,00
„Thorning“ Dieselmotorer prøvev.	59,00
Dieselpropeller af amerik. Type	6,95
Simplex II Byggesæt m. Tegn.	5,75
1/2 HK (10 ccm) Dieselmotortegn.	1,65
Hobbykataloger m. Fly, Tog, Biler	0,25

GREIG. Rissingsvej 30, Odense. Telf. 6148

Koncessionshavere!!

Velanbefalet Erhvervsflyver tilbyder Assistance ved Rundflyvningsarrangementer m. v. Weekends og Helligdage. Certifikat for Klemm, Cub, Auster, KZ II, KZ III og KZ VII.

Referencer: Perch, Boel, Kolding Luftfart, Flyens Flyveklub, Malmosfly m. fl. Honorar efter Pilotforeningens Normer + Rejse.

Forslag til Aftale for Paaske og Pinse bedes i god Tid tilsendt

Ing. Erik Bukkehave,
Ellingsersvej 9, Odense.

Svæveflyvning —

- 1 Stk. Grunau Baby II b — Nybygning til udvidet Flyvning sælges.
- 1 Stk. Hütter 17 — i meget fin Stand — til begrænset Flyvning sælges. Tegningsæt medfølger.
- 1 Stk. Støddæmper til SG-38 købes.

Dansk Aero A/S, Søborg.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

Modelflyverkalender 1949

(Ret til ændringer forbeholdes)

3. Repræsentantskabsmøde (Odense). DM indendørs (Odense).
3. Anden distriktskonkurrence.
4. Tredie distriktskonkurrence.
6. Fjerde distriktskonkurrence.
7. Nordisk landskamp i Finland.
7. DM for motormodeller, Sjælland.
7. Wakefeldtkonkurrence i England.
- 7.—14. 8. Sommerlejr.
8. DMU 12 År.
9. Konkurrence i Belgien.
9. Flyvedagen 1949.
9. DM for svævemodeller, Jylland.
10. Femte distriktskonkurrence.
11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
12. Pointskonkurrence og årsrekordår slutter.

★

Aerosport

I de sidste to måneder har Aerosport afholdt 5 møder. Bl. a. har generalsekretæren for Finlands Flygförbund, redaktør Pärtyli Virkki, vist en finsk trafikflyvefilm og fortalt om finsk trafik flyvning ved Aero's 25 års jubilæum.

Næste møde bliver en typeaften fredag 4/3 i lokalet Præstegade 7A. Konkurrencer vil blive afholdt og nyheder gennemgået. Alle interesserede er velkomne. C. C.

★

„Flyvetogt til Grønland“

Den 3. februar holdt kaptajn Michael Hansen foredrag i Danske Flyvere om sine flyvninger til Grønland. Foredraget havde samlet stuende fuldt hus i Officersforeningens Selskabslokaler og de mange, der havde givet møde, blev ikke skuffet. Michael Hansen fortalte om sine flyvninger med Hærens Flyvertroppers B-17 til Grønland i 1948 og viste i tilslutning hertil en pragtfuld farvefilm, som han selv havde optaget under sine flyvninger over Danmarks store — og sidste — koloni. Filmen gav et fortræffeligt billede af Grønlands ejendommelige, men skønne natur, og den fortalte mere om denne jordens største ø, end mange bøger kunne have gjort det. Den store forsamling takkede foredragsholderen med et kraftigt og fortjent bifald.

★

Filmsaften i Sportsflyveklubbens Motorflyvesektion.

Tirsdag den 8. februar havde Sportsflyveklubbens Motorflyvesektion en meget vellykket filmsaften. For en tætpakket sal vistes hele den nye Shell-film »Hvordan flyver man«, og den gjorde stormende lykke. Filmen består af 6 dele, og den fortæller (på dansk) på en meget illustrerende måde om følgende afsnit af aerodynamikken: opdrift, modstand, trækraft, ligevægtsbetingelser, stabilitet og styregrej. Det er noget for samtlige klubber over hele landet, som har råd til at leje et tonefilmsapparat.

Fra 1. April starter jeg undertegnede paa talrige Opfordringer og efter 12 Aars Eksperimenter en Special-Forretning og Værksted under Firmanavnet

MEYERS MOTOR SERVICE

KÆRVEJ 10 K, Års

og er til Tjeneste med alt indenfor Modelmotorer. Fremstiller nye, reparerer og udborger gamle. Køb og Salg af brugte. Rate indrømmes. Ved kontant 10% Rabat.

Ærbødigst

Chr. Jørgensen.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer.

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykløftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12. København V.

Telefon: C. 9110 og C. 13926



FRA SPORTSFLYVEKLUBBEN

Prøver.

Siden sidst har Max D. Strodl fået certifikat den 12.1.49. Nye prøver har to gange måttet udsættes på grund af dårligt vejr.

Fugl Fønix.

Klubben har besluttet at ændre farverne på sine maskiner, og samtidig arbejdes der ihærdigt på at gøre dem klar til at modtage sommerens rykind. DKO får som den første af skolemaskinerne de nye farver: sølv med blå bogstaver og staffering. Også de andre står for tur, men allerede savnet af een maskine er mærkbart, især lørdag og søndag, så vi beder medlemmerne vise overbærenhed, hvis vi hurtigt må melde alt optaget. Forhåbentlig vil inden længe ingen tale mere om »ondulaterne« fra Lundtofte.

Klubmeddelelser.

Pudsigt nok, når der hangarflyves i den arme flyveleders kontor om søndagen, har næsten alle epokegørende ideer og forslag at fremlægge. Derfor lod man for tre måneder siden opbænge en »idékasse« i opholdsstuen. Heri kunne så nedlægges alle ideerne i skriftlig form til behandling af bestyrelsen. Både kasse og opholdsstue står imidlertid stadig gubende tomme, mens hangarflyvere, ideer, »kusinere«, huskatter og andet stadig trænges i vort lille kontor. Glæd os derfor nu med de skriftlige forslag!

Om eftermiddagen, den 7. januar, fik vi besøg af rutemaskinen fra Rønne. Vor ihærdige flyveleder rev den guldtræssede kasket, han gemmer til slige lejligheder, ned fra sømmet, og bevæbnet med en kasserolle og en stegepande fra køkkenet for han ud for at vinke ind. Klubbens pessimist, som sad og tegnede knækkede halehjul på vort klatpapier, udtrykte sin overbevisning om, at nu var vi blevet fortrængt fra Lundtofte til fordel for Zonen. Spørgsmødet gik han ud for at fortælle de nye beboere om muldvarpeskuddene i nordøst-hjørnet af pladsen. Men heldigvis var kaptajn Pontoppidan kun landet på grund af tågen, og han udtalte ingen ønsker om at bruge vor maleriske, bølgede mark til daglig. Tågen lettede ikke den dag, og da to af vore egne maskiner var i Lastrup, fik vi DH'en i hangar ved hjælp af lidt matematisk udregning og en del skubben, opmuntret af fjerne, bifaldende råb fra flyvelederen, som nu pludselig havde fået travlt med at studere måleren på den nye benzintank.

Så længe pladsen er så blød som i øjeblikket, ser flyveledelsen helst ingen Skymaster på Lundtofte!

Brevkasse.

Flere synes ikke at være klar over forholdet vejskatten og de dermed forbundne retigheder for flyvere. Vi har taget et udpluk af spørgsmål herom og besvarer disse nedenfor.

O. Y. spørger: Hvad er maximumshastigheden for luftfartøjer af klasse A, B og C, a) i byer, b) på landeveje?

Svar: Spørgsmål af denne art er ikke egnet for bladet. De vil få svar direkte. Se iverigt »Efterretninger for vejfarende« nr. 1.

Svar til C. I. D.: Een gang for alle, Lundtofte skal ikke omdøbes til Hedtofte, og sidstnævnte tænkte heller ikke på sportsflyverne, da han lancerede »Lille Peter edderkøp«.

★

RALLY I SPANIEN

Selskabet har fået indbydelse fra den spanske aeroklub, Federacion Aeronautica Nacional de España, til et rally fra 4. til 11. juli, i hvilke dage man flyver Spanien rundt og er gæster hos aeroklubben.

Det vil sikkert blive en enestående oplevelse, og der har allerede meldt sig over 100 deltagere fra England. Interesserede danske motorflyvere må imidlertid henvende sig til selskabet senest den 15. marts.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.
Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palm 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Einar Dessau.
Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høgsland.
Sekretær: Civiling. Erik Eckert.
Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Blidapark 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

ORDINÆR GENERALFORSAMLING I DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Selskabets ordinære generalforsamling afholdes torsdag den 31. marts kl. 19.30 i Nationalmuseets festsal.

Nærmere oplysning om dagsordenen vil tilgå medlemmerne direkte.

★

Generalforsamling i Danske Flyvere.

Torsdag d. 3. marts kl. 19.30 afholder foreningen Danske Flyvere sin ordinære generalforsamling i Officersforeningen, Vestre Boulevard 20. Dagsordenen er ifølge lovenes § 12 følgende:

1. Årsberetning. 2. Aflæggelse af regnskab. 3. Indkomne forslag. 4. Valg af bestyrelse m. m.

— Efter generalforsamlingen kammeratligt samvær.

★

Ordinær generalforsamling i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben i København afholder sin ordinære generalforsamling tirsdag den 5. april kl. 19.30 i Polyteknisk Lærestalt, Sølvgade. Meddelelse om dagsorden vil tilgå medlemmerne direkte.

★

Mødeaften i D. K. D. A. S. og Sportsflyveklubben

Torsdag den 10. marts kl. 20.00 indbydes medlemmerne til foredragsaften i Nationalmuseets foredragsal, hvor landsretssagfører Børge Moltke-Leth vil fortælle om sin afrikaflyvning og vise en farvefilm, som han har optaget på turen.

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde i Dansk Motorflyver Union

Søndag den 30. januar afholdt Dansk Motorflyver Union et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i København med landsretssagfører Børge Moltke-Leth som dirigent. Formålet med mødet var at søge unionen opløst og i stedet for søge opnået en direkte tilslutning til Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Det lykkedes imidlertid ikke at opnå det fornødne flertal af stemmer for at kunne opløse unionen. Lovene er nemlig så viseligt affattede, at $\frac{2}{3}$ af samtlige repræsentanter (altså ikke af de på et møde tilstedeværende) på to på hinanden følgende repræsentantskabsmøder skal stemme for en opløsning. Unionens 3971 medlemmer har ialt 94 repræsentanter, og deraf krævedes således 63 ja-stemmer for en opløsning. Mødet havde samlet 37 repræsentanter for klubberne, mens der forelå 30 fuldmagter, altså ialt 67 stemmer. Resultatet af afstemningen blev, at 57 stemte for unionens opløsning, 8 stemte imod, mens 2 stemmesedler var blanke. Mødet sluttede derfor, uden at man var kommet et skridt videre — takket være lovenes sindrige bestemmelser.

★

Kaptajn John Foltmann fået Selskabets ærespokal

Den ærespokal, som DKDAS fik i fødselsdagsgave af pressens luftfartsmedarbejdere, blev ved en højtidelighed den 19. februar i selskabets lokaler for 1948 tildelt kaptajn John Foltmann for hans store propagandaarbejde for flyvningen i Danmark og for den assistance, han altid så beredvilligt har ydet selskabet, i særdeleshed i 1948.

Overingeniør M. P. Eskildsen overrakte den blomsterfyldte pokal med nogle anerkendende ord til kapt. Foltmann og en tak til luftfartsmedarbejderne, som var til stede i betydeligt antal med formanden, redaktør Leif B. Hendil, i spidsen. I sin takketal udtalte kapt. Foltmann håbet om, at pokalen kunne hjælpe propagandaarbejdet for flyvesagen, og han fremsatte en række ønsker om bedre kår for luftfarten og især for privatflyvningen — med flere flyvepladser til motor- og svæveflyvning og færre skatter og restriktioner.

★

Povl Westphall's foredrag.

Den 10. februar holdt redaktør Povl Westphall for en pænt fyldt sal sit interessante foredrag om den flyverejse rundt om jorden, han som den første danske journalist havde foretaget.

Hovedindholdet af foredraget om rejsen var af mere »almindelig« karakter, men af flyvemæssig interesse omtalte Westphall det helt andet indtryk, man fik ved besøg hos den amerikanske flyvemaskineindustri nu i sammenligning med for et par år siden. Dengang var det fredens flyvemaskiner, der var under forberedelse, men nu var industrien i fuld gang med bombere og jagere af revolutionerende konstruktioner.

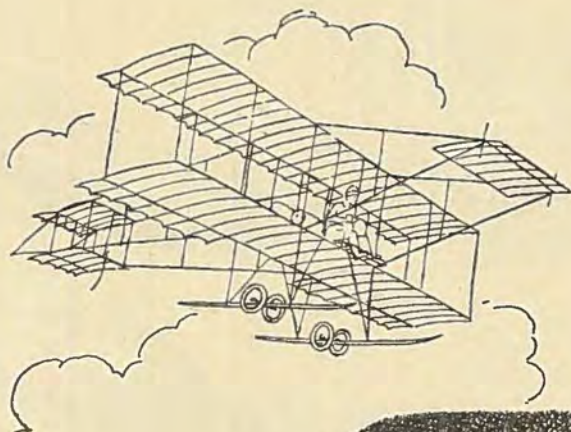
Foredraget ledsagedes af smukke farvefilm, hvor især billederne fra Hiroshima af atombombens ødelæggelser og følger gjorde et dybt indtryk — Til slut så vi nogle ejendommelige skyformationer over alpeområdet; det så nærmest ud som bølgeskyer, der var »stabled oven på hinandene«.

★

Ålborg Flyveklubs generalforsamling.

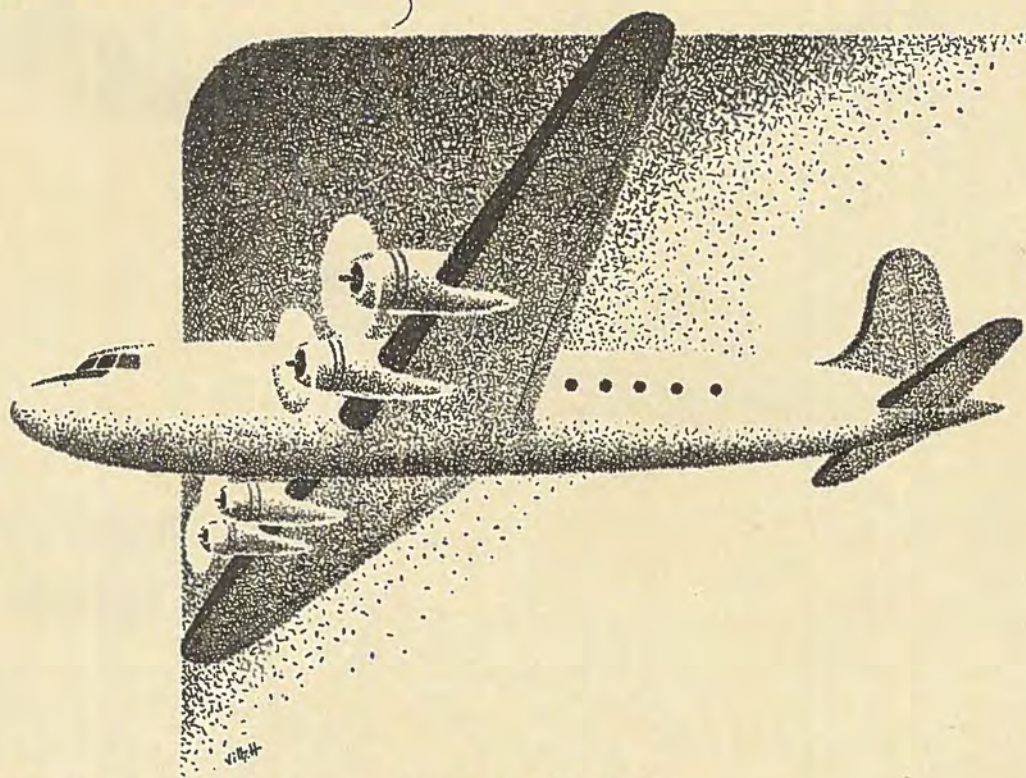
Den 15. februar holdt Ålborg Flyveklub ordinær generalforsamling, hvor bestyrelsen blev bemyndiget til at udmele klubben af Dansk Motorflyver Union. Bestyrelsens forslag om kontingentforhøjelse blev frafaldet.

I forbindelse med generalforsamlingen holdt kaptajn John Foltmann foredrag og fremviste film.



OLIEN *fremmer* UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var optundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorenes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

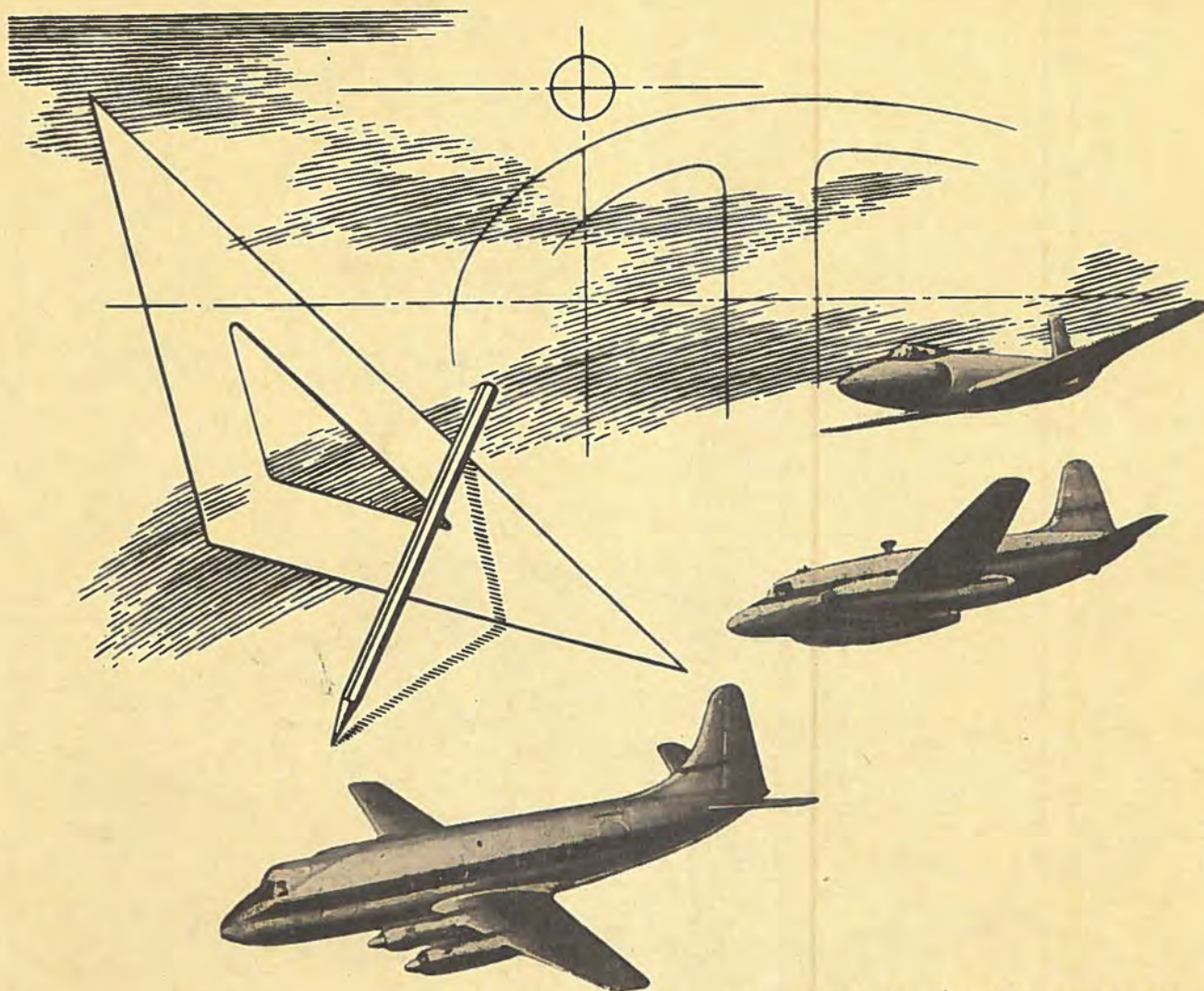
Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





REAKTORERNES HISTORIE BLIVER TIL

En stadig forskning og udvikling har placeret Vickers-Armstrongs forrest i konstruktionen og fabrikationen af reaktionsdrevne flyvemaskiner. Af de tre maskiner vist her er *Viscount* den første trafikflyvemaskine i verden udstyret med 4 propelturboreaktorer; *Nene Viking* er den første udelukkende reaktordrevne trafikflyvemaskine, og *Attacker*, der er blevet berømt som verdens mest manøvredegytige highspeed jager, fremstilles nu til den engelske marine. Denne førerstilling indehaves i dag af den samme organisation, hvis fremsynethed og foretagssomhed frembragte det hydroaeroplan, som vandt Schneider prisen til ejendom for Storbritanien, afleverede kampklare Spitfires og Wellingtons i 1939, og fremstillede første britiske rutemaskine efter krigen.

Vickers-Armstrongs



Limited

AIRCRAFT SECTION . VICKERS HOUSE . BROADWAY . LONDON . ENGLAND

O. A. T. 48

Repræsenteret af ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 4

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Brøndbyvester-
flyvepladsen

★

Flyvemotorens
udvikling

★

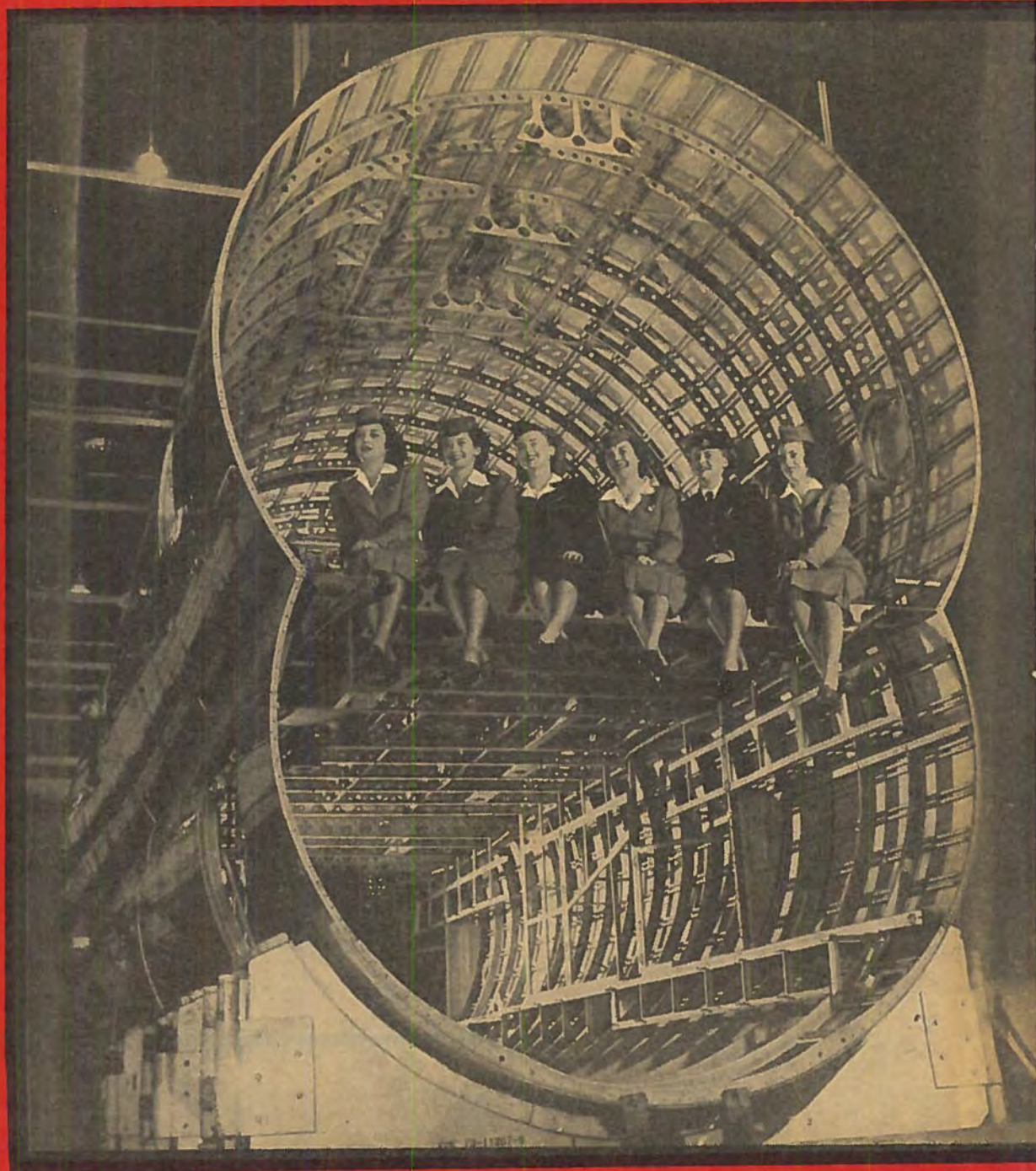
Nyt amerikansk
registreringssystem

★

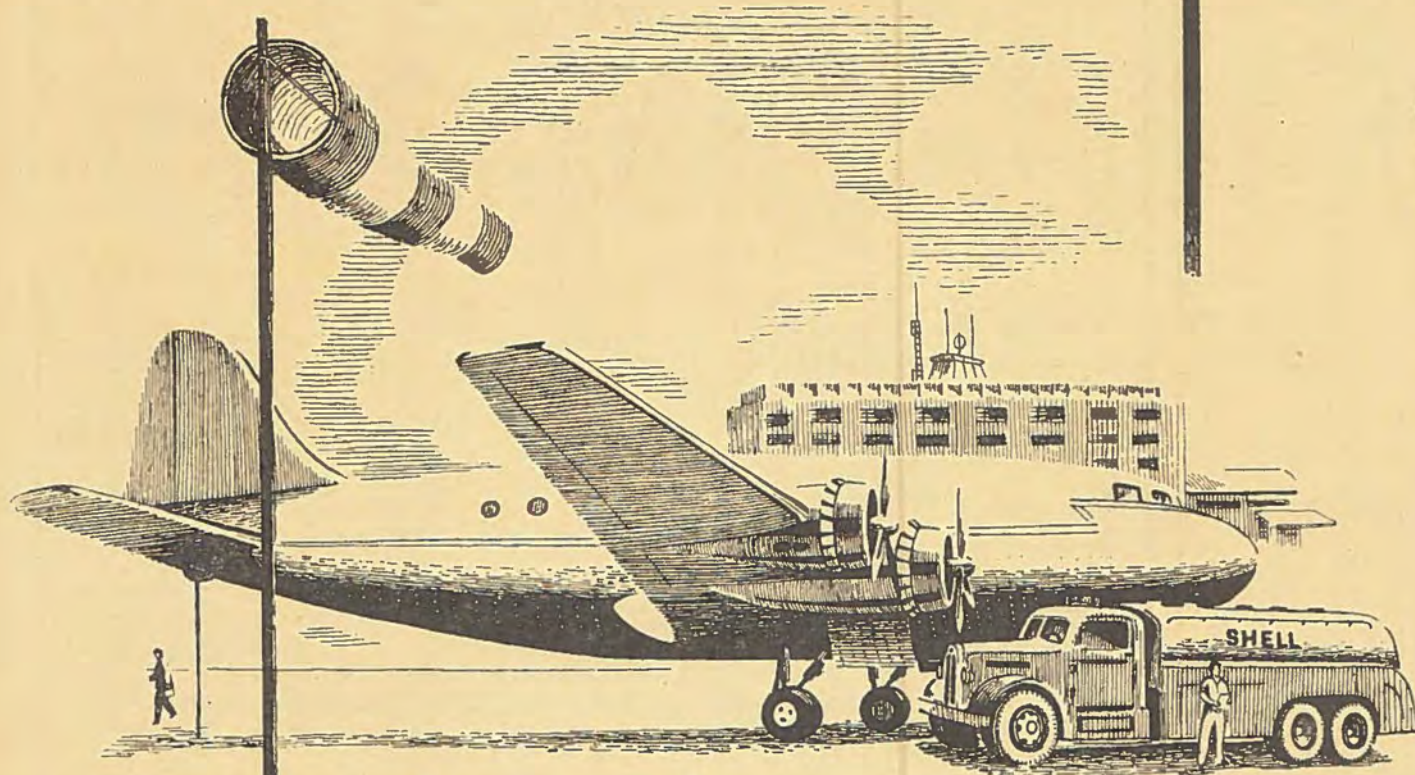
Privatflyver
får 30 dages hæfte

★

Konstruktion
af fritflyvende
gasmotormodeller



En del af kroppen til Stratocruiser'en
er monteret. Stewardesserne re-
præsenterer de seks selskaber, der har
bestilt typen — SAS yderst til højre.



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



FLYV



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

Nr. 4

April 1949

22. årgang

Landsrettens dom -

Den dom, som Østre Landsret har fældet over en privatflyver, er et alvorligt memento til alle flyvningens udøvere. Det kan ikke tilstrækkelig kraftigt præciseres, at flyvning stiller store krav til den enkeltes ansvarsfølelse og loyale overholdelse af love og bestemmelser. Der er så rigt et spillerum for overtrædelser og tilsyneladende så store chancer for at slippe godt fra det, fordi ingen myndighed eller myndighedsperson er i stand til at følge de mange flyveres færd fra det øjeblik maskinen køres ud af hangaren, til den har nået sit bestemmelsessted. Men netop derfor er det af allerstørste betydning, at hver eneste af flyvningens udøvere passer dobbelt på — og tænker på, hvad han, eller hun, ville sige, hvis det var den pågældendes opgave selv at vejlede og føre kontrol med andre.

Flyvesporten bør ikke komme i mis-kredit, hverken hos myndigheder eller publikum. Derfor må hver enkelt flyver stræbe efter at gennemføre sine flyvemæssige opgaver på den mest samvittighedsfulde måde. En flyver skal ikke blot være en person, som kan mestre et luftfartøj; det skal også være et menneske, man kan stole på.

Der er så uhyre meget her i livet, som er bygget på tillid; men for flyverens vedkommende gælder dette i udpræget grad.

Det er ikke nok, at passagereren i maskinen har tillid til den, der sidder ved pinden, alle andre skal kunne have den samme tillid til en flyvemaskines fører, for kun derved er det muligt at fremme hele den sag, som alle flyvningens udøvere og tilhængere kæmper for.

FLYV.

Hvorledes gaar det med sportsflyvepladsen ved København?

Af formanden for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, overingenør M. P. Eskildsen



Her ses planen til den sportsflyveplads på 80—90 ha, som D. K. D. A. S. i 1942—43 foreslog magistraten at etablere.

DETTE spørgsmål rettes atter og atter til selskabets bestyrelse, og det er forståeligt, thi det er nu 10 år siden, D. K. D. A. S. første gang henvendte sig til Københavns kommune herom. Der er heller ingen tvivl om, at de københavnske flyveklubber i dag er langt værre stillet med hensyn til flyvepladsforholdene end for 10 år siden, da privatflyvningen var ubetydelig i forhold til stillingen i dag, hvor der findes flere store klubber med mange medlemmer.

På Københavns lufthavn kan der ikke mere drives skole- og øvelsesflyvning, og på Lundtofte flyveplads er flyvningen meget indskrænket og vil rimeligvis inden for kort tid helt ophøre, når den planlagte bebyggelse uden om pladsen skyder op. Tilbage er kun den lille, midlertidige flyveplads ved Skovlunde, som er lejet af en enkelt flyveskole. Pladsen

er kun ca. 450×400 m og ikke særlig velegnet. udvidelsesmulighederne er små.

Flyvepladsen ved Brøndbyvester.

Og hvordan går det da med flyvepladsen ved Brøndbyvester, som der i tidens løb har været ført så mange forhandlinger om? Der skal her over for klubberne i korte træk gives svar på, hvad selskabet ved, der er sket i denne sag.

Efter nogle underhåndsdrøftelser med Direktoratet for Staden Københavns faste Ejendomme i slutningen af 1938 henvendte selskabet sig i begyndelsen af 1939 skriftligt til Københavns kommunalbestyrelse og anmodede kommunen om at tage spørgsmålet op om anlæg af en flyveplads til brug for sports- og privatflyvning og henledte opmærksomheden på områderne mellem Avedøre—Hvidovre—Rødovre—Herstedvester—Glostrup og Vallensbæk.

De første forhandlinger med kommunen drejede sig væsentligt om kommunens arealer ved Brøndbyvester inden for voldene. Dette projekt blev dog hurtigt opgivet, idet kommunen selv foreslog et areal uden for voldene, lige syd for Brøndbyvester.

Uden væsentlige indgreb i omkringliggende gartnerier og ved en forlægning af et stykke af vejen mellem Brøndbystrand og Brøndbyvester kunne her blive en fin landingsplads af størrelse ca. 800×800 m og med gode indflyvningsforhold.

Ved stor velvilje fra Luftfartsvesenets side blev der til brug for kommunen ved Teknisk Central i 1943 udarbejdet overslag vedrørende anskaffelse, regulering og behandling af det nævnte areal, og ved D. K. D. A. S.'s foranstaltning blev der udført et projekt over bygningsanlæg, omfattende stationsbygning med klubværelse, værksteds- og magasinbygning samt 2 hangarer m.v. Den til etablering af landingspladsen samlede anlægskapital blev dengang budgetteret til knap 3½ million kroner, hvoraf ca. 2½ million kroner til selve flyvepladsens anlæg og 1 million kroner til bygninger.

Fra selskabets og motorflyvernes side var der enighed om, at der ved dette projekts udførelse ville være skabt en god og sund basis for Københavns sports- og privatflyvning langt fremover, og man nærede ikke særlig frygt for, at ministeriet ikke skulle give tilladelse til de nødvendige ekspropriationer for anlæg af en landingsplads på ca. 80–90 hektarer.

Da der under krigen ikke skete noget med hensyn til erhvervelse af arealet, har selskabet adskillige gange efter krigen ved skrivelser og ved personlige henvendelser mindet Københavns kommune om sagen.

Københavns kommunes planer om anlæggelse af en meget stor flyveplads vanskeliggør sagens realisation.

Såvidt selskabet ved, har kommunen imidlertid haft planer om at erhverve meget store arealer — op til 600 hektarer — til brug for en lufthavn ved Brøndbyvester.

Der er vel mulighed for, at disse planer har gjort det vanskeligt at opnå den nødvendige ekspropriationstilladelse. Dette ville da også være let forståeligt, idet næppe nogen ansvarlig luftfartsmyndighed ville gå med til at oprette en stor lufthavn inden for Københavns lufthavns nærkontrollområde. Typisk nok er der ikke sket henvendelse til brugernes repræsentanter med forespørgsel om, hvad disse mente om et sådant uhyre anlæg.

Fra D. K. D. A. S.'s side har der da også kun været ytret ønske om en flyveplads som basis for sports- og privatflyvning for Københavns flyveklubber, eventuelt suppleret med hjemsted for mindre erhvervsflyveenheder.

Efter at der mellem kommunen og luftfartsmyndighederne var ført en del forhandlinger om flyvepladsen og dens størrelsesforhold, modtog selskabet i maj måned 1948 en skrivelse fra magistraten, hvoraf det fremgik, at magistraten havde fået tilladelse til ekspropriation af arealer til brug for flyvepladsen ved Brøndbyvester, og at magistraten ville optage forhandlinger med de i sagen interesserede myndigheder om anlæg af den pågældende plads.

Det var med stor glæde, at selskabet modtog denne meddelelse, og man håbede nu på, at der ville ske noget.

Det ser imidlertid ud til, at vore sportsfly-

vere må opgive dette håb, idet oplysninger i pressen i den senere tid tyder på, at Københavns kommune er i færd med at opgive flyvepladsen ved Brøndbyvester. — Der er lovet selskabet besked, når en endelig afgørelse har fundet sted.

Så meget om flyvepladsen ved Brøndbyvester.

Får København slet ingen sportsflyveplads?

På et tidligere tidspunkt under krigen var der planer fremme om også at anlægge en landingsplads på kommunens arealer ved Fortunen. Denne plan blev dog afvist af kommunen i 1944 med den motivering, at det måtte anses for uforsvarligt af hensyn til det boligbyggeri, der var planlagt her.

Man må således være forberedt på, at der ikke fra Københavns kommunes side kan forventes den hjælp ved fremskaffelse af en flyveplads indenfor en overskuelig tid, som den københavnske flyveungdom havde ventet på.

Medens de af staten ejede flyvepladsarealer ved Alborg, Odense, Esbjerg og Rønne kan benyttes af sports- og privatflyvere, og medens byer som Nakskov, Åbenrå, Fredericia, Holstebro, Herning og Frederikshavn har sørget for, eller er i færd med at sørge for, at stille flyvepladsarealer til rådighed for disse byers flyveklubber, kan det ikke ses, at det endnu er lykkedes Københavns kommune efter 10 års drøftelser og behandling af sagen at opnå noget som helst positivt resultat med hensyn til at skaffe flyveplads til rådighed for storbyens flyveklubber.

Dette er desværre en kendsgerning, som må blive svaret på klubbernes forespørgsler til D. K. D. A. S.

M. P. E.

Englands grænse er dets radar-kæder

Betydningen af radar fremgik i nogen grad af en tale, sir Hugh Saunders for nogen tid siden holdt om dette emne. Han sagde bl. a. om radarkæden:

»Uden den og uden Fighter Control med Royal Observer Corps — jordobservatørerne, en folk unge mennesker — mange kvinder — som entusiastisk går op i deres job, der består i at opdage og identificere fjendtlige typer — kan vi ikke give det tidlige varsel, som jagere og antiluftskyts må have, endside lede de første til angreb på fjenden. Vi ville ej heller havde mulighed for at opdage minelæggende luftfartøjer eller skibe, som søgte ind i vore indre farvande under ly af mørke for bl. a. at afskære os vor livsvigtige forbindelse til Amerika og Canada.

Vi har brug for 20.000 mænd og kvinder til at opretholde dette spindelvær af reserveenheder. Dette store antal skyldes nødvendigheden af konstant vagt. Vi har nu 1000 frivillige af de 20.000 — stadig lang vej at gå. Frivillige har i den sidste tid meldt sig i stadig stigende tal — det må til kvindernes ros siges, at de er de flittigste til at melde sig. Hvis vi fortsætter på samme måde vil enhederne blive overvejende feminine. Jeg er ikke bange for dette — hvem er mere frygtelig end en tigerinde i forsvaret af sit hjem? — men alligevel håber jeg, at mændene vil tage føringen og vise en større interesse.

Dette er blot en af mange opfordringer til at melde sig til tjeneste »for Englands forsvare«, som det atter hedder. Og først og fremmest skal radar-kæderne bemannes, nationen øje ud mod havet. Har vi radar-kæder? Og skal det virkelig igen komme så langt, at et forsvar er den eneste vej?

C. C.

MØLVIGS BITTERMANDEL

YESTERDAY



TO DAY



AMERIKANSK FAGMANDS SYN PÅ FLYVEMOTORENS UDVIKLING

MAGT i luften, hvad enten det gælder forsvaret eller kommerciel flyvning, er i dag afhængig af hestekraft — af motoren, som giver flyvemaskinen fart, rækkevidde og bæreevne. Under den 2. verdenskrig var de største motorer på 2500 hk; i dag er der motorer på 4000 hk under bygning, og endnu større typer forventes at ville blive til virkelighed i fremtiden.

For at få lidt at vide om fagmandens syn på flyvemotorens fremtid og dens betydning for herredømmet i luften, har det amerikanske blad U.S. News & World Report interviewet formanden for United Aircraft Corp., Frederick B. Rentschler, og de udtalelser, denne fremkommer med, og som FLYV nedenfor gengiver i uddrag, er meget interessante. Bladet spørger bl. a. Mr. Rentschler:



Frederick B. Rentschler,
United Aircraft Corp.

— Hvor længe varer det i dag, inden en flyvemotor bliver klar til praktisk brug, regnet fra det tidspunkt, hvor de første udkast foreligger?

Hertil svarer Mr. Rentschler: Det er noget afhængig af den pågældende motortypes størrelse og almindelige karakteristika, men hele processen varer mindst fem år, og der skulle nødig gå mere end højst otte år. Disse tal er hentet fra praktisk erfaring.

Derefter fortsætter samtalen: — Såfremt de Forenede Stater i morgen skulle starte fra bund og ønskede at bygge 50.000 flyvemaskiner pr. år, hvor længe ville det så vare, inden man kunne nå op på denne årlige produktion?

Flyvemaskineindustrien, som den er i dag, producerer ca. 2300 militære maskiner om året. I de første to år efter at en sådan plan var sat i gang, måtte man kun regne med en udvidelse af den forhåndenværende industri, og det ville kun give en seks gange større produktion, eller rundt regnet 14.000 flyvemaskiner pr. år. Man ville derfor nå et godt stykke ind i det tredje år efter starten, inden nyoprettede og omdannede fabrikker indenfor de Forenede Staters egne grænser kunne nå et produktionstal på 50.000 flyvemaskiner pr. år. Jeg regner denne tidsfrist som minimum, og den kan kun holdes, når de gunstigste mulige betingelser er til stede, f. eks. med hensyn til forstærket til arbejdskraft og materialer.

— Hvor mange hestekræfter har den største motor i verden?

Så vidt man ved, yder den største stempelflyvemotor i verden ca. 4000 hk. Den største reaktor, man kender til, og som er i produktion, er typen JT-6; den yder 2268 kg trykkræft, og ved en flyvehastighed på 1050 km/t svarer det til 12.000 hk.

Udviklingen rundt om i verden.

— Hvilke fremskridt er der blevet gjort i de forskellige lande verden over, og hvordan er forholdene sammenlignet med vore egne fremskridt med hensyn til udviklingen af flyvemotorer?

Under fredsforhold kan man selvfølgelig ikke vide helt besked med udviklingens fremskridt i andre lande end vort eget. Jeg tror dog, vi har et temmelig godt kendskab til alle betydningsfulde motorforbedringer rundt om i verden med undtagelse af Rusland. Der har været talt og skrevet så meget om, at Rusland har overtaget alle vigtigere tyske tekniske forbedringer tillige med tyske videnskabsmænd, men hvad der bliver lavet i Rusland, er fuldstændig skjult bag jerntæppet.

Hvad stempelmotorer angår, er det vist kun Rusland og vort eget land, som siden VJ-dagen er blevet ved med at udvikle disse. Fordi vi mener, at russerne har bygget en flyvemaskinetype lige til vores B-29, må vi også gå ud fra, at de har udviklet en motortype på 2000–2500 hk, fordi denne motorstørrelse er nødvendig for en B-29.

Denne russiske B-29-lignende type er imidlertid blevet overfløjet af os med langt større flyvemaskinetyper som f. eks. B-50, B-54 og B-36, som alle er udstyret med stempelmotorer på 3500–4000 hk eller mere. Man kan med sikkerhed sige, at vort land er mindst fem år forud med disse motorstørrelser. Denne kraftige motortype har samtidig givet os bombeflytfartøjer, som er alle andre overlegne i verden. De forefindes imidlertid kun i begrænsede mængder grundet på den forholdsvis ringe produktion siden VJ-dagen.

Hvad reaktorer angår, er billedet ikke så klart. Typen JT-6 er en udvikling af den britiske Nene reaktor. I øjeblikket er briterne uden tvivl mindst lige så langt fremme, som vi er, selv om både vi og briterne har endnu større reaktortyper på forskellige udviklingsstadier. Der er ingen tvivl om, at både tyskerne og briterne var meget, meget langt forud med reaktorer under krigen og perioden, som fulgte umiddelbart derefter. Vort lands motorindustri arbejder imidlertid på at nå i spidsen for at nå den samme førerstilling på reaktorernes område, som den hidtil har haft med hensyn til stempelmotorer, både til militær og lufttrafikmæssig brug.

Et lille blik på de nærmeste tre år.

Hvis krigen kom i morgen eller i løbet af de næste to eller tre år, vil det sikkert være nødvendigt, at man for bombeflytfartøjernes vedkommende holdt sig til stempelmotorerne, og, som før nævnt, ville vi i så henseende godt kunne konkurrere. At se mere end tre år frem i tiden er ikke muligt i dag med rimelig chance for at skønne rigtigt. Det er muligt, at reaktorer aldrig vil kunne erstatte stempelmotorer i visse flyvemaskinetyper, men der er lige så stor mulighed for, at de

vil gøre det. For at være helt korrekt må man sige, at der er tvivl om, hvorvidt det nogensinde vil blive tilfældet, og blandt de, der er af modsat opfattelse, er der delte meninger om, hvornår det vil ske.

Reaktorer contra stempelmotorer.

— Hvori består den væsentligste forskel mellem reaktoren og stempelmotoren, når man tager hensyn til anvendelsen i fremtidens militære luftfartøjer?

Reaktoren gør det muligt at opnå store hastigheder, som er absolut uopnåelige med stempelmotorer. Da reaktoren er forholdsvis ny af tilværelse, har den indtil dato måttet kæmpe med visse vanskeligheder med hensyn til brændstøfkonomi, holdbarhed og taktisk anvendelse under visse forhold. Disse problemer ville have været langt mindre alvorlige, såfremt det med sikkerhed kunne siges, at der ikke blev krig i morgen, og om to år eller om fem år. Intet menneske kan sige dette, og vi må jo skabe et nationalt forsvar i hele femårsperioden og tiden derudover.

Alle ved i dag, at den endelige udvikling af reaktoren ikke er et almindeligt problem, og hvis ikke noget uventet pludselig dukker op, vil der sikkert gå et godt stykke tid, inden det løses.

— Hvor meget koster det idag at konstruere en motor med stor hestekraftydelse, regnet fra det øjeblik tegningerne påbegyndes, til motoren er klar til brug?

— Den nuværende største stempelmotor, som er på ca. 4000 hk, har været under arbejde i otte år, inden den nåede så vidt, at den kunne sættes i serieproduktion. De udgifter, det har været nødvendigt at ofre for at nå så vidt, ligger på ca. 40 millioner dollars, og de har været nogenlunde ligeligt fordelt over hele den otteårige periode.

Men selv om man er nået over dette stadium, vil en motor i produktion blive forbedret år efter år, og det kræver stadig nye udgifter, omend i betydeligt mindre omfang end tilfældet var under dens tilblivelse.

— Hvordan vil efter Deres mening den principielle anvendelse af henholdsvis reaktorer og stempelmotorer forme sig i fremtiden?

— Reaktorernes nuværende egenskaber vil naturligvis gøre dem mest velegnede til anvendelse i de såkaldte lettere flyvemaskiner, herunder også de såre vigtige jagere. Det mest sandsynlige arbejdsfelt for stempelmotorerne bliver anvendelsen i de meget store, langtrækkende bombeflytfartøjer, hvor brændstofforbruget og driftssikkerheden spiller så stor en rolle. Disse to ting vil selvfølgelig veksle mere eller mindre, alt afhængig af udviklingen.

— Vil udviklingen af motorer til militære flyvemaskiner senere komme de civile transportflyvemaskiner til gode?

— Forholdet er det, at der i de sidste 20–25 år så at sige ikke er blevet konstrueret nogen motor med anvendelse i transportflyvemaskiner som hovedformål; de er derimod blevet taget i brug til dette formål, efterhånden som de har stået deres prøve i militære flyvemaskiner. Dette vil derfor medføre, at hver eneste forbedring i motorer til militært brug umiddelbart efter vil være til rådighed for den civile luftfart.

Nyt registreringssystem i USAF

DET amerikanske luftvåben har indført et nyt system i dets registrering af typer, et system, som i høj grad var tiltrængt og som letter kendskabet til amerikanske militærluftfartøjer væsentligt.

Der var dog nogen logik også i det gamle forvirrede system. Forvirringen var ikke planlagt. Den skyldtes den store udvikling. Hurtigere enskede flyvemaskiner blev kaldt P efter »pursuit» — forfølgelse. Den første i denne klasse blev registreret P-1, og som tiderne gik kom de kendte P-38 (Lightning), P-40 (Warhawk), P-47 (Thunderbolt), P-51 (Mustang), P-80 (Shooting Star) og mange flere. Men så dukkede noget nyt op — »photo-reconnaissance» (foto-rekognoscering) — og hvad så? P'et var jo brugt, så man måtte finde en anden betegnelse, og denne blev så F. Senere kom ordet »pursuit» ud af brug og afløstes af »fighter» (jager). Men en fighter hed stadig P og en photo-reconnaissance-maskine F. En ændring var nødvendig, og derfor blev det såkaldte TMS-system oprettet.

T betyder type, d. v. s. maskinens originale bestemmelse, f. eks. jager, bomber, rekognosceringsmaskine, fragtmaskine etc.

M står for model ved hvilket skal forstås luftfartøjer af en given type (jager, bomber etc.), som til det ydre er så godt som identisk og har samme konstruktion, udrustning, ydelser etc.

Endelig kendetegner S'et serien, altså maskiner af en given type og model med indbyrdes udskiftelige dele og aldeles identiske.

Det endelige system indeholder endvidere et såkaldt »block»-nummer, som blot betegner en yderligere deling af serierne efter forskellige mindre modifikationer foretaget under fremstillingen, samt til slut to bogstaver, som betegner fabrikken. (F. eks. BO — Boeing, Seattle; DC — Douglas, Chicago; DL — Douglas, Long Beach; LO — Lockheed, Burbank etc.).

Lad os tage et eksempel. C-54 B-1-DC.

C er typen, fragt eller transport.

54 er modellen, den 54. transport-type bestilt af USAF.

B er serien, B er forskellig fra C-54A ved at have større tanke og større lasteevne.

1 er dette såkaldte »block»-nummer, alle 120 luftfartøjer med dette nummer er aldeles identiske.

DC er fabriksbogstaverne. Douglas, Chicago.

Forskellen fra det gamle system er, at alle serier vil få et bogstav — også originalen. Før havde man B-17 (Flying Fortress) og B-29 (Superfortress) uden noget seriebogstav. Nu vil den første produktions serie af B-36 komme til at hedde B-36A.

Den største forskel er imidlertid for bogstaverne. Maskinerne vil beholde sit oprindelige nummer, ligegyldigt hvilken anvendelse den får. B-24 (Liberator), som blev anvendt til alt mellem himmel og jord, opnåede bl. a. betegnelserne C-109, F-7, AT-22, B-41 m. fl. Disse ville nu komme til at hedde henholdsvis CB-24, RB-24, TB-24 og B-24. Så har man da en mulighed for at se, hvilken type det egentlig er. Før kunne ingen uindviet vide, at C-109 og B-24 i grunden var samme sag blot med enkelte ændringer. I almindelighed vil kun eet for bogstav blive anvendt. Dog vil f. eks. E — exempt (speciel prøveluftfartøj), X — experimental (prototyper af nye modeller eller serier), Y — service test (et antal maskiner af ny type bestilt og på prøve for at konstatere denne types anvendelighed), og Z — obsolete (luftfartøjer ikke mere anvendelige i første eller anden række) forekomme.

Grundtyper:

- A Amphibian (amfibie).
- B Bombardement (bombemaskine).
- C Cargo (transportmaskine).
- F Fighter (jager).
- G Glider (glideplan).
- H Helicopter (helikopter).
- L Liason (forbindelsesmaskine).
- W Targets and Drones (fjernstyrede målflyvemaskiner).
- R Reconnaissance (rekognosceringsmaskine).
- S Search and Rescue (eftersøgnings- og hjælpemaskine).
- T Trainer (skolemaskine).
- X Special Research (speciel forsøgsmaskine).

For bogstaver:

(for maskiner modificerede til andet end deres oprindelige formål).

- B Bombardement (bombemaskine).
- C Cargo (transportmaskine).
- D Director Aircraft (stifindermaskine).
- F Fighter (jager).
- G Glider (glideplan, f. eks. GC-47A — Dakota modificeret til glideplan og uden motorer).
- L Liason (forbindelsesmaskine).
- M Missile Aircraft (fjernstyret bombe).
- W Target or Drone (mål).
- R Reconnaissance (rekognosceringsmaskine).
- S Sea Search (søeftersøgningsmaskine).
- T Training (skolemaskine, f. eks. TB-29 — Superfortress, som anvendes til uddannelse).
- V Staff Administrative Transport (stabsmaskine).

Jørgen C. C. Elholm.

Jorden rundt uden mellemlanding

En af det amerikanske luftvåbens store bombeflyvemaskiner, en B-50, har som den første i verden foretaget en flyvning rundt om jorden uden mellemlanding. Den fik benzin fyldt på i luften, og hele flyveturen varede 94 timer 1 minut.

Starten fandt sted fra Fort Worth flyvepladsen i Texas den 26. februar; kursen blev sat østover, og fire gange undervejs fik den fyldt benzin på fra en tankflyvemaskine. Dette skete første gang over Azorerne, hvorfra maskinen fløj ind over Gibraltar, tværs over Nordafrika til Khartoum, og herfra til Dharlan i den Saudi-arabiske ørken, hvor påfyldning nummer to fandt sted. Turen gik videre over Indien, Birma, Fransk Indokina til Philippinerne, hvor den tredje påfyldning blev foretaget, og derefter fortsattes til Hawaii, hvor der blev tanket fra luften for fjerde gang. Den 2. marts ved halvtiden nåede maskinen tilbage til flyvepladsen Fort Worth. Den samlede tilbagelagte strækning var ca. 37.700 km.

Maskinen — »Lucky Lady II» — var en Boeing B-50 Superfortress; den var udstyret med en bevæbning på 12 maskingeværer, men i stedet for ammunition og bomber medførte den ballast (for at vise, at den også kunne bære en vis bombelast jorden rundt). Foruden chefen ombord, kaptajn James Gallagher, medførtes en besætning på 13 mand.

Det er ikke første gang, en Boeing B-50 foretager en langflyvning med benzinpåfyldning i luften. Som meddelt i forrige nummer af FLYV foretog en B-50 i december forrige år en langflyvning på 16.127 km uden mellemlanding og med benzinpåfyldning i luften. Boeing firmaet meddelte ved den lejlighed, at maskinen, som foretog denne bemærkelsesværdige flyvning, var een af de 390 langdistancebombere af nyere typer, som allerede er blevet — eller er ved at blive — leveret til de amerikanske luftstyrker, udstyret med anordning til benzinpåfyldning i luften. B-50 har en hastighed på ca. 600 km/t, og det meddeles fra amerikansk side, at den kan medføre en bombelast på 5 tons over en distance på 9.600 km. Luftfartøjer har fire Pratt & Whitney motorer hver på 3.500 hk.

De fem etapper er henholdsvis ca. 6240, 8510, 8000, 8780 og 6170 km. Den samlede distance er ca. 2400 km kortere end jordens omkreds ved ækvator. Gennemsnitshastigheden var lige 400 km/t. På hvert påfyldningssted opholdt der sig 4-5 B-29 tankmaskiner, og der blev benyttet to af disse til hver tankning.

Douglas Bader demonstrerer sin flyverute.

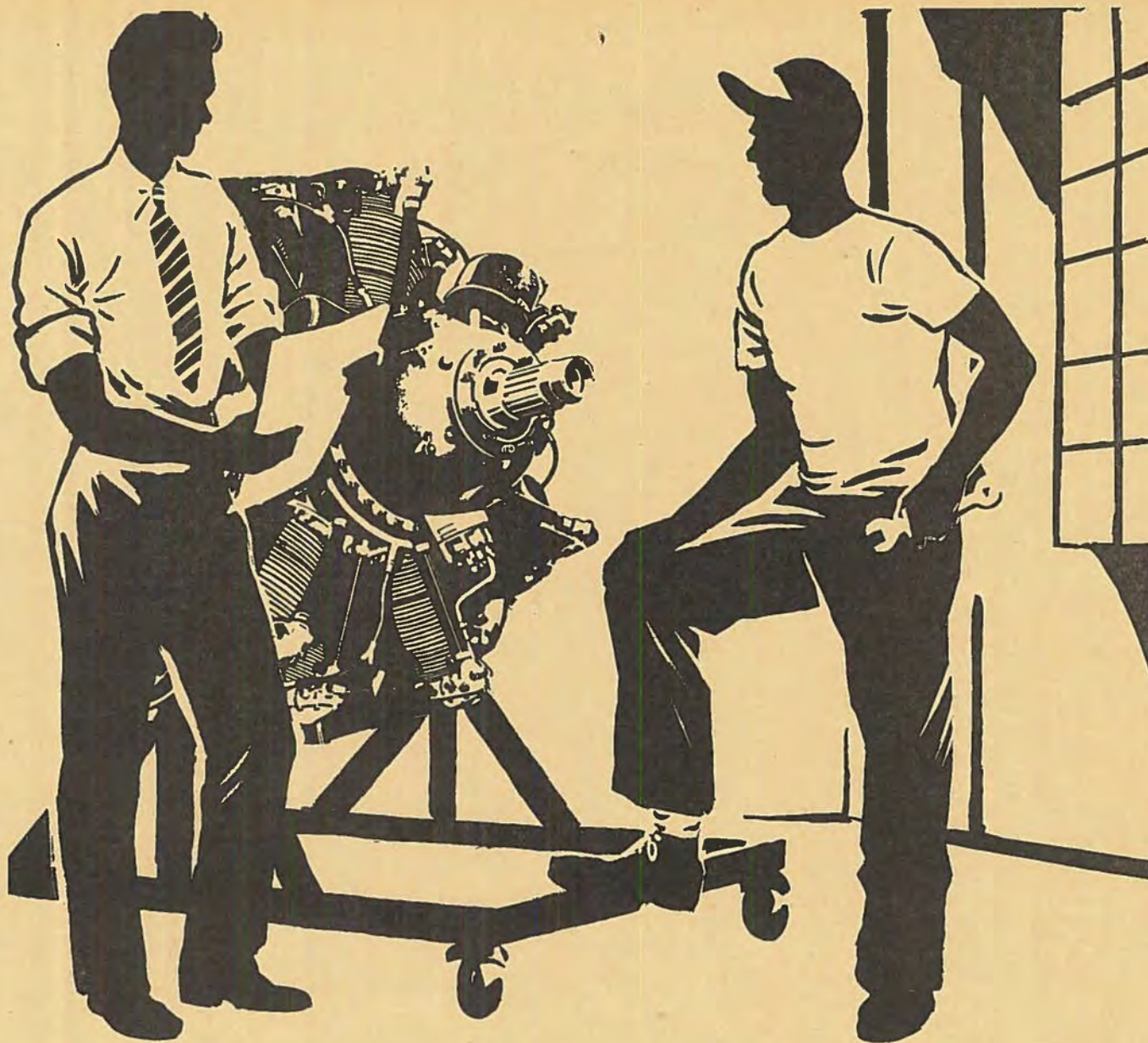


Group-Captain Bader på langtur med en Proctor.

Group-Captain Douglas Bader, der er velkendt i danske flyver kredse, er nylig vendt tilbage til London efter en længere flyvning til det fjerne Østen. G/C Bader fløj en Percival Proctor, der er lige så velkendt herhjemme, idet den jo anvendes ved hærens og søværnets flyverstyrker. Formålet med flyvningen var at inspicere den del af Shell Aviation's flyvemaskinepark, som anvendes til opretholdelse af forbindelserne mellem oliefelterne i Hollandsk Ny Guinea og Indonesien. Bader tilbagelagde 32.000 km på 152 flyvetimer, og på vejen besøgte han firmaets stationer i Frankrig, Italien, Grækenland, Cypern, Indien, Pakistan og Malaya.

I 1917 fløj Bader to gange fra London til Vestafrika og Belgisk Congo og var den ene gang helt nede i Capetown. Året før foretog han en flyvning rundt i Europa og over Middelhavet til Casablanca sammen med den amerikanske general »Jimmy» Doolittle (vicepræsident og direktør for Shell Union Corporation of America), som var leder af den amerikanske hærs luftstyrkes første bombeangreb mod Tokio i 1942.

Shell købte sin første flyvemaskine i 1930, og firmaet råder i dag over en luftflåde på 20 maskiner, omfattende både flyvebåde, amfibie-flyvemaskiner og landflyvemaskiner.



United Aircraft Corporation's udstationerede service-personel er altid parat til at hjælpe brugerne af firmaets motorer, propeller og flyvemaskiner med at opnå den størst mulige driftssikkerhed og fordelagtige udnyttelse af det materiel, som United Aircraft fremstiller.

Dets indgående kendskab til alt i drift værende udstyr samt til fabrikationsmetoder, reservedele og værktøj gør det til en verdensomspændende service-stab, som er i stand til at kunne give sagkyndig råd med hensyn til drift og til fremskaffelse af reservedele — og det yder hjælpen uden forbindelse.

Dette service-personel har verden over vundet det samme ry for pålidelighed, som har gjort United Aircraft's materiel berømt overalt, hvor der flyves.

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**

Privatflyver idømmes 30 dages hæfte

SOM det sikkert vil være FLYV's læsere bekendt, indtraf der lørdag den 11. oktober 1947 et alvorligt uheld med en Auster (OY-DRA) tilhørende sportsflyveklubben i København. Maskinen var lejet ud til mekaniker B. Laursen, som med to passagerer om bord (radiomekaniker E. H. Oldenborg og dennes hustru) var startet fra Kastrup den nævnte dag efter at have henvendt sig til flyveledelsen og angivet, at han skulle flyve til Lundtofte. Starten fra Kastrup foregik kl. 16.32. I stedet for at flyve til sit opgivne bestemmelsessted var Laursen fløjet til Sønderjylland i den hensigt at ville lande ved Røde Kro ved Åbenrå. På grund af mørket, der var så tæt, at kompasset ikke længere kunne aflæses, bestemte Laursen sig til at foretage en nødlanding på en græsmark lige syd for Bolderslev skov (mellem Sønderborg og Åbenrå), men han havnede i selve skoven, hvorved luftfartøjet havarede, dog uden at de tre ombordværende kom noget til. Landingens fandt sted kl. 18.10. Solnedgang i denne del af Jylland var på daværende tidspunkt kl. 17.35. Luftfartøjet var ikke udstyret til mørkeflyvning, og føreren havde ikke tilladelse til flyvning i mørke.

Bendt Laursen havde således overtrådt forskellige givne bestemmelser.

Chefen for statens flyveledertjeneste *Sven-Age Dalbro* udtaler i en rapport herom: Flyveledelsen i København er blevet ført bag lyset, idet føreren, herr B. Laursen, selvfølgelig må have været ganske klar over, at han ikke ville have kunnet få tilladelse til en flyvning til Sønderjylland, hvor solen ville være gået ned kl. ca. 17.35, altså ca. 1 time efter starten fra Kastrup. Med en distance på ca. 215 km., en normal marchfart med 3 passagerer i en Auster af 140 km/t ville flyvetiden regnet i vindstille beløbe sig til 1 time 32 minutter; her var endda yderligere tale om lidt *modvind*. Føreren opgiver Lundtofte for overhovedet at kunne komme væk fra Kastrup med sine passagerer. Flyveledelsen finder, at her foreligger et endda meget groft brud på gældende bestemmelser, samt iøvrigt også på et tillidsforhold mellem føreren — der

udfylder flyveplanen — og flyvelederen — der godkender flyveplanen — ud fra den naturlige forudsætning, at førerens underskrift må dække sandheden om en påtænkt flyvning.

I en udtalelse fra chefen for statens luftfartstilsyn, overingenør M. P. Eskildsen til politimesteren i Åbenrå købstad m. v. siges der endvidere: Mekaniker Bendt Laursen har ved omhandlede flyvning ført flyveledelsen bag lyset ved at angive sit bestemmelsessted til Lundtofte flyveplads og ikke til Røde Kro og dermed — tilsyneladende med forsæt — skaffet sig en starttilladelse, som han ikke ville have fået, såfremt han havde opgivet, at han skulle til Røde Kro. Endvidere har han ved at flyve i mørke — hvortil han ikke har tilladelse — overtrådt lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart ændret i overensstemmelse med lov nr. 124 af 7. maj 1937, § 27, idet det i denne anordning om luftfart af 11. september 1920 i § 11, sidste stykke, står anført, at flyvning i mørke må kun finde sted efter særlig tilladelse fra ministeriet for offentlige arbejder. Laursen har overfor luftfartstilsynet udtalt, at han før starten var bekendt med denne bestemmelse.

På grundlag af ovennævnte forseelse blev mekaniker Bendt Laursen ved Københavns byret den 2. juni 1948 idømt en bøde på 400 kroner; men han beholdt sit certifikat.

Anklagemyndighederne påankede imidlertid denne dom til skærpselse, og den 22. februar 1949 afsagde østre landsret følgende dom:

»Tiltalte Bendt Laursen bør straffes med hæfte i 30 dage.

Retten til at have førercertifikat til privatflyvemaskine frakendes tiltalte for et år fra denne domsafsigelse at regne.

Sagsomkostningerne for landsretten udredes af tiltalte.

Under nødlandingen i Bolderslev skov led luftfartøjet en ikke ringe skade, og foruden landsrettens dom må Bendt Laursen lide den tort, at forsikringselskabet møder op med et krav overfor ham på 13.191 kr.

Alt dette maner unægtelig til påpasselighed og forsigtighed.

Store bevillinger til dansk luftfart.

Finansudvalget tiltrådte den 9. marts en indstilling fra trafikministeren om, at der som tilskud til Det Danske Luftfartselskab gives en bevilling på 2,5 mill. kr.

Endvidere vedtog finansudvalget følgende bevillinger til Københavns lufthavn, Kastrup: 600.000 kr. til opfyldningsarbejder, 233.000 kr. til forlængelse af nogle startbaner og 190.000 kr. til en automatisk telefoncentral.

Til Ålborg lufthavn bevilgedes 405.000 kr. til et radioanlæg, 93.000 kr. til pålæg af højdeserviturer omkring lufthavnen og 100.000 kr. til forskellige istandsættelses- og rydningsarbejder.

Til udbygning af Rønne lufthavn bevilgedes 1.370.000 kr., og til anskaffelse af ultrakortbølgeanlæg til Århus og Rønne lufthavne blev bevilget ialt 70.000 kr.

Engelsk konkurrence i typekendskab.

Den anden årlige engelske konkurrence i typekendskab blev en stor sejr for de »private« type-enthusiaster over de officielle hold fra RAF, Royal Observer Corps etc. Hold på tre deltagere fik forevist 35 fotografier af forskellige typer. Hvert billede vises gennem et lysbilledapparat i 3 til 5 sekunder. Den vindende klub, der er tilsluttet Air-Britain, havde 75 af 87 mulige points. 2. og 3. pladsen besattes ligeledes af klubhold med 71 og 70 points. Hvad de militære typekendere opnåede, oplyses ikke.

FAI-rekorder.

Russerne har fået anerkendt endnu nogle gamle rekorder fra juni 1940 i højde og nytte-last, idet amfibiet Tsagui 44 D med 4 870 hk M-87-motorer havde løftet 1 ton til 7134 m, 2 tons til 6284 m og 5 t til 5219 m.

Endvidere har russerne den 19. august 1948 generobret varighedsrekorden for sø-gummimotormodeller, der er sat op til 11 minutter.

»Torlak Viking«.

Netop som man efter 1 måneds ihærdig eftersøgning af »Torlak Viking«, som forulykkede i Øresund den 9. februar, havde besluttet at opgive eftersøgningsarbejdet, lykkedes det tirsdag den 8. marts at finde vraket af luftfartøjet. Det var marinenes patruljebåd MSK 6 og fyr- og vagervæsenets »Henny Lilian«, som trak en wire imellem sig og på denne måde fandt frem til vraket. Det lå på 7—9 m vand 200—300 m vest-sydvest for Pinhåttan ud for Barsebäck. En dykker fra mineskibet »Lol-lande« gik ned og konstaterede, at vraket tilsyneladende var uskadt. Der blev straks truffet omfattende forberedelser til at hæve »Torlak Viking«, men på grund af stærk blæst og så kunne vraket ikke hæves før den 16. marts. På dette stadium af bjergningsarbejdet bragtes en af de omkomne passagerer op fra vraket. Under bugseringen til København ved hjælp af orlogsværkets store kran brast de wire, man havde lagt om luftfartøjet, og dette gik til bunds på ny i nærheden af Middelgrunden. Bjergningsarbejdet blev snarest muligt genoptaget, idet man nu først og fremmest koncentrerede arbejdet om bjergningen af de forulykkede passagerer og besætningsmedlemmer, som efter dykkernes mening befandt sig inde i luftfartøjets kabine. I løbet af den 18. lykkedes det Switzers dykkere at hente 10 af de forulykkede op fra vraket, deriblandt chefpilot Niels Buchave og radiotelegrafist Gunnar Møller-Andersen. Flere kunne dykkerne ikke finde, og man gik ud fra som givet, at de 17, som mangler, er forsvundet umiddelbart efter katastrofen. På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, træffes forberedelser til at hæve vraket af luftfartøjet.

★

Når dette læses, vil de første J-21R af serieversionen have forladt SAAB's værksteder i Linköping. Typen er fornylig sat i serieproduktion og vil inden længe findes i Flygvåpnet.

★

Siden krigen har russerne udbygget en ny experiment-flyveplads nær Moskva ved Ramenskoy. Pladsen skal anvendes til prøver med prototyper og forbedrede versioner af militære typer.

★

Et Fokker-museum er ved at blive oprettet i Holland.

50 gange rundt om jorden.

Det endelige tal for SAS-trafiken i 1948 foreligger nu og viser, at den europæiske sektion af SAS i løbet af 1948 har fløjet 13.290.710 km og har befordret 326.536 betalende passagerer, som medførte ialt 3.915.603 kg bagage. Mængden af luftfragt i kg steg til 1.803.014 og luftposten til 970.783 kg.

SAS's oversøiske division, som varetager atlanttrafiken, opgiver, at der er foretaget 631 ture over Nordatlanten med en samlet flyvestrækning på 4.180.000 km. 20.276 passagerer har krydset Atlanten i SAS-maskiner med ialt 482.442 kg bagage. Luftfrigten på samme rute var 191.612 kg og luftposten 135.927 kg.

På Sydamerika-ruten har der været fløjet 168 ture med en samlet flyvestrækning på 2.111.000 km. Der har været 6080 passagerer, 156.236 kg bagage, 79.103 kg fragt og 28.769 kg post.

SAS har foretaget 1345 flyvninger til USA siden starten i 1946.

Siden SAS startede i 1946 er der indtil dato (11. marts 49) gennemført 1345 flyvninger over Nordatlanten og 270 på Sydatlanten. De luftfartselskaber, der i højst sæsonen befløj Nordatlanten i 1948, havde tilsammen 140 ture om ugen med plads til 7000 passagerer. Af de 140 ture har de amerikanske selskaber gennemført de 100 og de europæiske de 40; deraf har SAS gennemført de 9.

Fra SAS's virksomhed.

En af SAS's ekstramaskiner fløj i marts 30 emigranter fra Iran til København, hvorfra de fortsatte med den ordinære SAS-rutemaskine via Oslo til New York. Det var hviderussere, som siden den russiske revolution havde arbejdet som landmænd i Iran i egne syd for Sortehavet, og som nu udvandrede til Amerika, hvor de agtede at slå sig ned ved Los Angeles.

I februar måned i år har SAS i Københavns lufthavn ekspederet 12.652 passagerer mod 11.087 sidste år. Tager man i betragtning, at februar 1949 havde 7 dage med så dårligt vejr, at der praktisk talt ikke kunne foretages starter og landinger, mens sidste år kun havde een, kan en væsentlig stigning i passagertrafikken noteres. Gennemsnittet for februar 1949 var 452 passagerer pr. dag, mens der sidste år var 370 passagerer pr. dag.

I Rom er man allerede nu i fuld gang med at forberede modtagelsen af den enorme strøm af pilgrimme, der vil strømme til den hellige stad i jubelåret, der tager sin begyndelse juleaften 1949 og varer til juleaften 1950. Man vent, at ca. 6 millioner pilgrimme vil besøge Rom i løbet af 1950. Fra Skandinavien vil der blive de bedst tænkelige forbindelser til Rom med SAS-maskiner. Dels bliver der forbindelse derved med SAS-maskinerne til Teheran, Istanbul og Nairobi, som alle mellemlander i Rom, og dels vil SAS, så vidt behovet kræver det, indsætte ekstramaskiner, specielt DC-6 Cloudmasterne, der gør turen København—Rom på ca. 4 timer.

Britisk reaktor-luftliner skal prøveflyves i 13.400 m

IFØLGE en beretning fra Society of British Aircraft Constructors af 16. marts d. å. vil forsøgs-luftlineren *Tudor 8*, der er udstyret med fire reaktorer, og som har overstået de første 30 timers flyvning, i den allernærmeste fremtid påbegynde prøveflyvninger i højder op til 13.400 m. Den er ved at blive udstyret med et overtryk-system, som skal kunne tilfredsstille de strenge krav, der vil blive stillet til luftfartøjet under flyvning i de meget store højder. *Tudor 8* har hidtil ikke været over 6.100 m, og under disse prøver har besætningen, når det har været nødvendigt, benyttet iltmasker.

Det er et meget stort spring opefter, når der nu skal foretages flyvninger i over 13.000 meter med en luftliner; den største højde, hvori de hidtil eksisterende luftlinere med stempelmotorer og overtrykkabiner har kunnet flyve, er ca. 7.620 m, og som regel er der blevet fløjet i højder mellem 5.200 m og 6.100 m. Erfaringen har vist, at det indvendige tryk i passagerluftlinere ikke bør være mindre end et tryk, svarende til en højde på 2.400 m, da mindre modstandsdygtige passagerer ellers vil føle sig utilpas. Det kan i denne forbindelse nævnes, at en luftliner, der befinder sig i 7.620 m, har et tryk i kabinen, som er 0,387 kg/cm² større end det udvendigt værende tryk.

Dette lyder måske ikke af så meget, men det betyder dog, at en dør på 1,83 m × 0,76 m er udsat for et konstant tryk på 5,3 tons. Det hændte engang under en atlantehavsflyvning med en luftliner, hvori det indvendige tryk var lidt mindre end 0,387 kg/cm², at luftfartøjets astrodom gav efter for det indvendige tryk, og navigatøren, som opholdt sig derinde, blev blæst ud af den og forsvandt sporløst.

For at kunne holde et indvendigt kabinetryk, som svarer til det atmosfæriske tryk i 2.440 m, vil *Tudor 8* under flyvning i 13.400 m blive udsat for en påvirkning på ca. 0,562 kg/cm², og det svarer til et tryk på ca. 7,7 tons imod en dør, som måler 1,83 m × 0,76 m.

Problemer, som må løses.

Hverken Avro, som har bygget *Tudor*, eller Normalair, som leverer overtryk-udstyret, har ladet sig forskrække af de tekniske problemer, som de har måttet tumle med. Andre *Tudor*-typer har allerede overlevet prøver, hvor trykket var 0,773 kg/cm²; d.v.s. trykprøver på jorden for kropkonstruktioner, som under flyvning vil blive udsat for en trykforskel på 0,563 kg/cm².

En ekstra flyvehøjde på 6.100 m vil kræve endnu kraftigere »blæsere« for at kunne forsyne kabine og førerrum med luft. Hidtil har man kunnet klare sig med eet-trins blæsere, men nu stilles der krav om to-trins blæsere. Disse blæsere er normalt motordrevne, men for reaktorens vedkommende (såvel turbo-reaktorer som propel-turboreaktorer) er det teknisk muligt at tappe luften, efter at den er blevet komprimeret i reaktoren og inden den er blevet blandet med brændstof, og derefter lede denne ind i kroppen.

Automatisk og enkel funktionering.

Normalair hævder, at deres system er så enkelt, at dets pasning kan betros til enhver,

som kan betjene nogle få håndtag. Det meste af processen foregår automatisk, og betjeningen sker ved hjælp af et enkelt regulerings-håndtag. Forskellige steder i luftfartøjet er der anbragt ventiler, som skal sikre imod, at der opstår eventuelle farlige situationer, enten som følge af det indeni kroppen værende overtryk, eller forhold udenfor kroppen. Der findes også en anordning, som regulerer en jævn tilstrømning af luft, hvis blæseren eller motoren (reaktoren) skulle fungere uregelmæssigt.

Det arbejde, der gøres for at opnå stadig større flyvehøjde, er rigeligt den tid samt de penge og anstrengelser værd, som anvendes på det. Roligere luft og en skyfri himmel er kun to af de fordele, der opnås. Forudsat at reaktorerne kan få tilstrækkelig ilt fra den atmosfæriske luft til vedligeholdelse af god forbrænding, vil det forbrugte brændstof give flere flyvekilometer pr. liter, fordi modstanden mod bevægelsen fremefter i den tyndere luft er mindre, og luftfartøjets driftsomkostninger er lavere for en given rejse med en given betalende last.

Fart og højde.

Flyvemaskiner har således af denne grund en større hastighed i højden end ved jorden for en given motorydelse. I 9.150 m kan *Tudor 8* flyve med en fart på 620 km/t, og den er blandt de hurtigste luftlinere, som eksisterer i øjeblikket. Denne store fart er et fingerpeg henimod de hastigheder, som rute-flyvemaskiner kan forventes at komme op på i en ikke alt for fjern fremtid.

De tal, som er nævnt, er flyvehastigheder i forhold til den omgivne luft, og de maa ikke forveksles med hastigheder, som fartmåleren viser. Fartmåleren er jo et instrument, hvis visning er afhængig af det atmosfæriske tryk; det farttal, det angiver, er aftagende med højden i forhold til den virkelige flyvefart, og derfor må der foretages en korrektion. Hvis fartmåleren for eksempel viser 483 km/t i 6.100 m, er den egentlige flyvehastighed i virkeligheden cirka 644 km/t.

Society of British Aircraft Constructors siger i sin beretning, at det i en tidligere rapport ved en fejltagelse har meddelt, at *Tudor 8* under en prøveflyvning havde været oppe på over 640 km/t og derved overskredet den maksimale sikkerhedsfart med godt og vel 80 km/t (meddelt andetsteds i dette nummer af *FLYV* under rubrikken »Nyt udefra«). *Tudor 8*'s sikkerhedsfart er imidlertid 547 km/t efter fartmålervisningen, og da den pågældende prøveflyvning blev foretaget, viste fartmåleren kun 531 km/t — eller 16 km/t mindre end det maksimum, som luftfartøjets fartmåler må vise.

Tudor 8 er udstyret med fire Rolls-Royce Nene reaktorer, som yder en samlet trykkraft på 9.070 kg ved en flyvehastighed på 603 km/t, og det svarer til 20.000 hk.

Mr. Orrell, som foretager prøveflyvningerne med *Tudor 8*, har været med til at prøveflyve alle *Tudor*-typerne, og siden efteråret 1947 har han været Avro's chef-indflyver. Han har gentagne gange prøvefløjet disse luftlinere i højder på over 9.000 meter.

— — —

Til slut et par ord om typen *Tudor 8*. Den originale *Tudor*, type 688 *Tudor I*, kom frem i 1943 som en kommerciel version af Lancaster til brug for lufttransporter over Nordatlanten. Ministeriet for flyvemaskinebygning afgav en ordre på 2 stk. i 1944, og senere fulgte ordrer på ialt 20 stk. Den første prototype var i luften i juni 1945, og den første serietype fløj i januar 1946.

Med *Tudor I* som basis har der været konstrueret følgende *Tudor*-typer: *Tudor III*, *Tudor IV*, *Tudor IVB* og *Tudor VIII*. Sidstnævnte er en langdistance-luftliner, et lavvinget metalmonoplan. Den er indrettet med overtryk-kabine og har plads til 24/32 passagerer foruden 5 mands besætning. Kabinen kan indrettes med køjepladser eller siddepladser. Den har anordning til forhindring af isdannelse på bærepplaner og haleparti. Dens dimensioner er: spændvidde 36,6 m og længde 24,2 m. Indrettet til 32 passagerer er dens tomvægt ca. 18.000 kg og dens fuldvægt 36,287 kg. Hastighed og stighøjde fremgår af tallene i denne artikel.

J. F.



Italiens luftvåben og flyvemaskineindustri

I udvidelse af notitsen i *FLYV* nr. 2 kan det oplyses, at Italien ifølge sin fredstraktat må have ialt 350 militær-luftfartøjer, af hvilke 200 må være jagere (eller rekognoscering) og 150 transport- og skoletyper. Vampire vil blive produceret af Macchi, Fiat og Ambrosini, medens motorer (reaktorer) vil blive bygget af Piaggio og Fiat. Såfremt Vampire af en eller anden grund skulle blive forbeholdt RAF, er man klar til i stedet at bygge Lockheed F-80 (Shooting Star).

Argentina har bestilt et ret stort antal italienske maskiner. 45 Fiat G-55 trænerer, 70 Fiat G-46 trænerer og tre Breda BZ-308 firemotorede transportmaskiner. Ægypten har bestilt 24 Macchi MC 205 jagere — denne type er allerede i anvendelse i Ægypten — 19 Fiat G-55 trænerer, 2 Fiat G-212 og 2 SIA Marchetti SM-95 transportmaskiner.

G. C.



Air-Britain 5000 medlemmer

Typekenderens organisation Air-Britain — organisationen, som den danske klub Aero-sport er medlem af — har nu nået et medlemstal på 5000. Dette tal er regnet udelukkende indenfor Englands grænser, således at medlemmer i de hollandske, belgiske, franske og den danske klub ikke er talt med. En stor del af organisationens medlemmer er nu tilsluttet Englands forsvar gennem ROC — Royal Observer Corps.

G. C.

Nyt udefra

Den kraftigst bevæbnede, hangarskibs-baserede flyvemaskine.

Som omtalt i FLYV's februar nummer har den amerikanske marines luftvåben fået en ensædet flyvemaskinetype, hvis normale fuldvægt er på mere end 10 tons, og som, når den overbelastes, kan starte fra et hangarskib med en fuldvægt på over 13 tons. Det er Martin AM-1 Mauler, som flyverne har døbt »Able Mabel«. Det er den amerikanske marines største, hurtigste og kraftigst bevæbnede hangarskibsbaserede dykbomber og torpedoplan. På hosstående billede ses bevæbningen, som består af fire 20 mm kanoner (i planforkanten) samt 12 femtommers raketprojektiler og tre 1000 kg torpedoer (ophængt under planerne). Marinens luftvåben har foreløbig bestilt ialt 149 stk. Mauler, hvoraf over to trediedele er leveret.

Reaktorudstyret luftliner flyver 640 km/t.

Storbritanniens største reaktorudstyrede luftliner, Tudor 8, har ved en fejltagelse været oppe på en flyvefart på over 640 km/t. Under en prøveflyvning opdagede føreren, Jimmy Orrell, at fartmåleren viste ca. 80 km mere end største »sikkerhedsfart«, som var beregnet for dette prøveflyfartøj. Der var imidlertid ikke den mindste rystelse at spore under denne forpøgede flyvehastighed, men ikke desto mindre står den tidligere sikkerhedsgrænse, nemlig 560 km/t, stadig ved magt.

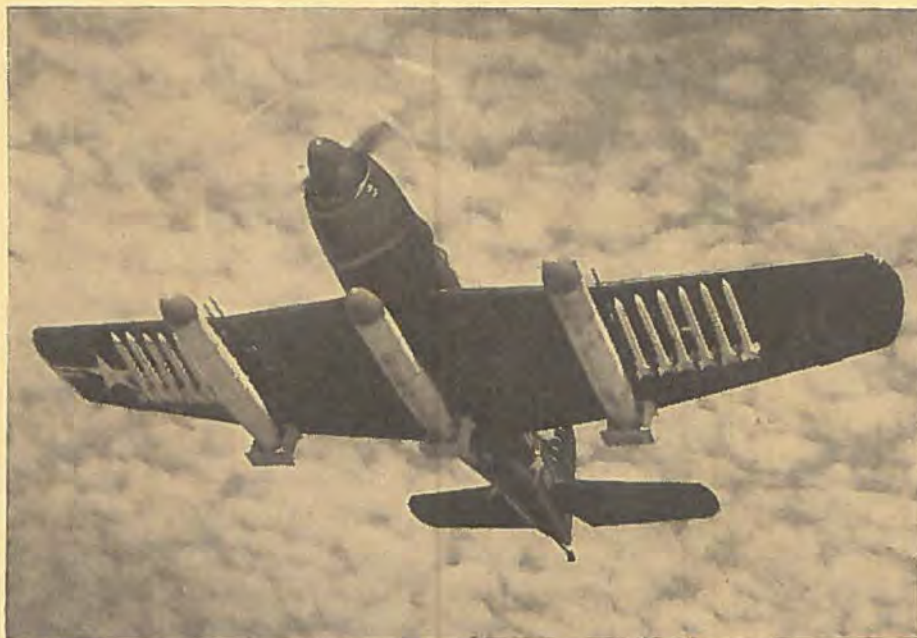
Amerikanske luftstyrkers forsøgs-luftfartøjer.

De amerikanske luftstyrker har planlagt et meget omfattende forsøgsprogram med luftfartøjer, hvis hastigheder overstiger lydens. Bell har bygget to typer, X-1 og X-2; bogstavet X antyder, at luftfartøjet er en decideret forsøgstype. Mens X-1 er konstrueret til 2735 km/t i ca. 24.400 meters højde, er Bell X-2 beregnet til flyvning med endnu større hastighed. Douglas har bygget typen X-3, som er beregnet til at skulle tåle påvirkninger ved machtalte 3 i højder på mellem 60.000 m og 90.000 m. Den nyeste i rækken er X-4, som er bygget af Northrop, og som foretog sin første flyvning fra Muroc flyvepladsen i Californien den 16. december 1948. Den førtes af den 28-årige Charles Tucker, som også prøvelføj Northrop B-35 og B-49 haleløse bombere.

X-4 er konstrueret til flyvning med meget store hastigheder, og hovedformålet med prøverne er at undersøge dens stabilitet og manøvreringsegenskaber under flyvning med hastigheder, der ligger over lydens. Luftfartøjet kan godt minde noget om en »flyvende vingee. Det har meget tynde, pilformede planer med forholdsvis stor plandybde, men til trods for den ringe vingetykkelse kan de to af det trehjulede understels hovedhjul alligevel trækkes ind i planerne. Førerens meget snævre sæde er udskydeligt. Kroppen er stærkt tilspidset bagud, hvor der er anbragt en halefinne med sideror, men intet haleplan eller højderor.

Der foreligger iøvrigt ingen tekniske detaljer for X-4; det eneste man ved er, at spændvidden er 7,62 m, længden 6,10 m og fuldvægten ca. 3175 kg. Luftfartøjet er udstyret med to Westinghouse turboreaktorer. Brændstofbeholdningen udgør 904 liter, anbragt i seks plantanke og i to tanke bagved førersædet. Denne beholdning giver X-4 en flyvetid på 15 minutter ved fuld motorkraft.

Forsøgstypen Northrop X-4, som har mange lighedspunkter med DH-108.



Et slående billede af en kampflyvemaskine med slagkraft, Martin AM-1 Mauler. Denne ensædede maskine vejer lige så meget som en fuldtlastet DC-3.



N. A. NATIV raketbombe udskydes fra tårnet i New Mexico.

Forsøg med amerikansk raketbombe.

North American Aviation Inc. har i to år eksperimenteret med fremstillingen af en V-2-lignende raketbombe, som de har givet typebetegnelsen NATIV (North American Test Instrument Vehicle), og i det sidste halve år har der været afholdt afskydningsforsøg med den fra en plads ved Alamogordo i New Mexico.

NATIV har et stærkt tilspidset forparti; dens diameter er 0,45 m, og længden er 3,96 m; halepartiet er udstyret med fire stabiliseringsfinner, hvortil er hængslet nogle styrefinner. Drivkraften er en vædskeraket.

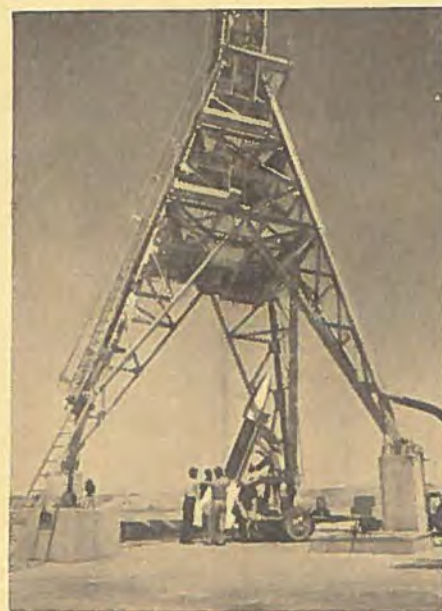
Afskydningen foretages fra et specielt bygget tårn af metalkonstruktion, hvis tre ben hviler på solide cementblokke. Når affyringen

geres, foreligger der endnu ingen oplysninger om, men de beretninger, der hidtil har været fremme om forsøgene, siger, at alle prøverne er forløbet tilfredsstillende. Hovedformålet med forsøgene er at finde frem til en nøjagtig og pålidelig måde at dirigere raketbomben på. Man har foreløbig opnået at kunne styre den til en højde af 16 km.

Forsøgene, som er et led i den amerikanske luftstyrkes program for udviklingen af styrbare raketbomber, bekostes af luftstyrkerne, der råder over en permanent bevilling på 100 millioner kroner til disse formål.

Der har andetsteds været afholdt forsøg med en betydelig større raketbombe, Convair »774«, som er 9,75 m lang, og denne er nået op i højder på ca. 160 km.

finder sted, glider NATIV de første få sekunder langs en styreskinne i det trebenede tårn og fortsætter derefter sin frie bane. Hvilke resultater man har opnået, og hvordan den dir-



Bomben gøres klar til udskydningen.

Ny Fokker træner.

Fokker har i længere tid foretaget prøveflyvninger med en ny skolemaskine, Fokker Instructor S. 11, og den er nu så vidt færdig, at en serie på 100, hvoraf de fleste skal leveres til de hollandske luftstyrker, er sat i arbejde. S. 11, som er et lavvinget monoplan, har lukket førerrum med de to forreste sæder side om side og det tredje sæde bagved disse. Planerne er helt af metal; kroppen er en svejset stål-rørskonstruktion beklædt med lærred; tohjulet, fast understel; to brændstoftanke, een i hver planhalvdel, til ialt 140 l. Motoren er en 190 hk Lycoming. Luftfartøjets data er følgende: Spændvidde 11,0 m, længde 8,1 m, højde 2,15 m; tomvægt 780 kg, fuldvægt 1070 kg; største fart 248 km/t ved jorden, marchfart 197 km/t; stigtid til 914 m 4,6 min.; top-højde 4360 m.

En britisk jager når 7 1/2 miles tilvejs på 7 1/2 minut.

Prøveluftfartøjet, Beryl-Meteor, som er en britisk jager udstyret med to reaktorer, har foretaget en stigning til 7 1/2 miles (13.070 m) på 7 1/2 minut; i løbet af det første 1 1/2 minut nåede den en højde på omtrent 5000 m, og det tog kun 3 minutter at stige 8000 m. En endnu bedre stigeevne har hidtil kun været muligt for raketdrevne luftfartøjer som f. eks. den amerikanske Bell X-1, der fornylig nåede en højde på 7000 m i løbet af 1 minut 40 sekunder. Beryl reaktoren er endda ikke en af Storbritanniens nyeste turboreaktorer. Den har en statisk trykkraft på kun 1791 kg eller ca. 160 kg mere end Meteor's standard reaktorer. Udstyret med standard reaktorer kan Meteor'en nå en højde på 12.193 m på 11 1/2 minut.

Britiskbyggede Helikoptere.

Den britiske marine vil en af de nærmeste dage få leveret sin første britiskbyggede helikopter, en Westland Sikorsky S-51, og flere andre vil følge efter. Westland Aircraft har tidligere bygget og fløjet fire S-51, og den serie, som fabriken nu har under produktion, vil give fuldt op af arbejde i mange måneder frem i tiden. Den væsentligste forskel mellem den engelske og den amerikanske version er motoren, idet Westland har erstattet den amerikanske 450 hk Wasp Junior med en 525 hk Alvis Leonides.

Foruden marinen har flere firmaer afgivet bestillinger på den britiskbyggede S-51, der som civilt luftfartøj bliver indrettet med plads til 3 personer. Det britiske licens giver ret til at forhandle S-51 overalt i verden undtagen i USA og Canada.

Bristol Aeroplane Co.'s helikopterafdeling har også travlt. Der bygges en ny version af Type 171, som får plads til 4 personer, og desuden arbejdes der på en helikopter til 10 passagerer; den får betegnelsen Type 173, og den skal udstyres med to Alvis Leonides motorer, som driver hver sin rotor.

Foruden disse helikoptertyper har englenderne følgende: den store Air Horse til 24 personer og den to-sædede Skeeter (begge bygget af Cierva Autogiro Co.) samt den firesædede Fairey Gyrodyne.

30 års flyvning på de franske lufruter.

Air France fejrede i februar 30-året for åbningen af de første franske passagerlufruter, idet Paris—London-ruten blev fløjet første gang den 8. februar 1919 og Paris—Bruxelles-ruten den 12. februar 1919. Som et eksempel på de tekniske fremskridt i de forløbne år kan nævnes, at Farman-Goliath maskinen fra 1919 havde en fuldvægt på 5000 kg, en marchfart på 120 km/t, en motorydelse på 510 hk, og den kunne medføre 8 passagerer; i 1938 anvendtes typen Bloch 220, hvis tilsvarende tal var 9360 kg, 295 km/t, 1830 hk og 16 passagerer; i dag råder Air France over typen Constellation, hvis fuldvægt er 42.000 kg, marchfart 440 km/t, motorydelse 10.000 hk og passagerantal 43.

Om den franske lufttrafiks fremgang i de forløbne 30 år kan løvrigt anføres følgende statistik, hvor det første tal gælder for året 1920, mens tallet i parentes henviser til resultatet for året 1948: tilbagelagte km 850.000 (38.000.000), passagerer 942 (590.000), passager/km i tusinder 615 (865.000), fragt i ton/km 29.500 (22.600.000), transporterede ton/km 6300 (9.200.000).

Det amerikanske luftvåben køber flere helikoptere.

Det amerikanske luftvåben har bestilt 26 Sikorsky helikoptere af typen H5G. Denne er en til militært brug ændret udgave af den firesædede trafikhelikopter S-51; den er udstyret med en 450 hk Pratt & Whitney Wasp Jr. motor.



Fokker S-11.2 Instructor er den anden version af denne moderne hollandske træner, der har fuldt nat-, instrumentflyvnings- og radioludstyr. En senere version får næsehjul.

Stor overskridelse.

Det er ikke bare i Kastrup, at byggeriet bliver dyrere end beregnet. Den specielle samlehangar, der er bygget i England til Bristol Brabazon-maskinerne, var oprindeligt beregnet at skulle koste ca. 30 mill. danske kroner, men menes nu at komme op på over 65 mill. kr. p. gr. a. stigningerne i arbejdsløn og materialer samt mange uforudsete ingeniørmæssige problemer.

Stratocruisere under bygning.

På hosstående billede, der er taget i en af Boeing's kæmpemæssige monteringshaller i Seattle, ses en del af den flåde på 55 Boeing Stratocruiser, som er under bygning til 6 store luftfartselskaber verden over. I forgrunden er

fire af de store 480 til 547 km/t luftfartøjer ved at være færdige, og i baggrunden står otte kroppe klar til at rykke frem på samlebåndet. På luftfartøjerne i forgrunden ses tydeligt, hvordan halefinnen er lagt ned over haleplanet; denne anordning er nødvendig for, at de 65 tons 11,5 m høje luftlinere kan komme ind i de eksisterende hangarer. De 3500 hk Pratt & Whitney Wasp motorer er allerede indbygget i planerne på de tre af Stratocruiserne på dette billede. Stratocruiseren bygges i øjeblikket til følgende luftfartselskaber: American World Airlines, Scandinavian Airlines System, Northwest Airlines, American Overseas Airlines, United Air Lines og British Overseas Airways Corporation.



Stratocruisere under bygning hos Boeing. På forsiden ser De tydeligt indretningen med to dæk.

KONSTRUKTION AF FRITFLYVENDE GASMOTORMODELLER

Af Ingeniør Carl Johan Petersen



Calle 16 D er bygget på Erfaringerne fra de foregående typer. Med denne fik Calle C-diplom. Sidste flyvning på 3 min. 16 sek. var uden termik. Den foretog talrige flyvninger lige under 3 min. — og adskillige på 3 1/4 til 4 min. med 34 sek. motortid.

Som meddelt i nr. 3 har ing. Carl Johan Petersen, Odense, bestået det første C-diplom med en fritflyvende gasmotormodel, som med 30 sek. motorløbetid er god for over 3 min. uden termik. Calle, der er den første danske modellflyver, som har bestået den højeste prøve med både svæve-, gummimotor- og gasmotormodel, beskriver i nedenstående artikel, hvordan han gennem systematisk udvikling af en serie er nået frem til en konstruktion, der med de danske motorer på ca. 1/10 hk kan opnå resultater af international kvalitet.

DET har i flere år i Danmark været muligt at købe dieselmotorer, men alligevel er der ikke opnået mange gode resultater med fritflyvende gasmotormodeller. Det skyldes måske, at motorene har været dyre, men man kan i dag købe en udmærket motor for ca. 50 kr.

Julen 1947 anskaffede jeg en Thorning III dieselmotor og gik i gang med at konstruere en model (Calle 12 D) til den. Efter erfaringer og råd fra andre dieselmodelbyggere valgte jeg en model med et hoved-planareal på ca. 19 dm², bærende haleplan og motoren sid-

dende så langt ind under planet som muligt. Desuden gjorde jeg alt for at få den så let som muligt, byggede den i balsa beklædt med tyndt japanpapir o. s. v. Vægten blev også kun 450 g eller ca. 18 g/dm² af det bærende areal (andre modeller havde dengang ca. 25 g/dm²), så jeg mente, at nu skulle der rigtig flyves store tider; men de udeblev; ved konkurrencer lå dens gennemsnit mellem 90 og 105 sekunder uden termik.

Jeg gik et stykke tid og spekulerede; så mente jeg, at jeg havde fået den store idé: en haleløs dieselmodel måtte være løsningen. Jeg satte mig igen til tegnebrættet, studerede Kurt Rechinagels artikler og profiler og konstruerede »Calle 13 D«.

Da »Calle 12 D« havde vist sig at have fine stigeegenskaber med overskud af motorkraft, besluttede jeg at lave et plan med ca. 25 dm² areal.

Modellen blev bygget og smadret et par gange; men ind imellem de mange dårlige starter var der enkelte, som viste, at motoren nemt var i stand til at slæbe så stor en model op. Desværre var den haleløse model ikke længdestabil nok til sikkert at rette op, når motoren standsede, derimod var den uhyre stabil, så længe motoren gik.

Til stor skepsis for andre diesel eksperter demonterede jeg min A-2 svævemodel »Calle 10«, tog planet, lavede et nyt haleplan og en simpel krop med baldakin, og til alles overraskelse kunne bastarden »Calle 15 D« flyve. Jeg fik mit B-diplom under de tre første flyvninger og satte årsrekord på den 4., men da fik den også lidt termik.

Jeg samlede nu mine erfaringer i »Calle 16 D«, og her er opskriften, jeg gik frem efter:

Planet: areal 25 dm², profil Gö 339, lige plan med ører fra 1/4 til 1/4, af spv. og henholdsvis 25° til 45°; helst beklædt med stof, da dette er mere modstandsdygtigt overfor olie fra motoren; opbygningen som ved en A-2 svævemodel eller noget lettere, da planet ikke ved dieselmodeller kommer ud for nær så store påvirkninger, samt ca. 4° aftagende indfaldsvinkel i ørerne.

Haleplanet (areal: 30–35 pct. af planarealet) laves bærende med et profil, der svarer til planprofilen; jeg har anvendt Calle 73708.

Forskellen i indstillingsvinkel mellem plan og haleplan er 3°.

Kroppen er det værste, men een ting er sikker: motorene skal så langt ind under planet, som den kan for propellen, og så langt ned, at propellen kun lige når op over planet, så den ikke virker forstyrrende på strømmingen på oversiden; ikke hængende motor, det er kun til besvær og forøget frontareal. Hvis man benytter en Thorning motor, »barberes« den selvfølgelig. Først skæres det forreste strømlinede bort og dernæst tanken, som erstattes med en celluloidtank, længde 40 mm, diameter 15 mm. Tanken kan laves af en celluloidstrimmel, som limes sammen med celluloselim og forsynes med 2 mm træbund og sættes fast til sugørret på motoren.

Det etbenede understel (med to støttestænger) har ved mine to sidste modeller vist sig at være fuldt anvendelig, ja i mange tilfælde bedre at starte på end det tobenede; kun i helt stille vejr kan det være lidt vanskeligt for modellen at holde balancen, indtil den har fået fart nok. Men tænker man på modstand og vægt, ja, da er der jo ingen tvivl om, hvad man skal vælge, og desuden blæser det jo altid herhjemme. Lav et godt stort hjul; diameteren må ikke være mindre end 40 mm, og det skal løbe let.

Kroppen: Afstanden mellem plan og haleplan kopierede jeg fra min svævemodel; men ved senere forsøg har det vist sig at være fordelagtigt med kortere afstand. På grund af at alle modellens tunge dele (motor, understel og plan) sidder relativt tæt ved tyngdepunktet, vil modellen ikke have så stor træghed, og er kroppen kort, vil udslagene i stail nok være store, men til gengæld korte og færrer. Normalt har jeg benyttet en afstand mellem planet og haleplanets trykcentrum på ca. 53 cm, men ved forsøg har jeg været nede på ca. 47 cm. Lateralcentret så nær ved tp. som forsvarligt, d. v. s. 6–7 cm bagved.

Lige et praktisk vink om bygningen af kroppen, som jeg selv har haft kvaler med: Gør kroppen så stærk som muligt lige bagved planet; ellers knækker den bare, når man kommer ud at flyve med den. I det hele taget kan man roligt regne med, at ved en dieselmodel er det kroppen, som må tage de hårde knubs, så gør den stærk!

Propellen. Erfaringen viser, at de bedste resultater opnås med propeller med en diameter fra 250 til 280 mm, bladbredde 30–35 mm og stigning ca. 200 mm. Sidst, men ikke mindst, en vægt på 22–25 g og ikke for tynd profil med afrundet forkant og flad underside.

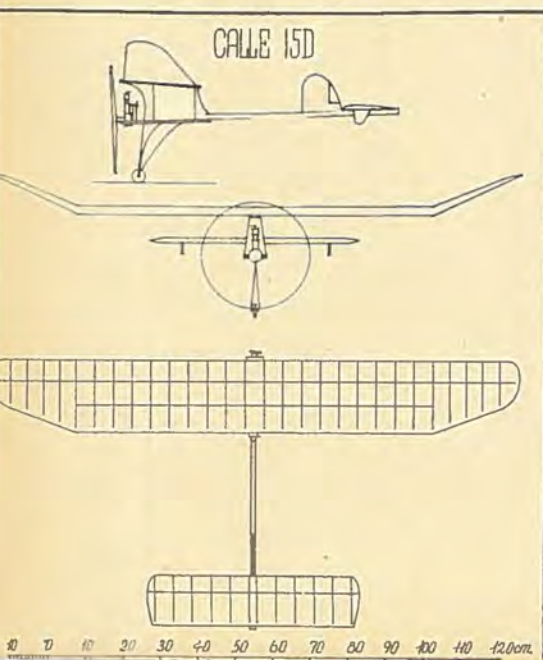
Timer til at standse motoren med anbringes først, når hele modellen er færdig til beklædning, og således at tyngdepunktet kommer til at ligge hvor det skal (ca. 1/4 plankorde fra bagkanten) på den færdige model.

Hvad materialer angår, kan man roligt anvende de samme som ved svævemodeller: fyrretræslister og -ribber, japanpapir (svært) eller bedst stof til beklædningen o. s. v. I det hele taget vinder man ikke meget ved at anvende balsa til så stor en model, det er for skørt og suger en masse olie.

Vægten af hele modellen efter foranstående opskrift er ca. 550–600 g, altså 17–19 g/dm² af hovedplan-arealet. Vægten fordeler sig således: Plan 160 g, krop m. understel 150 g, haleplan 55 g, motor 150 g, timer 35 g, propel 25 g.

Jeg vil ikke her komme ind på trimningen; men blot antyde, at når modellen glider pænt fra håndstart, skal man ved at regulere med motoren opnå en jævn stigning, som foregår

Oversigtstegning af Calle 15 D, hvormed forfatteren tog B-diplomet.



Vandel 1949

Dansk Svæveflyver Union har nu udsendt programmet for sommerlejren på Vandel 1949. På grund af svære økonomiske vanskeligheder og den ikke ubetydelige økonomiske risiko, som nu i to år har vist sig at være nøje forbundet med afholdelse af sommerlejren, vil denne i år få et forholdsvis beskedent omfang:

- 25. juni—9. juli: Diplomskele.
- 9. juli—23. juli: F-kursus (reserveret flyveledere).
- 23. juli—6. aug.: Instruktørkursus.
- 6. aug.—20. aug.: Kombineret diplom- og S-skole.

De nærmere betingelser er udsendt direkte til alle medlemmer af klubber under unionen, og heri findes også priserne for deltagelse.

Det materiel, der kommer til at være til rådighed, bliver unionens tre Grunau Baby samt to ensædede skoleglidere. Man håber også at få en to-sædet glider.

Indmeldelsen skal være indsendt senest 1. juni.

Ny Norge-ekspedition.

Når disse linier læses, befinder sig (efter alt at dømme) en ny dansk svæveflyveekspedition i Norge for at fortsætte sidste års undersøgelser af bølgeflynning m.m. Det er Polyteknisk flyvegruppe, som sender en 5-6 mand derop, og der skal i år arbejdes med Trondheim som basis og i samarbejde med Norges tekniske højskoles flyklubb. Ekspeditionen ventes afsluttet ved påsketid, og vi håber senere at kunne berette om resultaterne.

Ingen svæveflyvecertifikater i England.

De engelske svæveflyvere har haft mere frie forhold, end vi er vant til, men i lang tid har de været truet med at skulle have officielle certifikater for at måtte flyve distanceflyvninger. Det er imidlertid efter 1½ års kamp lykkedes British Gliding Association at undgå indførelsen af et certifikat. Luftministeriet ville — som det er tilfældet her og i mange andre lande — have det indført for at forhindre ukvalificerede flyvere i at flyve over land. Men de engelske svæveflyvere har altså kunnet få deres myndigheder til at forstå, at man simpelthen ikke er i stand hertil uden at være kvalificeret. Ganske logisk. Endvidere har de engelske svæveflyvere undgået strengere regler for vedligeholdelse, herunder at reparationer og eftersyn skulle godkendes af en autoriseret flyvemekaniker.

På en week-end-konference af svæveflyveinstruktører vedtoges, at to-sædet skoling skal indgå i uddannelsen, forudsat at instruktøren er kvalificeret hertil. Der vil blive udarbejdet en standard undervisningsplan for to-sædet skoling, svarende til RAF-træningsplaner.

med modellens normale flyvehastighed. Først da opnår man tophøjde. Flyv helst i højrekurver, da man så undgår stall i overgangen fra motorflyvning til glideflyvning.

Jeg vil håbe, at denne artikel må bevirke, at alle, som har dieselmotorer (og der er vist mange), enten vil gå hen og bygge en selvkonstruktion eller — hvis de ikke mener at kunne det — vil bygge en model efter tegning, og så gå ud for at flyve A- og B-diplom og måske C; det er ganske afgjort ikke svært. Der mangler konkurrence i D-klasserne, og det er en skam, for flyvning med disse er en af de interessanteste grene inden for modelflyvning.

Carl Johan Petersen.

Svensk svæveflyvning i tal.

I 1948 udstedte KSAK 468 A-diplomer, 252 B-diplomer, 232 C-diplomer, 24 sølv-C og 3 guld-C, ialt 979 diplomer (1945: 2183 diplomer).

Ialt har Sverige nu 12.888 diplomer, hvoraf 6 er guld-C og 186 sølv-C.

Der udførtes 24.270 starter med glidere, med svæveplaner 15.273. Flyvetiden er i timer: 300 med glidere, 2813 med svæveplaner, ialt 3113. Disse tal gælder kun den civile svæveflyvning. Flygvapnet, som også driver en anseelig svæveflyvning, har endnu ikke offentliggjort sine tal for 1948.

Antallet af havarier pr. 1000 starter var i 1947 0,9, i 1948 1,01. Pr. 100 flyvetimer er talene henholdsvis 1,5 og 1,2.

Ved slutningen af 1948 fandtes der ialt 230 planer. Af disse er 31 rekordplaner, 89 overgangspaner og 110 glidere. Endvidere er 37 glidere under bygning. 53 spil, 57 bugserbiler, 40 transportvogne, 111 faldskærme, 70 barografer m. m. udgør det øvrige tilbehør.

Personellet indbefatter 14 svæveflyvelærere, 3 dobbeltstyringslærere, 98 svæveflyveinstruktører, 69 glideflyveinstruktører, 22 byggeledere og 67 byggelederassistenter.

De svenske svæveflyverekorder er: Distanceflyvning 418,5 km sat 14/8 1948 af A. Hedman på Weihe. Højderekorden indehaves af P. A. Persson (12/7 1947 på Weihe). Den er på 8050 m. Varighed: Karl-Erik Övgård 21 timer og 46 minutter (12—13/6 1944, Olympia). C. C.

Viborg svæveflyveklub 10 år.

Viborg svæveflyveklub fejrede i februar sin 10-årsdag med en fest, i hvilken der deltog svæveflyvere fra omliggende klubber. Unionen var repræsenteret ved kaptajn A. H. Jørgensen, og fra Karup kom bl. a. også kaptajnløjtnant J. G. Bergh, der fortalte om flyvning på Grønland i »Festningen«. Klubbens ældste medlem, urmager P. Petersen holdt velkomsttalen og opridsede klubbens historie. Klubben har haft en Grunau 9 og en Kassel 20 og har nu en SG-38, en Grunau Baby og snart også en 2 G. Flyvemekaniker Jens Ginnerup blev udnævnt til æresmedlem.

Marcelle Choinsnets rekord.

Som meddelt i nr. 2 har den franske rekordsvæveflyverske Marcelle Choinsnet sat den kvindelige rekord op fra 28 til godt 35 timer. Den officielle absolutte rekord på 36 timer 35 min., tilhørende Kurt Schmidt, men overbudt adskillige gange, dog ikke officielt, havde Marcelle nær fået bugt med. Efter to timers flyvning landede hun imidlertid på grund af en fejl i radioen, og først tre timer efter startede hun igen, onsdag kl. 1330, for at lande fredag kl. 0036.

5-timersprøve i marts.

Den 11. marts fløj den 17-årige Jørgen Andersen, Århus, sin 5-timersprøve til sølv-C. Dagen i forvejen havde en anden svæveflyver fløjet 4 timer 10 min., men måtte give op på grund af luftsøge. Det meddeles ikke, hvor flyvningerne fandt sted, men det er formodentlig som sædvanlig på Mols.

Svæveflyvning —

1 Stk. Grunau Baby II b — Nybygning til udvidet Flyvning sælges.

1 Stk. Hütter 17 — i meget fin Stand — til begrænset Flyvning sælges. Tegningssæt medfølger.

Dansk Aero A/S, Søborg.

BØGER

»The Aeroplane Directory of British Aviation 1949«, redigeret af W. C. M. Whittle; udgivet af The English Universities Press Ltd., London. 478 sider.

Englænderne udgiver mange udmærkede håndbøger, og denne er en af dem. Den omfatter et væld af detaljerede oplysninger om: den britiske militære og civile flyvning, indbefattet personel m. m. i luftfartsministeriet, Royal Air Force i Storbritannien og andre steder i det britiske rige; civile luftfartsmyndigheder, luftfartsmyndigheder, luftfartsorganisationer både hjemlige og udenlandske, luftfartsselskaber, flyveklubber og herunder også svæveflyvning, fortegnelse over indehavere af trafikflyvercertifikater samt flyvemaskinefirmer i hele det britiske rige. Endelig indeholder den afsnittet »Who is who in British aviation«, som bringer en række data om de førende personer inden for den britiske flyvning.

Danske sportsflyvere på langtur

To af Sportsflyveklubbens medlemmer, driftsleder Walther Greulich og kemigraf Fischer-Rasmussen, har været på et længere trip i førstnævntes Auster OY-DGU. Ruten gik over Genève, Rom, Sicilien, Tunis, Alger, Tanger og hjem over Spanien, Frankrig. Turen varede 14 dage, og der blev fløjet ialt ca. 7500 km svarende til en flyvetid på 50 timer. Alt gik efter programmet, og der måtte kun tre gange landes på andre pladser end oprindeligt beregnet. Vejret varierede meget, over Pyrenæerne var der til tider voldsomme opadgående luftstrømme med en fart af 15 msek. Kulden var så stærk, at der blev fløjet i de medførte soveposer. Redningsvestene og den medbragte gummibåd kom heldigvis ikke i brug. Greulich fortæller, at de overalt blev mødt med venlighed, men at de vanskeligheder, der opstod undervejs, var af en ganske anden art end ventet. Bestemmelserne i de forskellige lufthavne var svære at kende, afstanden til byerne var tit stor og transporten dyr osv. FLYV indpæser nu med spænding en detaljeret beretning om turen i bladets spalter. Aspiranter til andre langture vil uden tvivl kunne få mange gode råd!

Sommer-flyvelejr på Rømpø.

Løjtnant Perch har fået den gode idé at arrangere en sommer-flyvelejr på Rømpø fra 1. til 18. juli og fra 16. juli til 13. august. Under opholdet på Rømpø bliver der lejlighed til almindelig træningsflyvning, omskoling til Auster, KZ III og D.H. Moth, blindflyvning og kunstflyvning — eller man kan bare holde ferie. Den korteste periode for deltagelse i flyvelejren er 3 dage.

Indmeldelsen må ske senest 15. maj, 1. juli og 15. juli, idet der dog undtagelsesvis kan anmeldes deltagelse 8 dage før det ønskede ophold med angivelse af ankomstdatoen, opholdets længde, og hvilken art flyvning man måtte ønske. Indkvarteringen finder sted på feriehuset »Klitredene« eller hotellet.

Eventuelle »pensionærer« kan skrive efter nærmere oplysninger til løjtnant P. Perch, Vestjysk Flyveskole, Lufthavnen, Esbjerg. Tlf. Guldager 84.

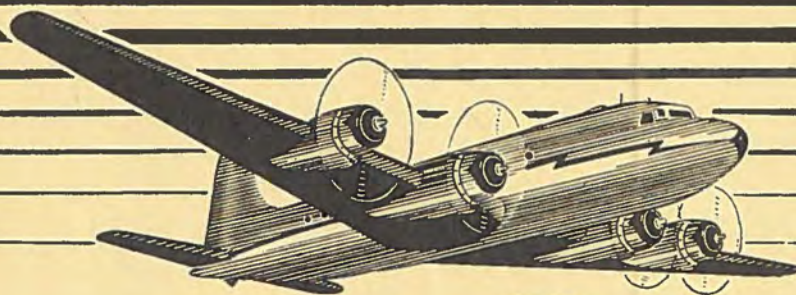
OSTIV.

Dansk Svæveflyver Union har besluttet, at Danmark nu officielt skal indmelde sig i OSTIV — den internationale tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation under FAI.

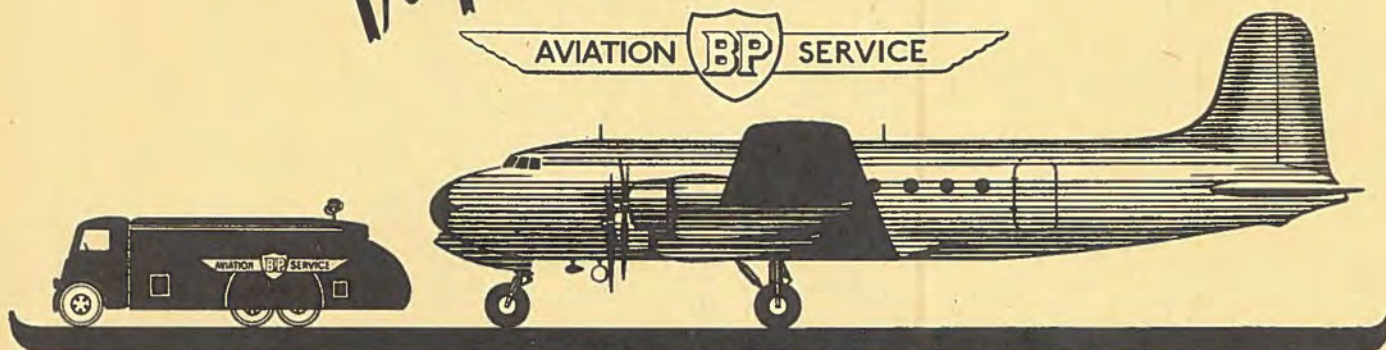
» — stude bruger jo ingen benzin.«

Da ikke alle indenfor Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs bestyrelse deler de synspunkter, der er gjort gældende i den redaktionelle artikel i FLYV's marts-nummer, » — stude bruger jo ingen benzin«, som er skrevet af redaktionssekretær Per Weishaupt, vil selskabets bestyrelsesmedlem, luftfartsinspektør Sven-Age Dalbro fremkomme med et indlæg i et af de kommende numre af bladet.

Red.



Tryghed hos Flyveren
gennem



København ➡ London ➡



med British Airways

PÅLIDELIGHED er de tre store britiske luftfartselskabers ledemotiv. BOAC, BSAA og BEA viderefører traditioner, der bygger på mange års pionerarbejde indenfor luftfarten, teknisk dygtighed og anvendelsen af førsteklases materiel, på hvis vedligeholdelse intet spares.—Og så rejser De i den sædvanlige atmosfære af komfort og udsøgt service.

➤ BOAC ➤ BEA ➤ BSAA

BRITISH OVERSEAS EUROPEAN S.AMERICAN AIRWAYS

DAGMARHUS, VESTRE BOULEVARD 12 KØBENHAVN. TLF. PALÆ 6311

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

Overraskende indendørs resultater

Ny danmarksmester og danmarkskrekord

SIDEN Otto Jespersen, O. M.-F., for tre år siden for tredje gang blev danmarksmester med indendørs gummimotormodel, har denne konkurrence p. gr. af utilstrækkelig interesse ikke været afholdt. Den 6. marts genoptoges denne fine gren af modelflyvningen i Munkbjergskolen i Odense. Trods den lange pause blev præstationerne bedre end nogensinde. »Jesper«s gamle rekord på 4 min. 15 sek. blev grundigt slået af den nye mester, Bent E. Rosenberg Jensen fra »Progress«. Hans første konkurrencetid var et sekund under, den næste på 279 sek., og efter at han under en trimningsflyvning havde manglet et sekund i at slå rekorden med de foreskrevne 30 sekunder, blev hans tredje konkurrencetid 294 sek., og han blev mester med 827 sek. sammenlagt tid.

Ingen gjorde ham rangen stridig. Otto Jespersen blev nr. 2 med 354 sek., men havde også kun en papirbeklædt model. Henning Jørgensen, Haslev, blev nr. 3 med 331, Oscar Vang, O. M.-F., nr. 4 med 227 og Arne Hansen, O. M.-F., nr. 5 med 114 sek.

Da Bent Jensen ikke i forvejen havde diplomer, måtte han nøjes med et A, men han

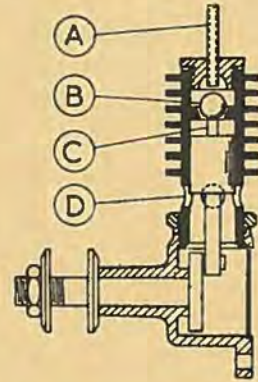
kan jo let tage både B og Danmarks første C. Flere andre tog diplomer.

Til slut forbedrede Bent Jensen sin danmarkskrekordpræstation til 5 min. 40 sek. Modellen, BE-29, har 4,3 dm² hovedplan og 2,25 dm² haleplan, spændvidde 485 mm, længde 500 mm, propeldiameter 250 mm, motortværsnit 2,0 mm², er mikrofilmbeklædt med afstivet plan, og vægten er presset ned til 1,7 g!!!

Det var første gang, man fløj indendørs efter de nugældende omstartsregler, hvor forhindringsreglen kom til god nytte, da mange flyvninger blev afbrudt p. gr. af aulaens for ringe bredde. Der blev også set gennem fingre med, at deltagerne løb op på balkonerne og ved et let pust hindrede modellerne i at ramme rækværker og vægge. Bent Jensens model fløj i cirkler med diameter på ca. halvdelen af aulaens bredde, men drev dog flere gange ind mod siderne. Selv om den fløj to etager oppe, kunne »termikken« fra tre mennesker, der stillede sig under modellen, få den til at flytte sin bane. Mennesketermikken blev dog ikke brugt til at forøge flyvetiden.

De smukke resultater vil sikkert medføre øget interesse for indendørsmodellerne.

CO₂-motorer



Blandt den righoldige mængde fremdrivningsmidler, der efterhånden står til rådighed for den amerikanske motormodelflyver, og som også breder sig i Europa, er CO₂-motoren, kultveiltte-motoren. Hvad er det for noget?

Det er en lille ekspansionsmotor, som man tidligere kendte dem i modelflyvningen som presluftmotorer, men i stedet for presluft (som man pumpede op i en beholder) anvendes nogle små beholdere med kultveiltte, som bruges til sodavands-sifon'er. I disse beholdere er trykket over 80 kg/cm² — det er 4—5 gange så meget, som man kunne pumpe presluftbeholdere op til.

Motoren er ganske enkel. Kultveiltten kommer ind gennem røret A. Når man drejer lidt på propellen, går stemplet op, og den lille stift C løfter kugleventilen B, så kultveiltten strømmer ind og trykker cylinderen ned for derpå at forsvinde ud af åbningsrøret D. På grund af inertien i propellen farer stemplet op igen — og motoren løber.

Motorløbetiden er op imod et minut, og egenskaberne svarer nogenlunde til en gummimotors. I England koster en motor godt 20 kr., og hver beholder koster ca. 50 øre.

25 år i luftfartens tjeneste.

Der er vist ikke mange inden for luftfarten, som ikke kender havnefoged N. M. Nielsen i Rødbyhavn, enten personlig eller af omtale. Rødbyhavn var i luftfartens første år porten til Danmark, og her regerede havnefoged Nielsen over vejret; det var også ham, som før radioens tid pr. telefon holdt København underrettet om, hvornår maskinerne passerede Rødbyhavn, og da nødlandingspladsen var blevet anlagt, var det havnefoged Nielsen, som førte tilsynet med denne. Den 19. april i år er det 25 år siden, havnefoged Nielsen begyndte at assistere luftfarten, og i alle de mellemgående år har han troligt passet sin dont.

Tillykke med de 25 års arbejde!

SIMPLEX II



SOM bebudet i nr. 3 er der fremkommet en ny begyndersvævevmodel i Dansk Modelflyver Unions serie, nemlig en forbedret udgave af den populære Simplex, som er bygget i tusinder af eksemplarer.

Simplex II, som Dansk Modelflyveindustri i Odense nu har udsendt i et fuldstændigt samleset, er væsentlig lettere at bygge end sin forgænger, den udnytter de gældende regler bedre, og dens flyveegenskaber er bedre.

Igenom de senere år har klubinstruktørerne fundet ud af, at en begynders første model skal være meget hurtig og let at bygge. Det er ligesom nutidens begyndere er mindre tålmodige og dygtige end tidligere tiders. En tid hældede man til de meget enkle finske modeller, såsom ESA, men disse har for ringe vejrbestandighed og holdbarhed samt er for delikate at trimme.

Løsningen er derfor en »rigtige« model, som kan bygges hurtigt. Man er forlængst gået over til færdige ribber, som sparer begynderne for det lange løvsavsarbejde, som alligevel ikke blev tilfredsstillende, og »Simplex II«-byggesættet indeholder desuden trekantede bagkantlister, ligesom alle krydsfinérde leveres udskåret, således at arbejdet reduceres til en afpuksning og samling samt beklædning af modellen.

Der er næppe tvivl om, at vi i sommer vil få mange A- og B-diplomer samt se mange konkurrenceresultater med »Simplex II«, som måske vil kunne overgå »Suomies« popularitet sidste år.

Data: Planareal 17 dm² (hovedplan 13,5, haleplan 3,5), spændvidde 900 mm, længde 700 mm, planprofil Calle 83008.

Den danske distancerekord.

Fra Aarhus svæveflyveklub meddeler John Wellesen os, at Dansk Svæveflyver Union på et forretningsudvalgsmøde den 27. febr. har tilkendt klubben rekorden for distancflyvning på 172 km, idet Wellesen i Hutter'en medførte plomberet barograf, medens Harry Nielsen, der samme dag fløj 180 km, ikke medførte barograf.

Nyt fra Schweiz.

I 1948 blev der i Schweiz udført 18.244 starter og fløjet 5452 timer i svæveplan. I 1947 var tallene 21.982 og 6.280. I 1945 var startantallet 46.740. Tilbagegangen i startantal skyldes dels udtrakt benyttelse af flyvemaskinesløb (ofte med Piper Cub), som hyppigere giver »gevinst« end gummitov- og spilstart. Men der er også en direkte tilbagegang i antallet af begyndere og disses flyvninger. Derimod er flyvetiden pr. start gået et minut frem til 18 minutter.

De schweiziske luftfartsmyndigheder foranstalter i 1949 flere interessante kursuser i svæveflyvning, bl. a. blindflyvningskursus og kursus for motorflyvelærere, som uddannes til svæveflyvelærere, hvilket har stor aktualitet, da man nu vil kunne flyve en del af sine timer til opretholdelse af privatflyvercertifikat på svæveplan.

Myndighederne udbetaler også præmier a 150 sfrs. (170 kr.) til flyvere, som uddanner sig til instruktører, som tager sølv-C-diplom eller en af betingelserne til guld-C. Endvidere til motorflyvere, som får kunstflyvningspåtegning, natflyvningspåtegning, telefonuddannelse, eller flyver en mindst 600 km navigationstur til udlandet. I sports- og turistflyvning blev der i 1948 udført 168.104 starter med over 36.000 timer og over 100.000 passagerer.



Vandel Flyveplads

Svæveflyver modtages i Pension for Sommeren 1949

Tinna og Svend Laursen, Vandel

NB. Send et Kort!

SOMMER-FLYVELEJR paa RØMØ

fra 1. til 18. Juni og fra 16. Juli til 13. August

De kan faa:

Alm. Træningsflyvning (Udlejning). Omskoling til Auster - K.Z.III - D. H. Moth

Blindflyvning og Kunstflyvning.

Eller De kan bare holde Ferie.

Det korteste Ophold er 3 Dage.

Indmeldelse senest 15. Maj, 1. Juli og 15. Juli (Undtagelsesvis 8 Dage før det ønskede Ophold) med Opgivelse af Antal Dage og Datoen, evt. Art af Flyvning.

Skriv forlang Brochure med udførlig Oplysning om Priser, Indkvarteringsforhold (Feriehjemmet »Klitreden« eller Hotellet) m. m.

P. Perch

VESTJYDSK FLYVESKOLE
Lufthavnen . Esbjerg . Tlf. Guldager 84

KLM's nye Bataviarute

Efter at Indien, Pakistan, Ceylon og Burma som følge af begivenhederne i Indonesien har spærret KLM den normale vej for den vigtige rute til hollandsk Indien, har KLM udarbejdet en anden, men naturligvis mindre økonomisk rute. Den 6. marts gik den første Constellation af sted via Khartoum i Afrika og øen Mauritius i det indiske ocean.

Ruten er 15.500 km eller 2100 km mere end den normale. Da der kun er to mellemlanding, flyves ruten, der går tre gange om ugen, på lige over to dage i stedet for over tre dage. Der kan imidlertid kun medtages 17 passagerer mod normalt ellers 42.

Denne nye rute og den amerikanske jordomflyvning er uanset de økonomiske problemer vidnesbyrd om flyveteknikkens stadige udvikling.

Pontoner til KZ'erne.

Trods det at endnu ingen KZ-III eller KZ-VII har været forsynet med pontoner og dermed vovet sig ud på endnu et element, er mulighederne for dette til stede. Karhumäki Oy. i Finland har allerede længe haft et par pontoner klare for en KZ. Disse pontoner er, som alle de andre kendte pontoner leverede fra dette firma, af bedste kvalitet. Det er et par af typen K/800 med et rumindhold på 800 liter og en vægt af 43 kg pr. stk. De er bygget af prima vandfast, finsk finer — holdbart også mod saltvand. Inddeling i vandtætte skot sikrer dem, selv om der skulle opstå mindre lækager. De er v-formede, men kan også leveres ovale (OVA/K/800) og vil så veje ca. 10 pct. mindre.

C. C.

Nye amerikanske svæveflyverekorder.

Den amerikanske svæveflyver John Robinson har i sin »Zanonia« sat ny amerikansk højderekord med 7200 m højdevinding og 9990 m absolut højde over havet i bølgeopvind. Han måtte trykke planet op på 265 km/t for at komme frem mod vinden, der i denne højde var 175 km/t. Han landede 225 km fra startstedet. Robinson har også den amerikanske langdistancerekord på 520 km.

Den tosedede rekordflyvning, som Briegleb og Thayer Smith udførte i september sidste år, hvor de nåede 5400 m med 4440 m højdevinding, er blevet anerkendt som amerikansk rekord.

Dansk flyveofficer til luftbroen.

Ti elever fra RAF Staff College, Andover, har ledsaget af medlemmer af dettes stab nylig besøgt Berlin og undersøgt »Operation Plainfare«, som den engelske del af luftbroen kaldes.

De ti officerer er fra fremmede flyvevåben, nemlig Belgien, Burma, Danmark, Frankrig, Grækenland, Holland, Indien, Irak og Kina. Under deres ophold på RAF Staff College får de et grundigt kendskab til organisationen og arbejdet indenfor alle grene af RAF.

C. C.

Den kanadiske privatflyvning.

I forbindelse med den i forrige nummer af FLYV omtalte kanadiske støtte til flyveklubberne er det ganske interessant at notere, at disse har fået et stort opsving. Tilgangen af medlemmer er øget, ligesom flyvetiden er forøget. Modsat øvrige lande har privatflyvning

gen i Kanada haft et godt år i 1948. Flere klubber giver nu træning også på tomotorede typer. Priserne varierer noget, men et »blok-system«, som anvendt i Windsor Flying Club, er ret almindeligt. Dette giver for 285 kr. 5 timer flyvning med tomotoret type — oftest Cessna Crane eller Beechcraft Expeditor.

C. C.

Afløser til Tiger Moth.

Den gamle Tiger Moth står nu for sin afløsning i RAF. Endnu er dens afløser ikke bestemt, men det må formodes at blive DH Chipmunk og Percival Prentice. Ifølge pålidelige rygter fra højeste instans har RAFVR allerede bestemt sig for den førstnævnte. En squadron har endog allerede fået de første eksemplarer. Chipmunk er nu fuldstændig klar til at overtage Tigerens stilling i hele verden. Den opfylder efter seneste modifikationer alle RAF's krav. — Indian Government Flying Schools har bestilt et antal. I sin første tid i RAFVR vil Chipmunk konkurrere med Primer.

Tiger'en vil sikkert ikke forsvinde dermed. De engelske flyveklubber har allerede forespørgsler om køb af en del eksemplarer af typen, når den tages ud af tjeneste. Tiger Moth har gjort tjeneste siden 1931 i RAF. Den går helt tilbage til DH 60 Moth fra 1925. Tiger Moth er bygget i England og Kanada samt har gjort tjeneste i de danske, svenske, norske, finske, kanadiske, australske, newzealandske, portugisiske, iranske, irakske, uruguayiske og spanske flyvevåben som træner. Utallige er også de flyveklubber og privatpersoner, som har benyttet den.

C. C.



En gruppe Gloster Meteor-jagere, der er udstyret med Rolls-Royce Derwent motorer, på afleveringsflyvning til Holland.

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERS GADE 2 . KØBENHAVN K.



Gloster Meteor bliver nu i stort antal benyttet af det hollandske luftvåben.

ROLLS-ROYCE
Aero
ENGINE S

FOR SPEED AND RELIABILITY

KP

FLYVELITTERATUR

Kender De

AEROSPHERE?

— Ellers bør De straks stifte bekendtskab med dette velredigerede engelske månedsskrift.

AEROSPHERE byder på artikler om militær-, transport- og sportsflyvning, reaktionsdrift, svæveflyvning og de sidste nyheder indenfor flyvningen verden over.

AEROSPHERE er gennemillustreret med photos, tegninger og silhuetter og er trykt på træfrit papir.

AEROSPHERE er iøvrigt „Scandinavianminded“ og opgiver hastigheder og mål i kilometer og meter.

Årgang 20.00 — Enkeltnr. 1.80.

Forlang gratis prøvenummer!

Knud Rasmussen . Boghandel
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 3955 - 2755

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8—13

TIL SALG

GRUNAU BABY II B

med Bundkobling (begrænset)

samt en lukket Transportvogn til
Grunau Baby 2 B (Tegn. efter Aarhus
Svkl.s Transp.)

DELVIS FÆRDIGLAVET POLYT II

med Tegninger, uden Beslag
samt

1 MOTORCYKLE til Wiretræk

Henvendelse:

Fritz Jakobsen, Østergade 4, Rødby

Modtager De ikke bladet regelmæssigt, da ret
venligst henvendelse herom til postvæsenet
eller til bladets ekspedition, ikke til klubben.

Personalia.

Afskediget kaptajn E. B. Meincke er ansat i
nummer som kaptajn af reserven og antaget til
frivillig tjeneste ved flyveskolen.

Kaptajn A. H. Jørgensen er ansat som chef
for jydsk flyverafdelings 5. eskadrille fra
den 19. januar 1949.

Kaptajn af reserven C. Vinff, Jydske flyver-
afdeling, er fra 31. januar afskediget p. gr. af
alder.

Årlige klubflyvetimer.

Det er hidtil ulmodsigst, at Sportsflyveklub-
bens antal af flyvetimer i 1947, nemlig 4792,
var noget af det højeste, nogen flyveklub har
opnået. Det er dog muligt, at London Aero-
plane Club før krigen har været højere, idet
den iflg. »The Aeroplane« gennemsnitlig fløj
4500 timer i årene 1934—39. Dengang var der
imidlertid statsstøtte, og klubben havde 15
maskiner i 1939.

I 1948 fløj klubben 1826 timer med 4 Tiger
Moths og tre Hornet Moths og 244 flyvende
medlemmer.

Det imponerer os ikke, for både Sportsflyve-
klubben og Fyens Flyveklub kunne i 1948 op-
vise større resultater, som det fremgik af sid-
ste nummer. — En anden engelsk klub i nær-
heden af London, Herts & Essex Aero Club,
fløj imidlertid 3052 timer, men udfører også
taxa- og fragtflyvning.

Motorflyverkalender 1949.

- 15.—22. 5. Internationalt rally i Marokko.
- 2.—10. 7. Tour de France.
- 4.—11. 7. Rally i Spanien.
17. 7. Internationalt stævne i Deauville.
(Fr.)
- 30.—31. 7. Internationalt rally i Orange. (Fr.)
31. 7. III. Eskadrille-konkurrence i Ypen-
burg. (Holl.)
4. 9. Flyvedagen (Danmark).

Diverse begivenheder i 1949.

29. 4.—15. 5. International luftfartsudstilling
i Paris.
- 3.—6. 5. OSTIV-kongres i Paris.
6. 5. Lufttransportkongres i Paris.
- 9.—18. 5. Int. flyveindustrikongres i Paris.
- 2.—9. 9. FAI-kongres i Cleveland, USA.
11. 9. Gordon-Bennett-ballonløb (Belgien).

Modelflyverkalender 1949

(Ret til ændringer forbeholdes)

24. 4. Tredie distriktskonkurrence.
1. 5. Flyvedagskonkurrencerne begynder.
5. 6. Int.konkurrence f.sømodeller i Monaco.
12. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
3. 7. Nordisk landskamp i Finland.
17. 7. DM for motormodeller, Sjælland.
31. 7. Wakefieldkonkurrence i England.
1. 8. Int. gasmotormodelkonkurrencer i Engl.
- 7.—14. 8. Sommerlejr.
29. 8. DMU 12 år.
- 3.—5. 9. Int. konkurrencer i Belgien.
4. 9. Flyvedagen 1949.
11. 9. Int. konk. for linestyring i Monaco.
18. 9. DM for svævemodeller, Jylland.
16. 10. Femte distriktskonkurrence.
27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling
etc.
31. 12. Pointskonkurrence og Årsrekordår slut-
ter.

HUSK!

MEYERS MOTOR SERVICE

KÆRVEJ 10 K, ÅRS

Specialværksted for alle Typer.

Altid nye paa Lager. saavel Boeing, Diesel som
Jet Motorer. Rat-betaling indrømmes stabile
Kunder. Ved kontant 2—10% Rabat.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Bildah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

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“

Luftkompræssorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



NYT FRA SPORTSFLYVEKLUBBEN

Kursus.

Medlemmerne har givet god tilslutning til klubbens kursusrække på Stevnsgade skole. Til oplysning for andre interesserede end klubbens medlemmer kan vi meddele, at man på disse kursus vil få lejlighed til at udvide sit kendskab til navigation, meteorologi og instrumentflyvning. Hånden på hjertet — hvor meget ved De egentlig om meteorologi? Teori-skolens lærebog helliger kun dette emne få sider, men mon ikke de fleste af de aktive flyvere på et eller andet tidspunkt har ønsket at vide, hvad skyerne forude ville bringe? Kan De, kære læser, bruge en trekantregner eller en kurslineal med noget udbytte? — Det er en god gammel regel blandt ryttere, at hesten altid skal vide, hvem det er, der bestemmer farten. Denne regel gælder også for et luftfartøj og dets fører, men han må på forhånd være nøje klar over, hvordan »hestene« skal behandles! Tænk over det, næste gang vi starter et kursus.

Deltagerne i vort kursus i radiotelefon har alle været meget begejstrede for, hvad de har lært, og ønsker nu intet hellere end at kunne benytte deres viden i praksis — desværre er der nok lange udsigter. Dette kursus fortsættes nu med undervisning i radiolandingssystemer, radio-navigationsystemer og disses brug.

»Calling all members — do you hear me? — clear to enter next course — over!«

KLUBMEDDELELSER

Lundtofteekspeditionen 1949.

Fredag den 4. marts foretog særligt udvalgte og hærkede medlemmer af Sportsflyveklubben en arktisk expedition med det videnskabelige formål at finde ud af, hvor vejen til Lundtofte i det hele taget var.

Bevåbenede med skovle og skældsord kæmpede den tapre, lille skare sig frem mod målet — der var ikke altid enighed om, hvad målet var — således måtte vi flere gange få expeditionens navigatør, Ing. Gade, til at vejlede nogle ihærdige gravere, som var nået halvvejs over til kroen ved Fortunen. Over bjerge af jomfruelig sne, hvor menneskets hånd aldrig før havde sat sin fod, slæbte vi os frem for at plante klubbens standard på taget af benzintanken. Pludselig lød der nogle vilde glædesråb fra flyvelederen. Hans skovl dypede af fed olie, og med gjæne flammende af begær hvædede han: pengel magt! kvinder! guld! dollargrin! flyvetimer! De viste sig, at det bare var hangargulvet, han havde skrabet på, og den samme olie har sikkert gennemgået meget, siden den blev fundet første gang.

Samme dag blev der udsendt invitation til en spanienstur i juli. Som om vi ikke havde kvaler nok! Indbydelsen kom, efter »Sir Williams« bearbejdelse, fra Den Kongelige Spanske Aeroclub, og personalet i Lundtofte kæmper i øjeblikket en fortvivlet kamp mod loyale Franco-mænd, som modsætter sig Sportsflyveklubbens forsøg på at styrte den nuværende regering i Spanien. Vi må samtidig hermed officielt demtere et rygte gående ud på, at den forhenværende spanske kongefamilie har meldt sig til turen med følge. Skolechefen har indtil nu forhandlet med gesandter fra 11 forskellige lande, 84 tronprætendenter, 2 biskopper, 1 tyrefægter og en fabrikant af skudsikre veste. Vi, der kender klubbens love udenad, må minde »Sir Williams« om, at § 2 udtrykkeligt siger, at klubben er upolitisk, og samtidig forsikre vore spanske værter om, at vi udelukkende kommer i fredeligt ærinde.

Lige inden redaktionen sluttet har vi modtaget følgende til retfærdiggørelse for »Sir Williams«, idet indbydelsen ikke er fremkommet i denne bearbejdelse, men som en korrekt henvisning til samtlige skrivelser om nævnte tur.

Indbydelsen til spaniensturen fremkom oprindeligt som en skrivelse herom til D.K.D.A.S. fra den spanske flyveklub. I denne skrivelse,

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Alborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.

Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høglund.

Sekretær: Civilingeniør Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør: Per Weisshaupt, Bildahpark 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Sven Wiel Bang, I. E. Ohlsensgade 12, København Ø. — Postgiro 520.84.

Generalforsamling i DKDAS.

Selskabets ordinære generalforsamling fandt sted den 31. marts. Vi skal i næste nummer bringe et referat.

Der knytter sig i år den særlige interesse til generalforsamlingen, at det lovforslag om en samling af hele privatflyvningen og flyvesporten i en Kgl. Dansk Aeroklub, som blev forelagt generalforsamlingen i 1946 og er blevet bearbejdet i et udvalg, nu kom frem til behandling.

Spaniensturen.

Over 30 danske deltagere har meldt sig til rally'et i Spanien i juli. Det arrangeres af den spanske aeroklub, hvis officielle spanske navn er »Federacion Aeronautica Nacional de España«.

Benzinskatten.

Onsdag den 16. marts fremsatte finansminister H. C. Hansen i Folketinget forslag om afskaffelse af indskrænkningen i afgiftsfriheden for flyvebenzin. Det gælder såvel den private erhvervsflyvning som privatflyvning, skoleflyvning o. lign. — Forhåbentlig og formodentlig er den meget omtalte skat forsvundet, når disse linier læses.

Ny bestyrelse i Fyens Flyveklub.

På Fyens Flyveklubs ordinære generalforsamling den 23. februar valgtes en helt ny bestyrelse med trælasthandler Svend Fondt som formand. Endvidere består den af dir. Bay, repræsentant Juhl-Nielsen, ass. Manfred Jørgensen, civilingeniørerne Koefoed og Skotte og red. Johs. Thinesen.

Flyveskolens regnskab, der balancerede med 157.423 kr. og udviste et underskud på 12.197 kr., blev først godkendt efter en længere diskussion, idet der ikke var foretaget afskrivning.

Den nye bestyrelse blev bemyndiget til at udmelde klubben af Dansk Motorflyver Union.

der er forfattet på engelsk, er i begyndelsen brugt navnet »the royal spanish aeroclub«, der må formodes at være et gammelt navn, som klubben altså stadig benytter.

Fra D.K.D.A.S. går skrivelser refereret videre i dansk oversættelse over Dansk Motorflyver Union, Sportsflyveklubben og ud til medlemmerne, idet man har tilladt sig at benytte den gængse oversættelse af »royale«.

Den ordinære generalforsamling i Danske Flyvere.

Under ledelse af generalsekretær E. Falkmar afholdt Danske Flyvere sin ordinære generalforsamling den 3. marts.

Foreningens formand, oberstløjtnant H. Pagh mindedes følgende af foreningens medlemmer, som var døde i årets løb: kommandør Asger Grandjean, luftkaptajn Charles Sundby, løjtnant af reserven A. Limskov Jørgensen, luftkaptajn Niels Buchave og trafikflyver Eigel Jensen. Af årsberetningen fremgik det, at foreningen pr. 1. januar 1949 havde et medlemstal på 323; i årets løb havde der været en tilgang på 35 og en afgang på 5 medlemmer.

Kassereren V. P. Pedersen aflagde regnskab, der enstemmigt blev godkendt. Det kommende års kontingent blev fastsat til 16 kr.

Under »behandling af indkomne forslag« foreslog orlogskaptajn H. Harms, at foreningen skulle søge et højere samarbejde med Aeronautisk Selskab, og det vedtoges at afvente en eventuel ændring af selskabets love, inden man tog nærmere standpunkt til dette forslag.

Følgende bestyrelsesmedlemmer var på omvalg: materielmester Victor Petersen, Ernst Granzow og V. L. Pedersen. De to førstnævnte ønskede ikke genvalg. V. L. Pedersen genvalgte, og nyvalgt blev flyverløjtnant Rosstrup og cigarhandler Rud. Olsen.

Bestyrelsen består herefter af følgende: oberstløjtnant H. Pagh (formand), fabrikant E. C. Rydman (generalsekretær), V. L. Pedersen (kasserer), direktør August Jensen, luftkaptajn G. M. Wegener, kaptajn E. Giørtz-Bejrens, orlogskaptajn K. Ramberg, cigarhandler Rud. Olsen og flyverløjtnant G. Rosstrup.

Til suppleanter genvalgte salgsschef Max Westphall, og nyvalgt blev flyveleder, løjtnant L. M. S. Jacobsen. Til revisorer genvalgte kommandørkaptajn R. M. Ernst og prokurist Poul Holfelt.

Dansk Modelflyver Unions repræsentantskabsmøde.

Efter omlegning af forretningsåret til kalenderåret holdt modelflyverne d. 6/3 repræsentantskabsmøde i Odense. Jørgen S. Petersen dirigerede. Mødet varede 3 timer. 10 klubber var repræsenteret. Efter at formanden Johs. Thinesen og førsteinstruktør Per Weisshaupt havde aflagt årsberetningerne, aflagde Weisshaupt p. gr. a. kassererens sygdom regnskabet, der godkendtes.

Det vedtoges at give distriktslederne stemmeret, mens et jysk forslag om ændret distriktsinddeling henlagdes, da der kun var tre jyske repræsentanter med. Det bestemtes, at der fremtidig ikke kunne anerkendes rekorder, der var sat, før reglerne var udsendt og trådt i kraft; endvidere, at linestyingsrekorder som andre rekorder kan føres op til absolutte rekorder.

Et forslag til regler for kunstflyvning vil blive taget i brug på prøve. Iøvrigt forblev linestyingsreglerne uændret. Linestyng indføres ved distriktskonkurrencerne. Efter en længere debat vedtoges Sportsflyveklubbens forslag til regler for flyvedagskonkurrencerne med 10 stemmer mod 2, mens det med 14 stemmer mod 8, som de tre københavnerne mønstrede, vedtoges, at flyvedagskonkurrencerne kun er pointsberettigede, hvis de iøvrigt opfylder de normale konkurrenceregler.

Bestyrelsen og suppleanterne genvalgte, men formanden bebudede at ville afgå om et år. Carl Høst-Aris blev revisor.

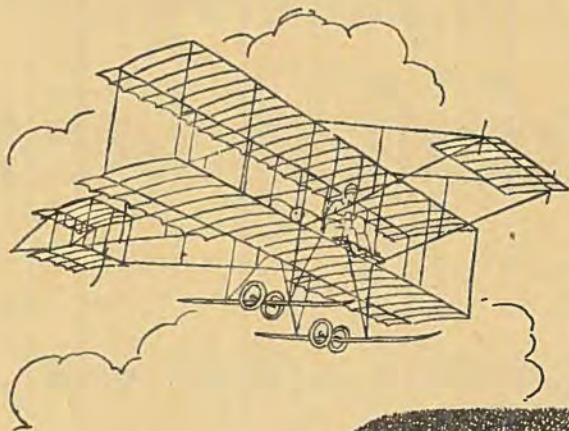
Lrs. Moltke-Leth's foredrag.

Det var et fortællende foredrag, som landsretsagfører Børge Moltke-Leth den 10. 3. holdt for DKDAS og Sportsflyveklubben om sin flyvning »Med Lærken til Kapstadene«. Desværre var salen kun halvt fuld, og det var synd for de mange, der snød sig for en interessant aften. Der var både meget af flyvemæssig interesse samt af mere almindelig karakter. En udmærket farvefilm, der især viste dyrelivet, afsluttede aftenen.

Foredragsholderen indskærpede vigtigheden af at planlægge en sådan flyvning i alle enkeltheder. Man måtte sørge for fuldstændige kort, men alligevel regne med, at de ikke passede. Man skal stole på de dårlige og være skeptisk over for de gode vejrmeldinger og iøvrigt aldrig tage nogen som helst risiko, men hellere vende om igen, inden det er for sent. Nøjagtig navigation og tillid til sin navigation er af yderste vigtighed, ligesom en radio vil være til stor nytte.

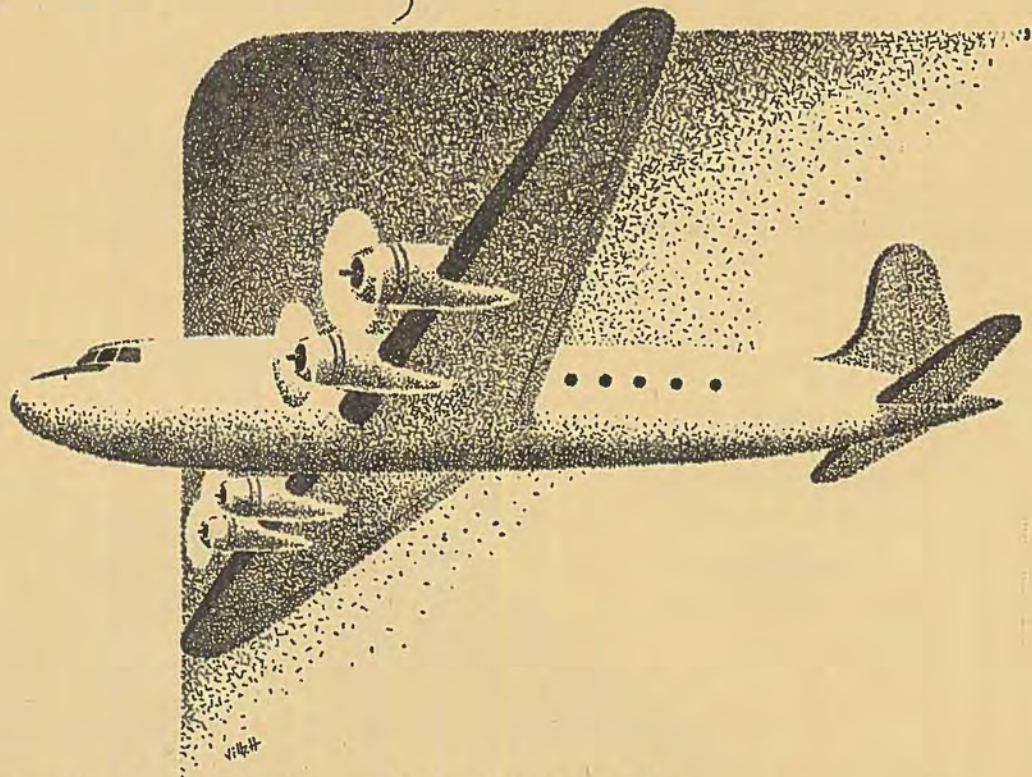
Rettelse.

I luftfartøjsregistret, nr. 3 side 72, er ejerne af DUA og DUB byttet om.



OLIEN fremmer UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var optundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.



*Med **SAS** fra København direkte til hele verden*

40 gange om dagen

starter der en SAS maskine fra Københavns lufthavn
med direkte forbindelse til verdens storbyer.

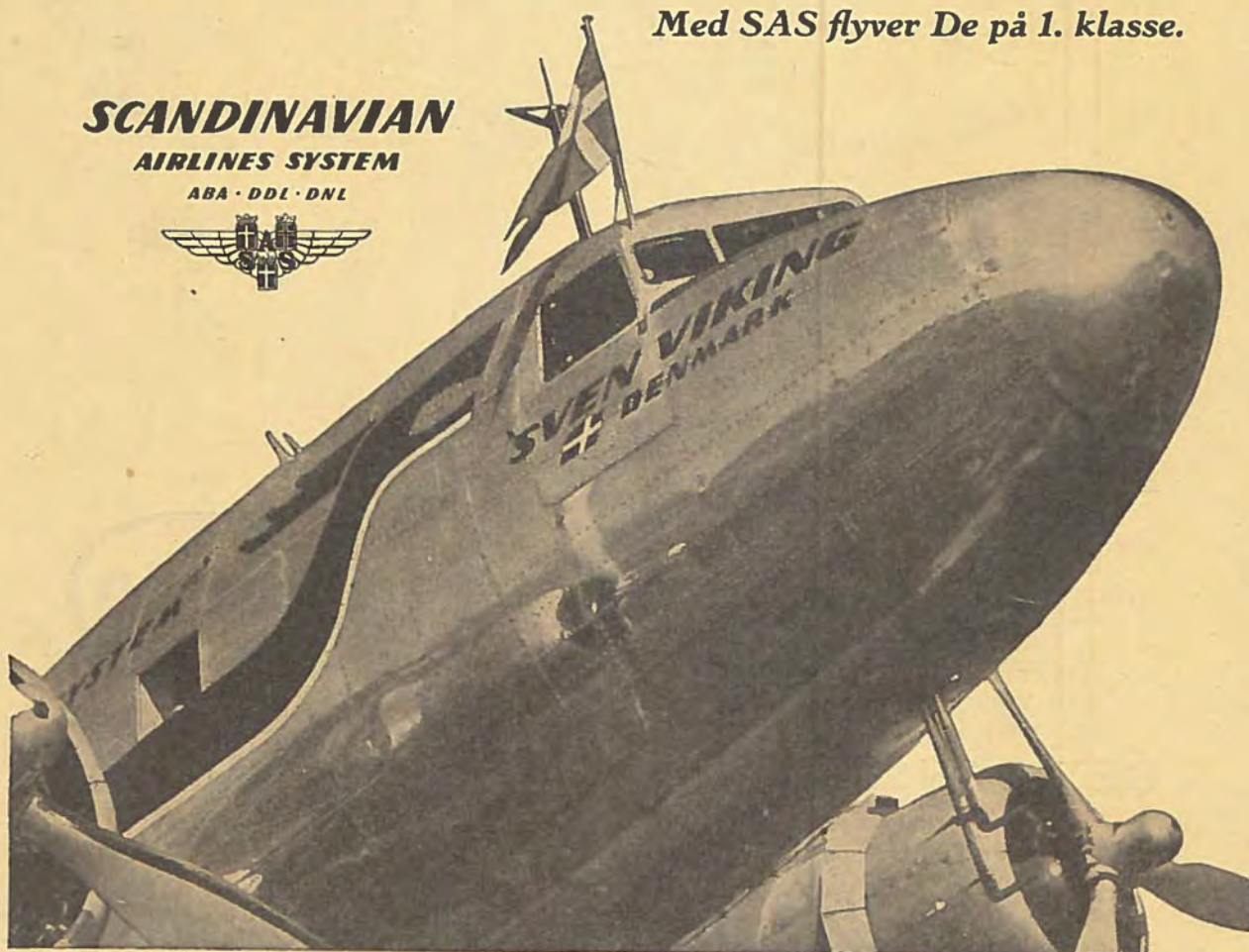
De kan altid finde en direkte SAS forbindelse, der passer Dem.
Sig til Deres rejsebureau, De vil med SAS, vort eget luftfartselskab.

Med SAS flyver De på 1. klasse.

SCANDINAVIAN

AIRLINES SYSTEM

ABA · DDL · DNL



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 60 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 5

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Lovændringer på
DKDAS's
generalforsamling

★

KZ VIII
ny dansk
flyvemaskine

★

Med „Lærken“ til
Cape Town

★

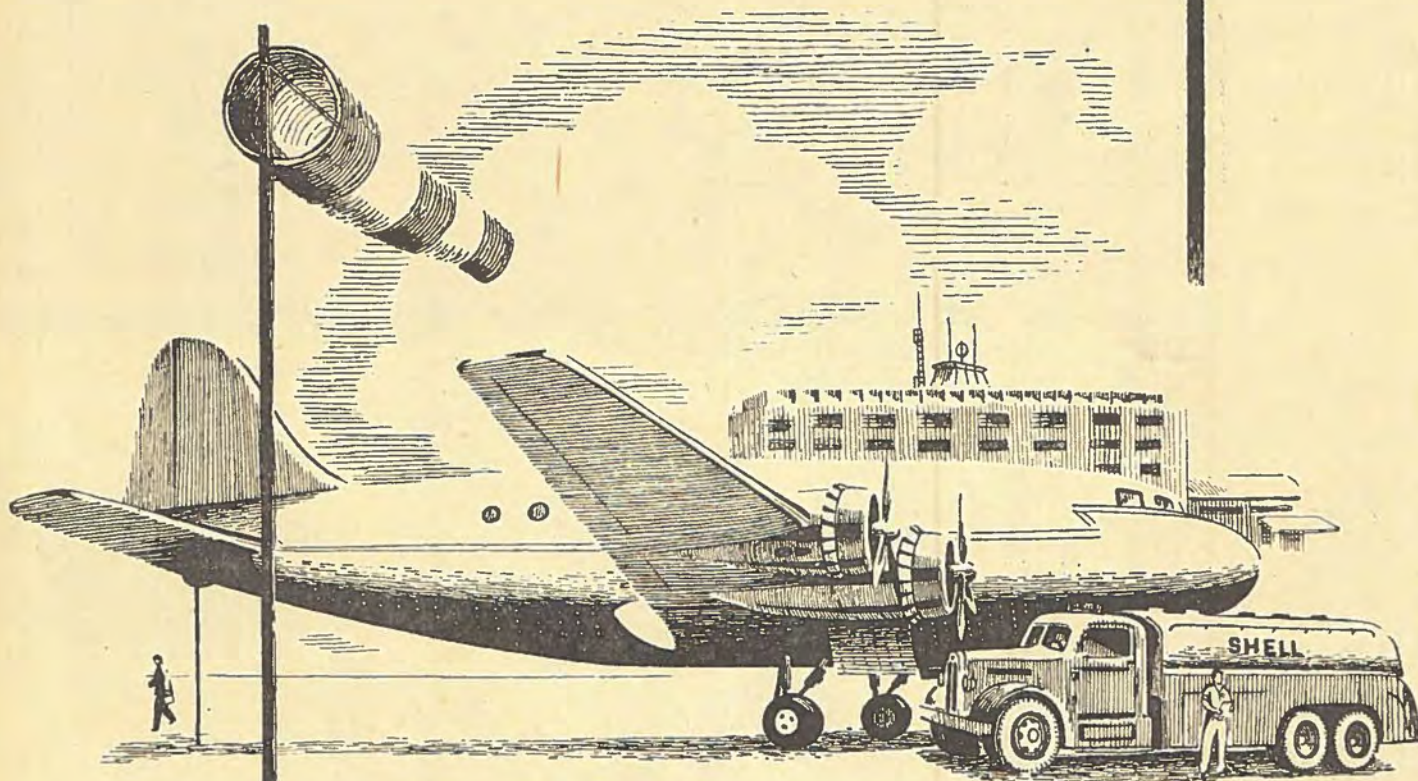
6 moderne
svæveplaner

★

Gummimotor-
modellen „Cæsar“



Hvidklædt pater får sagkyndig vej-
ledning om lufttransport på udstillingen
„Missionstransport pr. flyve-
maskine“ (se artiklen side 100).



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



FLYV



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

Nr. 5

Maj 1949

22. årgang

Det lysner for sportsflyvningen i Danmark

SOM meddelt andetsteds i dette nr. af FLYV har finansministeren truffet den bestemmelse, at Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab fritages for at betale stempelafgift af flyvelotteriet 1948. Denne meddelelse vil vække begejstring i flyverkrede hele landet over, dels fordi den kan opfattes som tegn på, at der nu blæser en blidere bølge fra de bevilgende myndigheders side, og dels på grund af de ca. 20.000 kroner, som nu kommer de forskellige grene af sportsflyvningen til gode.

Et andet lyspunkt er fritagelsen for den benzinafgift, som gnavede slemt på motorflyvernes budget, og som var lige ved at sætte en stopper for hele den private flyvning. Denne håndsrækning fra myndighedernes side er blevet modtaget med glæde hele landet over, og de, der har arbejdet på at opnå dette resultat, ikke mindst Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, fortjener en tak fra alle Danmarks sportsflyvere.

Endelig synes det at lysne for sportsflyverne i København med hensyn til en flyveplads. Projektet Brøndbyvester, som alle havde set hen til med den største længsel, må ganske vist betragtes som helt opgivet; men til gengæld har Københavns kommune stillet i udsigt, at pladsen ved Skovlunde skal stilles til disposition for sportsflyverne i almindelighed. Forhandlingerne herom er endnu kun på begynderstadiet, og pladsen, som den er i øjeblikket, vil kun kunne godkendes som midlertidig flyveplads, men efter alt at dømme regner alle parter med, at der vil kunne skabes sådanne betingelser for benyttelsen af pladsen, at de københavnske sportsflyvere kan få et mere blivende hjemsted, end tilfældet hidtil har været. Nærmere enkeltheder om dette projekt kan ikke meddeles på nuværende tidspunkt, men der arbejdes fra alle sider ihærdigt på at få planerne realiseret — og hvor der er vilje til stede, skal der også nok findes udvej.

FLYV.

„Kongelig dansk Aeroklub“ vedtaget på DKDAS's generalforsamling

Lovændringerne skal bekræftes af en
ekstraordinær generalforsamling

MED alle stemmer mod een vedtoges på Aeronautisk Selskabs generalforsamling den 31. marts det fremsatte lovforslag til en reorganisation af hele den danske privatflyvnings og flyvesports organisation. Beslutningen skal dog godkendes af en ekstraordinær generalforsamling for at have lovkraft.

Generalforsamlingen, der fandt sted i Nationalmuseet og kun overværedes af et halvt hundrede medlemmer, varede godt to timer. Hrs. Madsen-Mygdal valgtes til dirigent. Formanden, overingeniør M. P. Eskildsen, aflagde årsberetningen.

Hovedindholdet vil være FLYV's lasere bekendt fra omtale i årets løb. Medlemstallet var ved slutningen af 1948 694 i DKDAS, 2572 i D. Mot. U., 678 i D. Sv. U. og 546 i D. Mod. U. — ialt 4440 mod 6458 et år tidligere. Denne voldsomme nedgang falder på motorflyveklubberne, hvis mange ikke-flyvende medlemmer nu falder fra (eller regnes som passive). — Der var i årets løb holdt 7 foredrags- og filmsaftener.

Flyvedagen 1947 gav et samlet overskud på 97.905 kr., som var fordelt mellem klubber, unioner og selskabet. Lotteriet havde i 1948 kun givet ca. 45.000 kr. Formanden betonede kraftigt nødvendigheden af, at medlemmerne gjorde en større indsats.

Der forelå endnu intet resultat af statsstøtteansøgningen.

Under gennemgangen af unionernes arbejdsomtale formanden den uheldige indflydelse af benzinskatten, som dog nu blev ophevet, samt vanskeligheder p. gr. af mangel på billige flyvemaskiner og flyvepladser.

Efter beretningen spurgte bagermester Jensen, Århus, om formen, hvorunder statsstøtten var søgt, samt om selskabet havde gjort noget for at få de resterende KZ VII'er frigivet til fordel for dansk flyvning.

Direktør Einar Dessau gav som formand for statsstøtteudvalget oplysninger om statsstøttesagen, mens formanden oplyste, at selskabet intet havde gjort for KZ VII'erne, men gerne ville gøre det efter en konkret opfordring fra evt. købere. Hr. Semberg (Nakskov) oplyste, at hvis ikke maskinerne blev overtaget af militæret, ville de blive stillet til rådighed for erhvervsflyvningen.

I kassererens fravær aflagde generalsekretær Falkmar kort regnskabet, for hvilket der blev givet decharge. Det balancerede med

godt 48.000 kr. og udviste et overskud på godt 14.600 kr. Formuen er 98.600 kr.

Debat om lovforslaget.

Formanden fremsatte derpå forslaget til ændrede love, som for tre år siden var bragt frem for generalforsamlingen, behandlet i lovudvalget og støttet af unionerne. Bestyrelsen var enig om at indstille det til velvillig behandling.

Som formand for lovudvalget redegjorde dir. Dessau udførligt for indholdet af de nye love, som var blevet udsendt som forslag, og som har været omtalt i FLYV nr. 1. Det fremhævedes, at der nødvendigvis måtte blive et vist »interregnum«, mens man gik fra den ene over til den anden organisationsform, og at bestyrelsen derfor måtte bemyndiges til herunder at træffe de nødvendige foranstaltninger.

Hr. Fjeldsted Andresen fra Stamgruppen gjorde i et længere indlæg rede for, hvorfor han foretrak den gamle orden, hvor de tre unioner hver for sig var suveræne. Han hævdede, at repræsentantskaberne i realiteten blev afskaffet, og at det blev et despotisk system. Han pastod, at organisationerne i Sverige og Schweiz, som var taget som forbillede i virkeligheden lignede Aero-Club von Deutschland!

Fabrikant E. Boserup, Århus, mente, at den foregående taler ikke havde sat sig tilstrækkelig ind i forslaget og forstået, at man måtte se på helhedens interesser. Lovforslaget var i virkeligheden meget demokratisk.

Kaptajn Michael Hansen stillede ændringsforslag til paragraf 9, idet han fandt det uheldigt at give adgang til bestyrelsen for en repræsentant for luftfartsmyndighederne, som kunne blive tungen på vægtskålen.

Dir. Dessau fremhævede over for hr. Andresen, at bestemmelse om hovedbestyrelsens godkendelse af repræsentantskabernes og rådernes afgørelser ikke var nogen ændring af de bestående forhold. Også nu kræves en formel godkendelse, og det var for det ensartede samarbejdes skyld nødvendigt at have sådanne bestemmelser.

Formanden sagde, at han havde siddet i bestyrelsen fra 1923 og havde en konservativ indstilling. Han havde forlangt en overvejende tilslutning for at gå med til at fremsætte lovforslag og havde fået det. Han ud-

PIONERER FLYVER

TIL MISSIONSSTATIONERNE

»Airminded« missionærer

MISSIONÆRERNE idealisme, inspiration og iver er velkendt. De er moderne flammebærere af den gamle tro, og der er noget i disse menneskers udtryk og holdning, som uvilkårligt indgyder respekt.

Den såkaldte »Kollekt-Prædiken«, som afholdes af missionærer, der vil drage ud til fjerne missionsstationer, modtages som regel med megen velvilje, og udbyttet af en personlig kollekt i kirken er ofte meget god. Blandt hollandske katolikker er det en meget almindelig opfattelse, at »Fader må selv tjene til rejsen«. Det er naturligvis ikke helt rigtigt, og dog ligger der en vis sandhed deri. De romersk-katolske missionærer betragter det nemlig som et privilegium at kunne sige til deres foresatte: »Nu har jeg samlet pengene til min rejse og til mit udstyr sammen ved at prædike, og jeg vil gerne afsted så hurtigt som muligt for at komme i gang derude.«

De ugæstfrie, øde og udstrakte distrikter, hvor missionærer og nonner har deres arbejdsfelt, er i almindelighed ikke tilgængelige med almindelige befordringsmidler. Meget ofte må de rejse i en vogn forspændt med okser, på kameler, muldyr eller i hundeslæder. Men til trods for de primitive rejsemidler ankommer de til bestemmelsesstedet, og det er jo hovedsagen.

De hollandske katolikker rejser først og fremmest til Indonesien, Indien, Pakistan, Kina og Japan, endvidere til hollandsk Vestindien og de øvrige øer i Karibien, Central- og Sydamerika, til Centralafrika (belgisk Kongo) og Nordafrika (Algier, Tunis og Lybia). Andre til Østafrika, Vestafrika, New Guinea, New Zealand og Australien. I Europa tager de

i de fleste tilfælde til de baltiske stater, Bal-kanlandene, Norge og Finland.

De protestantiske missionærer, som udsendes fra missionselskaberne i Holland, er spredt vidt omkring: Java, Nordsumatra, Central- og Sydøst-Celebes, Halmaheira og endvidere i Nord- og Nordvest Guinea. Disse landes natur og karakter er meget forskellig, og store opgaver venter missionærer i disse områder.

Flyvemaskinen i missionsarbejdets tjeneste.

Allerede længe før krigen var man i missionskredse klar over nødvendigheden af at have hurtigere, mere effektive og komfortable transportmidler til disposition. Til trods for mange pessimistiske spådomme, og til trods for al modstand har flyvemaskinen bevist sin berettigelse som transportmiddel.

Fader Schulte er ophavsmand til tanken om at gøre flyvemaskinen til et vigtigt led i befordringen af missionærer til og fra missionsstationerne. Hans forslag var kort og godt: at gøre brug af flyvemaskinen for at fremme den udenlandske mission. Ud fra overbevisningen om, at missionsarbejdet i oversøiske territorier hovedsagelig er et spørgsmål om transport, blev MIVA (Missie Verkeersmiddelen Actie) startet. MIVA's slogan lyder således: »Obviam Christo terra marique et in area« (Gå ud og mød Kristus, til lands, til søs og i luften).

MIVA's ide blev ikke alene meget snart optaget i alle missionskredse verden over, men også energisk propageret. En skønne dag ønskede Fader Schulte at tale sin sag for Pave Pius XI, og i en privat audiens fremsatte han sit syn og sit håb med hensyn til transport af missionærer ad luftvejen, og paven udtalte ved den lejlighed: »De behøver ikke at vække vor entusiasme for flyvning, vi er entusiastiske.«

Efterkrigs-transportvanskeligheder for missionsarbejdet.

Medens missionærerne før krigen for størstedelen rejste med damper, har de efter krigen vænnet sig til tanken om den hurtige befordring pr. flyvemaskine. Den standsning i udsendelsen og hjemsendelsen, der var opstået som følge af krigen, og efter krigen det utilstrækkelige antal skibspladser, har gjort, at mange missionærer med glæde har benyttet sig af flyvemaskinen til deres rejse. Således er missionærerne blevet »airminded«, og de har lært at påskønne den meget hurtigere rejse gennem luften.

Fader Schulte's idéer vandt fodfæste i USA, hvor det lykkedes katolikkerne at spare så mange penge sammen, at de kunne købe en luftflåde til missionærerne. Herved blev det muligt at vedligeholde forbindelsen med de spredte missionsposter ved regelmæssige forbindelser, der opretholdtes med små flyvemaskiner. Den første biskop, som inspicerede sit udstrakte stift i et amfibie-luftfartøj, er naturligvis at finde i Amerika. Hans Højærværdighed Mac Lacroix, O. S. M., er meget populær.

Mange missionærer rejser pr. flyvemaskine.

Missionselskabernes interesse i luftfart er så stor, at det har været foreslået, at man skulle undersøge mulighederne for at oprette et fælles selskab med nogle flyvemaskiner til brug i misionsarbejdet. Men så længe der ikke er truffet nogen definitiv bestemmelse herom, må missionærerne gøre brug af de regelmæssige forbindelser eller af charter-flyvninger.

En stor del af KLM's passagerer er missionærer, mænd og kvinder, og selskabet sætter megen pris på dem — ikke alene ud fra et kommercielt synspunkt, men også fordi de er meget tiltalende passagerer, som er glade for den service, der ydes.

Man har i høj grad opmærksomheden henvendt på den store betydning af denne kategori passagerer og har oprettet en særlig salgsorganisation for missionærer; denne organisation opretholder forbindelse med de forskellige missionselskaber i Holland, og samme afdeling yder også transitpassagerer den bedst mulige service.

Det Kgl. Hollandske Luftfartsselskab er det første luftfartsselskab i verden, der indførte en ganske særlig service for præster ved allerede for et år siden at anskaffe transportable altre til brug for katolske præster, som rejser på de interkontinentale ruter. Præsterne var meget glade for denne service, idet de på denne måde sammen med de øvrige katolske passagerer på mellemlandestationerne kan afholde messe.

»Flyvende præster« er ikke længere en undtagelse, det er en kendsgerning. Det er ikke nogen overdrivelse at sige, at flyvemaskinen er taget i brug til missionsarbejdet, og ligeledes, at troens pionerer må anses for de mest »airminded« passagerer i verden.

*

BØGER

»Krigen 1939—1945«. Det store fællesnordiske værk om krigen 1939—45 er nu afsluttet med udsendelsen af hæfte 27. Dette hæfte indeholder tre afsnit: Erik Öberg: De sidste kampe i Stillehavet, Poul Nyboe Andersen: Krigens og fredens økonomiske problem, Erik Møller: Freden og fremtiden, samt navneregister til hele værket.

»Agteskytten« af R. C. Rlvaz. Povl Branners Forlag. 102 sider. En vældig spændende bog, bygget over forfatterens egne oplevelser, om en maskingeværsskytte i bageste tårn på en stor britisk bomber, om livet ombord og kammeratskabet mellem mænd, der har begivenhederne tæt inde på livet og ofte står ansigt til ansigt med døden.

En beretning om natangreb mod fjendtlige mål, ildkampe og maskingeværernes knitren. To gange skydes deres maskine ned over havet under bombetogter, og i åbne gummibåde må besætningen stå nerveslidende i pinefulde situationer igennem før den redning.

Men det er mere end en spændende læsning. Det er samtidig en bog, som det gør godt at læse, fordi man her lever sammen med luftens helte, som kæmpede for frihedens idéer, men ikke selv gjorde særlig stads af deres indsats.

*

(Kgl. dansk Aeroklub)

talte, at hr. Andresen ikke behøvede at nære nogensomhelst ængstelse for forslaget.

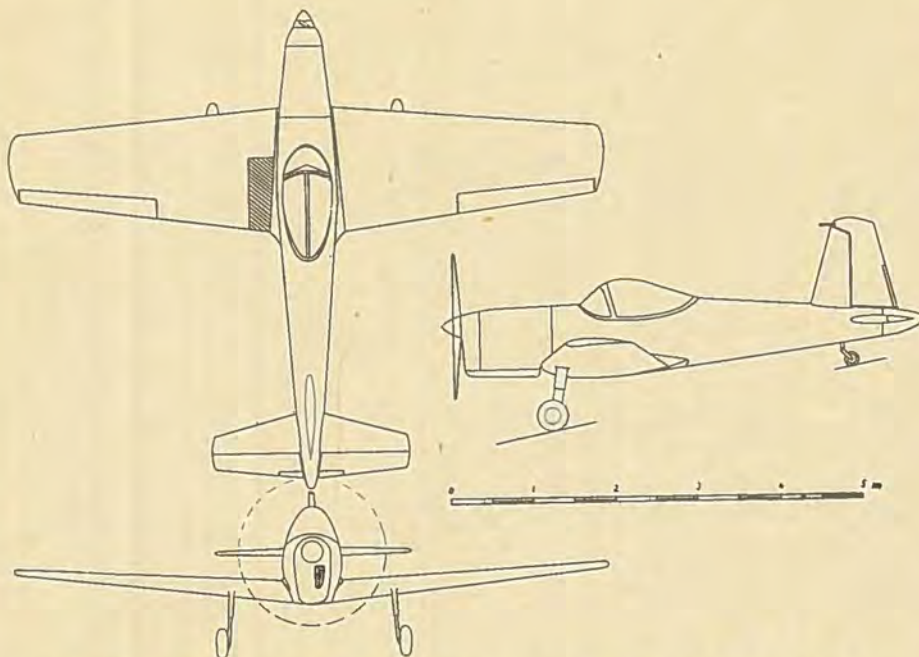
Bagermester Jensen talte som direkte medlem og hævdede, at den gamle organisationsform havde spillet fallit, og at han var kommet for at overvære dåben af en organisation, der havde meget større muligheder for at blive til gavn for flyvningen. Han meddelte, at Århus flyveklub netop havde besluttet at udmelde sig af motorflyver unionen. — Han stillede ændringsforslag om i paragraf 6 d at udelade de nøjagtige tal for kontingentbeløb, idet kontingentet alligevel fastsattes af generalforsamlingen. Han støttede kapt. Michael Hansens forslag og foreslog endelig i paragraf 12 at sløjfe, at generalforsamlingen skulle afholdes i København, idet man gerne af og til ville have den til provinsen.

Ved afstemningen forkastedes de to første ændringsforslag, mens det sidste vedtoges. Med en tilføjelse i lovforslagets formålsparagraf om luftfartsmuseet (foreslået af overingenør Holtermann) vedtoges derpå hele lovforslaget med alle stemmer mod een, ligesom bestyrelsen fik den nødvendige bemyndigelse.

De tre afgående bestyrelsesmedlemmer, dir. Dessau, ing. Prytz og løjtnant Sylvest Jensen, blev enstemmigt genvalgt. Det samme gjaldt revisorerne. Til slut takkede formanden dirigent og forsamlings.

KZ VIII — en ny dansk flyvemaskine

på kun 7,2 m spændvidde



Oversigtstegning af den lille velformede KZ VIII kunstflyvemaskine (145 hk Gipsy Major X).

VOR eneste danske flyvemaskinefabrik, Skandinavisk Aero Industri, er ikke, som man måske kunne tro, gået helt i stå. Virksomheden er, siden F. L. Smidth & Co. for godt et års tid siden trak sig ud af den, blevet ført videre som reparationsværksted, men dog stadig med en vis nybygningsvirksomhed.

I denne tid er en KZ IV til Zone-Redningskorpset blevet gjort færdig og afleveret. Ved branden på fabrikken i sin tid var denne maskine ret vidt fremskreden. Planerne undgik branden, og en ny krop er siden blevet bygget.

Det har været omtalt i dagspressen, at der var mulighed for, at Skandinavisk Aero Industri skulle bygge flere træningsmaskiner til flyvevåbnet, men direktør V. Kramme udtaler på vor forespørgsel, at der endnu ikke er truffet nogle aftaler, men at man har fremsat forskellige projekter. Fabrikken har som bekendt tidligere afleveret en serie på 12 KZ II-T, af hvilke flere er totalhavareret, således at flyvevåbnet ikke kan siges at have for mange træningsmaskiner til det udvidede antal elever, der nu uddannes.

Den hurtigste KZ-type.

I nogen tid har det også været kendt i indviede kredse, at ingeniør K. G. Zeuthen arbejdede på en lille hurtig kunstflyvemaskine, der får typebetegnelsen KZ VIII. Projektet er blevet til på initiativ af erhvervsflyveren løjtnant Sylvest Jensen, der til opvisningsbrug har ønsket en lille hurtig og manøvredygtig flyvemaskine med stor stigeevne.

Som oversigtstegningen viser, er KZ VIII et lille lavvinget fritbærende monoplan med fast understel og plads til een person i en vel-

formet lukket kabine med godt udsyn. Motoren er en 145 hk Gipsy Major X, som skal kunne give maskinen en tophastighed på 290 km/t og en stigehastighed ved jorden af 7 m/sek. Der er ikke tale om en lille racer som de amerikanske midgetracere, men om en robust og brugbar ensædet kunstflyvemaskine, som også er anvendelig til rejser.

Beskrivelse.

KZ VIII er bygget helt i træ.

Hovedplanet består af en gennemgående hovedbjælke (kassebjælke) med torsionsfast næse, oven på hvilket kroppen fra brandskod til agten for sædet er fast påbygget. Planet er forsynet med splitflaps, men har ikke slots. Som planprofil er anvendt NACA 23018 på midten, overgående til NACA 4412 i tipperne. Derved skulle man uden at give planet geometrisk skænkning alligevel opnå gode stallingsegenskaber.

Kroppen er bygget i to dele, af hvilke den forreste som nævnt er bygget fast på planet. Motoren er ophængt i et motorfundament af svejste stålrør. Agterkroppen, der kan adskilles fra den øvrige maskine, er en elliptisk keglestub af krydsfiner med fast påbygget halefinne.

Understellet er et fast fritbærende understel, der minder meget om understellet på KZ II, men selvfølgelig er mindre i dimensioner. Det er udstyret med mekaniske bremses.

Motoren er som nævnt en Gipsy Major X. Den udstyres med en træpropel med faste blade. Karburatoren er ombygget til rygflyvning. Der er to 40-liters benzintanke i planerne og plads for yderligere 2×40 liter i to gummitanke, der kan leveres som ekstraudstyr, og

som anbringes i planerne uden for understellet.

Beklædning: Maskinen er helt beklædt med finér med undtagelse af alle rorfladerne, der er lærredbeklædte.

Førerrum: Cockpit'et er udstyret med almindelige instrumenter og blindflyvningsinstrumenter. Plexiglasbeklædningen åbnes ved at skubbes bagud, og i nødstilfælde er den afkastelig. Bag ryglænet findes et bagagerum.

Data: Spændvidde 7,2 m, længde 5,85 m, højde 1,8 m til toppen af sideror. Planarealet er 8,64 m². Tomvægten er 400 kg, nyttelast (kunstflyvningsversion) 175 kg, fuldvægt 575 kg. I denne tilstand har maskinen en brudlastfaktor på 12 og er tilladt til al kunstflyvning. Til rejsebrug kan den tage en nyttelast på 250 kg hvorved fuldvægten bliver 650 kg. Planbelastning (kunstfl.) 66,5 kg/m², do. (rejse) 75 kg/m². Motorbelastning henholdsvis 4 og 4,5 kg/hk.

Præstationer (beregnete): Maximalhastighed 290 km/t, rejsehastighed 260 km/t, landingshastighed 75–80 km/t. Stigehastighed ved jorden (kunstfl.) 7 m/sek. Normal aktionsradius ved 160 km/t: 585 km, med ekstratanke (ialt 160 liter) 1170 km (4½ time).

Fra KZ I til KZ VIII.

Det er snart en anseelig række typer, ingeniør Zeuthen har konstrueret. KZ I fra 1937 var en lille ensædet type på samme spændvidde som KZ VIII, men kun med en fuldvægt af 325 kg og en motor på 38 hk. Den blev fulgt af KZ II, der i 1938 fremkom som kupéudgave med lukket kabine og plads til to personer side ved side. Året efter kom sportsudgaven med åbne sæder bag hinanden og en lidt kraftigere motor (105 hk mod 90). Efter krigen kom træner-versionen med 145 hk motor.

I 1943 kom som et sidespring skoleglideren KZ G 1, og derpå fulgte i 1944 den særdeles vellykkede KZ IV-ambulanceflyvemaskine. — Samme år fløj den første KZ III.

KZ V og KZ VI er to projekter, der ikke er blevet bygget. Den første er en tomotorers trafikflyvemaskine nogenlunde i klasse med DH Dove, mens KZ VI er en 4-sædet taxamaskine med to motorer.

KZ VII er som KZ III en højvinget privatflyvemaskine, men med plads til 4 mod 2 personer og med 125 hk motorer i stedet for 100 hk. Og nu følger altså KZ VIII, der som KZ I er ensædet, men jo unægtelig er en noget mere »hot« type. Der er næppe noget større marked for en maskine af denne type, så selv om der er lagt vægt på den enkelte byggemåde, bliver prisen forholdsvis høj, idet der kun bygges to eksemplarer. Selv om KZ VIII altså ikke giver noget tegn til en større genopliven af dansk flyvemaskineindustri, er det dog et lyspunkt i en ellers temmelig mørk tid og et vidnesbyrd om, at der godt kan bygges flyvemaskiner i Danmark, hvis bare der blev lejlighed hertil.

Bygningen er allerede påbegyndt, og man håber at have KZ VIII i luften inden årets udgang.

PW.

Med „Lærken“ til Cape Town

Af lrs. Børge Moltke-Leth

UNDER denne titel holdt jeg for nogen tid siden i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben et foredrag om og viste en farvefilm fra en flyvetur, som jeg i foråret 1948 sammen med min gode ven, captain *Kåre Pay*, havde den store oplevelse at foretage fra Danmark til Sydafrika. FLYVs redaktion, som overværede foredraget, har bedt mig om at skrive en lille artikel om denne flyvetur, og i det følgende skal jeg i al kort-hed søge at fortælle FLYVs læsere lidt om denne store oplevelse.

Enhver privatflyver har sikkert ikke blot een, men mange gange drømt om at kunne begive sig ud på en flyvetur lidt ud over de traditionsbundne ruter mellem danske flyvepladser eller til Holland, Belgien, Frankrig eller England, men kun få har fået chancen. Denne kom til mig i slutningen af 1947, da Pay spurgte mig, om jeg ville være med til at flyve en »Lærke« til Cape Town. Jeg svarede naturligvis ja og spurgte ham lidt nærmere ud om planerne, men slog det siden ud af hovedet.

Imidlertid var der realitet bag hans spørgsmål, idet godsejer *Søren Ingemann*, som var en god ven af Pay, allerede i længere tid havde opholdt sig i Sydafrika for at undersøge Danmarks muligheder for i Afrika at forpagte arealer til dyrkning, for dansk regning, af majs, jordnødder etc., og til gennemførelse af disse undersøgelser havde brug for en flyvemaskine, som med gode start- og landingsgenskaber kunne være ham til stor nytte ved besøg på ellers vanskeligt tilgængelige steder. Valget var her naturligt faldet på den danskbyggede KZ VII, også kaldet »Lærken«, som yderligere havde den fordel at kunne indkøbes for dansk valuta. Direktoratet for vareforsyning, som i spørgsmålet om frigivelse af »Lærker« til andre formål end eksport ellers har vist sig som en meget utilnærmelig institution, gav sit samtykke til køb af maskinen, og i begyndelsen af februar 1948 kom Pay til mig og mindede mig om mit løfte, som han gerne så opfyldt, da han mente, at man på en sådan tur mindst måtte være to piloter.

Vi fik travlt med at få de nødvendige papirer på maskinen, carnets, overflyvningsattest, visa etc., og jeg for mit vedkommende en udvidelse af mit certifikat til også at gælde »Lærken«, i orden, ligesom kortmateriellet naturligvis var et stort problem, som Shell

dog løste for os på særdeles fortræffelig måde.

Maskinens bagerste to sæder blev taget ud og erstattet med en reservebenzintank til 85 liter og plads til nødvendig bagage og grej, hvorhos vi endelig af nationalbanken fik stillet de fornødne midler til rådighed til turen og til undervejs i Belgien at få installeret en

der dog på nogen måde blev anvendelse derfor.

Vi kunne imidlertid ikke få maskinen repareret i Jever og begik, det skal erkendes, en stor fejl ved den næste dag ikke at flyve hjem igen, men at fortsætte til Bruxelles via Amsterdam og derfra videre til Paris. Alle tre



Billederne fra forfatterens farvefilm lader sig desværre ikke reproducere. Der var safari-optagelser omtrent som ovenstående. Løvebillederne var ibrigt de eneste, der var lidt rystede . . .

radio, som dengang ikke kunne erhverves i Danmark.

»København—Padborg retur«.

Den 18. marts om eftermiddagen startede vi fra Kastrup for næste morgen at kunne flyve videre fra Beldringe til Belgien. Allerede over Storebælt satte reservetanken imidlertid på grund af en fejl ved benzinpumpen ud, og vi fik i løbet af natten maskinen repareret i Beldringe af en fra København rekvireret mekaniker. Næste morgen var der imidlertid lukket i Hamburg, Amsterdam og Bruxelles, og først kl. 11.50 blev der meldt klar fra Amsterdam, hvorefter vi stak af.

Nogle af mine venner havde spøgefuldt kaldt vor tur »København—Padborg retur«, og da reservetanken nede over Nordtyskland igen begyndte at strejke, og vejret samtidig begyndte at lukke sig temmelig kraftigt omkring os, kom vi uvilkårligt disse ord i hu. Vi ønskede dog ikke at falde ved den første hurdle og besluttede derfor at søge frem til den danske brigade i Jever, hvor vi vidste at kunne finde en flyveplads, og hvor vi som følge deraf håbede at finde nogle af hærens KZ maskiner med tilhørende mekanikere. Efter nogen tids søgen så vi Dannebrog dukke op gennem regndisen, og vi lagde an til vor første landing. Åbenbart så den vagthavende officer denne aldeles uforberedte situation som en kærkommen lejlighed til at foretage sig noget ekstraordinært, thi i løbet af et øjeblik, og medens vi endnu kredsede rundt for at orientere os om landingsforholdene, så vi til vor store overraskelse både ambulancer og brandslukningsmateriel køre frem, uden at

steder var det umuligt at få rettet fejlen, og — efter at have opbrugt størstedelen af vor »radiovaluta« til mekanikerudgifter — måtte vi bide i græsset og flyve tilbage til Kastrup, hvor KZ i løbet af et døgn fik fejlen rettet, således at vi den 27. marts påny kunne starte fra Kastrup og denne gang for ikke at vende tilbage.

Til Afrika.

Turen gik herefter slag i slag over Bruxelles (hvor vi ikke havde råd til at få vor radio!), Paris, Lyon, Marseilles, Nice, Firenze, Rom, Neapel til Catania på Sicilien, hvor vi ankom den 31. marts. Den næste morgen var vejret dårligt, og da vor næste etape jo var overflyvning af Middelhavet til Tunis, fløj vi op til Palermo, som vi fandt var et bedre udgangspunkt for de 73 minutters flyvning over det åbne vand. Først dagen efter lettede vejret, og med en skyhøjde på 400 meter, godt sigt, men en del sidevind fløj vi på 2 timer og 45 min. til Tunis og satte, jeg for første gang, foden på Afrikas jord.

Herfra gik turen videre langs Nordafrikas kyst over Castel Benito, Marble Arch, Benghazi til Merse Matruh ved den ægyptiske grænse, en lang og trættende tur, faktisk kun over sand, men naturligvis interessant med alle de synlige minder i form af skyttegrave, nedskudte flyvemaskiner, brændte tanks etc. fra det store Afrikafelttog, minder, som sikkert kun tidens tand vil gøre sig den ulejlighed at søge at fjerne. Fra Merse Matruh gik turen videre til Cairo med ankomst 4. april.

Sidevindslanding med »ground-loop«.

I Benghazi og Cairo havde vi turens to eneste dramatiske landinger. I Benghazi blæste



Forfatteren, lrs. B. Moltke-Leth, er en kendt dansk privatflyver, hvis portræt vi ikke blot bringer i anledning af artiklen, men især fordi det var landsretssagfører, der i sin tid på DKDAS's generalforsamling fremsatte det lovforslag, der efter behandling i lov-

udvalget blev fremlagt og vedtaget på generalforsamlingen fornylig.

der ved vor ankomst en sand orkan, og der var kun mulighed for en landing i 90° sidevind, f. s. v. vi ønskede at lande på runway'en, hvilket jeg, som sad ved pinden, foretrak. Vi kredsede en del tid i luften for at blive fuldstændig fortrolig med forholdene, alt imedens situationen fra Jever med ambulancer og brandslukningsmateriel gentog sig, og man fra tårnet med morsesignaler søgte at give os instruktion om at lande på græsset, som jeg imidlertid på grund af bombehuller absolut ingen tillid havde til. Nå, ned kom vi, og maskinen gik 540° rundt med venstre plantip et par tommer over jorden. Ej heller denne gang blev der brug for den til disposition fremkørte assistance, og maskinen var fuldstændig intakt. Jeg havde den glæde, at Pay med sine flere tusind timers erfaring bagefter betroede mig, at han intet øjeblik havde været urolig, og at han ville have handlet på samme måde og med nøjagtig samme resultat, men i mit stille sind har jeg nu senere overvejet, om ikke en landing på tværs af runway'en havde været det rigtigste.

»Lærken«s natlanding i Cairo generer en Constellation.

I Merse Matruh havde man oplyst os om, at vi skulle lande på en ganske bestemt flyveplads så og så mange miles nord for Cairo, og at flyvepladsen ville være oplyst, da vi først ville nå frem længe efter mørkets frembrud. Vi fandt da også på det opgivne sted en iøvrigt fortræffelig oplyst flyveplads, som vi længe kredsede over for at få grønt lys, da vi jo ingen radio havde. Lyset udeblev, og ned skulle vi jo, så efter at have set os godt om landede vi i god behold straks i begyndelsen af den mere end 2 km lange runway. Vor projektør var imidlertid fastmonteret og lyste op i vejret, når halen var på jorden, så det tog os naturligvis en del tid at taxie hele den runway igennem, og godt og vel halvvejs igennem hørte vi et drøn bag os og blev samtidig skarpt belyst af nogle kraftige projektorer. Det var en Constellation fra Basra på vej til Amsterdam, som herefter pænt måtte luske efter os hele vejen til administrationsbygningen. Det var ikke blide ord, som blev vor velkomst, men vi var naturligvis sagesløse, da vi havde gjort, hvad vi kunne, og da det var Merse Matruh, som havde glemt at meddele Cairo om vor ringe eksistens.

Langs Nilen og Det Indiske ocean.

Efter nogle dages ophold fløj vi langs Nilen over Luxor til Wadi Halfa, som ligger på grænsen til den sudanesiske ørken, som vi gennemkrydsede med mellemlandinger i Atbara, Khartoum og Malakal (51° c. i skyggen!) til Juba og derfra videre over Kisumu til Nairobi, hvor vi stoppede op for en halv snes dage, som vi benyttede til at gå på jagt, også kaldet safari.

Fra Nairobi gik turen til Mombasa ved det indiske Ocean og langs dette som regel over en pragtfuld strandbred den mere end 5.000 km lange strækning til Cape Town med mel-

lemplan.linger i Dar-es-Salaam, Lindi, Mocambique, Antonio Enes, Quelimane, Beira, Lourenco Marques, Durban og Port Elisabeth. Dette var naturligvis en flyvetur, som bød på de mest strålende scenerier og herlige oplevelser, vanskelige for ikke at sige umulige at gengive i en kort artikel i FLYV.

Vi landede i Cape Town den 30. april og havde den glæde at aflevere en maskine, som var uden en skramme, udover en på grund af varmen revnet vindskærm. Den tilbagelagte strækning var 16.722 km og flyvetiden 111 t 43 min.

Erfaringer og gode råd.

Om maskinen kan jeg oplyse, at den på en sådan tur naturligvis hele tiden må have en efter temperaturen tilpasset olie, og den foreskrevne benzinkvalitet. Disse problemer voldte os en del, men dog ikke uovervindelige vanskeligheder. Endvidere bør man have radio. Endelig må man selv nøje overvåge de nødvendige eftersyn.

Benzin og olie har vi kun fået på flyvepladser, og da vor længste etape var på 5 t. 30 min., vil man forstå, at Afrika i forhold til landets størrelse ad vor rute er vel udstyret med flyvepladser.

Kortmateriellet var i al væsentlighed godt, i al fald til vort formål, da vi kun fløj i absolut godt vejr, men ikke tilstrækkeligt for blindflyvning med en »Lærke«, som trods sit navn dog havde store vanskeligheder ved i troperne at svinge sig op i de nødvendige højder, især over Kenya, hvor en del bjergpas måtte benyttes, og idet flere højdeangivelser var ukorrekte.

Landingsafgifter, service og hotelomkostninger er nogenlunde som i Europa, også uforudsete udgifter. Omkostningerne ved en sådan tur lader sig derfor med relativ stor sikkerhed forudberegne.

Erfaringer gør man naturligvis i hobetal på en flyvetur af denne dimension, og skal jeg til slut give et par gode råd, vil jeg sige:

Stol altid på dårlige vejrrapporter, stol aldrig på gode, og — vend om i tide! Følger man min gode ven Pay's princip: »Better safe than sorry«, er man sikker på at nå frem.

Børge Moltke-Leth.

EN KZ III PÅ PONTONER



I tilslutning til meddelelsen i FLYV's aprilnummer, hvori der stod, at ingen KZ-III eller KZVII havde været forsynet med pontoner, beder Widerøe's Flyveselskab os om at oplyse, at selskabet har udstyret en KZ-III med pontoner og benyttet denne som søluftfartøj lige siden forrige sommer. Pontonerne er Edopontoner, og søluftfartøjet har vist glimrende egenskaber. Som tidligere omtalt i FLYV har nordmændene også brugt KZ-III på ski med udmærket resultat.

Viggo Widerøe har for nylig fejret 25 års jubilæum som flyver, og samtidig har hans firma passeret de første 15 års virksomhed.

Hvor mange G kan man tåle?

SOM bekendt — om ikke andet så fra dramatiske amerikanske flyverfilms — udtrykkes de accelerationspåvirkninger, man kommer ud for under flyvning, f. eks. ved opretning fra et dyk, ved antallet af »g«, således at en påvirkning på 2 g vil sige, at man trykkes ned i sædet med det dobbelte af sin vægt.

Ved 2 g føles hænder og fødder tunge, ved 3 til 4 g er det svært at holde hovedet oprejst, og ved 5 g kan man kun gøre ganske små bevægelser, mens synet mindskes eller forsvinder. Fra 5—9 g kan der indtræde bevidstløshed, men den kommer igen, hvis påvirkningen ophører. En indflyver, der må have umådelige kræfter, kom fornylig ud af førersædet på en ny jager, hvis accelerometer viste 9,4 g.

Negative g er man mere følsom overfor, fordi blodet presses op i hjernen. Man kan tåle $\div$ 4,5 g, men har hovedpine og andre følger længe efter. »På tværs« kan man tåle 12 g uden større forstyrrelser, hvorfor man i visse tilfælde påtænker at indrette førersædet, så flyveren ligger ned. Af samme grund kan man tåle betydelige påvirkninger ved en crash-landing, hvis man sidder i en velindrettet stol med ryggen i bevægelsesretningen.

Tidsfaktoren spiller imidlertid en stor rolle. Jo kortere påvirkningen er, jo mere kan man tåle. Man regner med, at accelerationer på 7—8 g højst kan tåles i 3—4 sekunder. I retningen bryst-ryg kan man tåle 10—12 g i op til 3 sekunder, og man kan tåle op til 17 g i kortere tid. Man kan tåle en negativ påvirkning (fod-hoved) på 11 g, hvis det kun varer 0,3 sekund. Meget store påvirkninger i meget kort tid kommer flyvere på moderne hurtige maskiner ud for i de udskydelige førersæder, hvormed man i nødstilfælde kommer ud af maskinen. Når hastigheden er faldet noget, udløses først faldskærmen.

★

Fantastisk luftbro-præstation

I en 24-timers periode i påsken befordrede luftbroen 11.764 tons varer til Berlin på 1398 flyvninger, hvilket var en stor forøgelse af det hidtil største tal på 8246 tons på 922 flyvninger den 11. april. Man regner med, at der pr. døgn i gennemsnit behøves 10.000 tons for at opretholde en normal levestandard i byen. Noget andet er så, at denne transport ikke dækker behovet for en fuldt udviklet industriel transport. Det fremgår ikke af meddelelserne, om der er tale om metriske tons på 1000 kg eller om »short tons« på 2000 pund, eller ca. 910 kg.

KZ VII

som ny, kun gået ca. 200 timer, sælges. Bill. mrk. 15 modtager FLYV's eksped., Vesterbrog. 60, København V.

KZ III billig til salg

kontant eller rate. Fabriksny januar 1947. Meget velholdt. Nærmere oplysninger i billet mrk. 25 modt. FLYV's eksped., Vesterbrog. 60, København V.



Gander fra luften.
Man ser tydeligt hovedstartbanens bredde.

GANDER LUFTHAVN

GANDER på New Foundland er vistnok et af de mest vigtige strategiske punkter på luftruterne over det nordlige Atlanterhavsområde. Den er et centrum for al den lufttrafik, som omfatter Bermuda, Azorerne, Europa, Canada og USA. Alle flyvninger inden for dette område, hvad enten de går via Gander eller ej, og hvad enten det drejer sig om regelmæssige luftruter eller lejlighedsvis flyvninger, er afhængig af Gander.

Lufthavnen har iflg. Easo Air World fået sit navn fra den i nærheden liggende Gander Sø, der snor sig et halvt hundrede kilometer gennem klippefyldt og skovrigt terræn. Søen, der er 370 m dyb, fryser sjældent til, ikke engang når havet gør det, og om vinteren er dens blå farve let kendelig i det omkringliggende, hvide snelandskab.

Det sted, hvor lufthavnen nu ligger, hed oprindeligt Hattie's Camp. Det var et højdeplateau ved siden af Gander Søen, ca. 150 m over dennes overflade. Her blev i sin tid bygget en radiostation til brug for flyvebådsbasen ved Botwood; det var da man på luftfartskonferencen i Ottawa i 1935 planlagde oprettelsen af de første transatlantiske luftruter. Da det også var nødvendigt at have en lufthavn på New Foundland, valgte den britiske regering denne plads som den bedst egnede.

Ganders betydning under den 2. verdenskrig.

Da den 2. verdenskrig udbrød i 1939, stod Gander klar til at kunne benyttes af Royal Canadian Air Force som basis for ubådseftersøgningen. Senere blev den udgangsstation for den vestgående militære lufttrafik over Nordatlanten, og i løbet af 4½ krigsår startede over 17.000 militære flyvemaskiner fra Gander østover.

Efter krigen blev Gander overtaget af New Foundlands regering, og da man i slutningen af 1945 opgav at anvende flyvebåde på de nordatlantiske luftruter, blev lufthavnen en uundværlig mellemstation for de landflyvemaskiner, der nu blev sat ind på trafikken over Nordatlanten. Gander, som er beliggende en trediedel af vejen på den ca. 15 timers flyvning fra New York til Europa, er så at sige udelukkende en mellemlandingsstation

for benzinpåfyldning. Og der gøres flittigt brug af denne ensomt beliggende lufthavn; over 50 gange om dagen anløbes den af flyvemaskiner, som trafikerer de nordatlantiske luftruter.

Gander omfatter 929.000 m² start- og landingsbaner; deraf to, som er 1830 m lange og 183 m brede, og een, som er 1815 m lang og 305 m bred, vist nok den bredeste start- og landingsbane i verden.

Byen Gander.

Byen, som er vokset op sammen med lufthavnen, er beliggende i vinklerne mellem startbanerne, og med undtagelse af nogle enkelte huse er alle bygningerne, som er af træ, opført under krigen. Dette gælder både administrationsbygninger, værksteder, messebygninger, fire hoteller, de fleste beboelseshuse, en skole, et hospital med 120 senge, tre kirker og et biografteater. Lov og orden opretholdes af en politisergent og to menige betjente.

Befolkningen, som udgør 3000 mennesker, består af 1700 newfoundlændere, der alle er beskæftiget ved lufthavnen, deres familier samt 300 funktionærer af fremmede nationer, som er ansat i den halve snes luftfartsselskaber, der driver regelmæssig lufttrafik på Gander.

Lufthavnens eneste forbindelse med omverdenen er, bortset fra luftvejen, en smalsporet jernbane, som løber langs den nordlige udkant af lufthavnen. Til New Foundlands hovedstad St. John er der ca. 250 km med jernbanen.

Selve byen Gander har ca. 37 km veje, og hvis man vover sig uden for dette sparsomme vejnet, ender man uvægerligt i vildniset. De motorkøretøjer, som skal bruges på lufthavnen, må derfor lide den tort at blive transporteret til byen pr. jernbane.

Da Gander i udpræget grad tjener som service-station for luftfarten, forefindes der naturligvis de bedst mulige anlæg for benzinpåfyldning, og disse er således indrettet, at alle anlæg fungerer friktionsfrit, selv om også den strenge vinter har favnet den isolerede lufthavn på New Foundland, som atlant-lufttrafikken af økonomiske og sikkerhedsmæssige grunde slet ikke kan undvære.

Czechoslovakiet køber russisk.

De første to af et endnu ukendt antal Ilyushin Ii-12 tomotorede middelstore transportmaskiner, som CSA har købt fra Rusland, er nu ankommet til Czechoslovakiet. CSA vil også senere få et antal (11-18) af typen Ii-18 firemotorede maskiner fra Rusland. CSA er således det eneste luftfartsselskab udenfor Rusland, som får tilladelse til at anvende de nyeste russiske luftfartøjer. Det skal blive interessant at studere disse på Kastrup, såfremt de bliver sat på udenlandsruterne. C. C.

Svæveflyvning i England

Den faktor, der i øjeblikket spiller den største rolle for populariseringen af svæveflyvning, er den frivillige ungdomsorganisation Air Training Corps, som er knyttet til Royal Air Force. Ca. 2000 unge mennesker aflægger årligt prøverne til A-diplomet, og ved slutningen af 1948 var ialt 15.000 elever under uddannelse.

Meningerne om værdien af kendskabet til svæveflyvning for den militære flyvertræning er noget delte. Men givet er det i hvert fald, at med de store priser på privat motorflyvning er svæveflyvning en billig sport, og det er en nem måde at gøre de vordende flyvere luftvante på. Svæveflyvningen er lige så værdifuld som de små sejlklubber, der fremmer interessen for sømandskabet. Og ligesom tilfældet er med sejlsport, så er der mange ældre, erfarne flyvere, der holder af svæveflyvningen for sportens egen skyld. Den fornemmelser, det er at sidde i et svæveplan, har man ikke i en larmende flyvemaskine.

På grund af sin forholdsvis ringe udstrækning og manglen på terrænvariationer i større udstrækning hævder englænderne, at landet er noget handicappet med hensyn til svæveflyvning, fordi opnåelsen af store resultater kræver større dygtighed, end hvis de naturlige betingelser havde været til stede.

Men hvad enten det nu kun skal betragtes som en sport for særligt interesserede eller som en spore til fremme af flyveforståelsen, så vil svæveflyvningen stadig i stigende grad interessere den britiske ungdom.

Silent Wings.

Medlemmer af Air Training Corps ved et svæveplan.



SALGET AF STRATOCRUISERNE

SOM det vil være læserne bekendt fra dagspressen, vil de fire Boeing Stratocruiser alligevel ikke komme til at flyve under skandinaviske flag, idet de er blevet solgt til BOAC i England. Der var i nogen tid blevet ført forhandlinger med BOAC, som længe har haft 6 Stratocruiser i ordre, om sælles overhallings-tjeneste for disse maskiner, idet man skulle kunne opnå bedre økonomi ved et samarbejde.

Efterhånden blev resultatet imidlertid, at BOAC købte de fire af SAS. Tiderne har jo ændret sig en del, siden SAS bestilte disse maskiner, og frem for alt er de blevet forsinket flere år, så som situationen nu ligger og med de udmærkede erfaringer, man har gjort med DC-6'erne på atlantehavsruoterne, så mener SAS at kunne klare sig foreløbig med disse, ligesom flåden undgår at blive kompliceret med nye typer.

Endvidere er den økonomiske situation blevet en del forbedret ved salget, idet SAS har fået dækning for såvel de udlagte penge som prisstigningen og de meget betydelige udgifter til uddannelse af personale m. m. Endelig er

der endog en fortjeneste på salget, som drejer sig om 43 millioner sv. kr. En del heraf erlægges i sterling, en anden del i dollars.

I maj måned finder DDL's årlige generalforsamling sted, og her vil der formentlig komme en afklaring af de mange forhold, der i den senere tid har været omtalt i dagspressen.

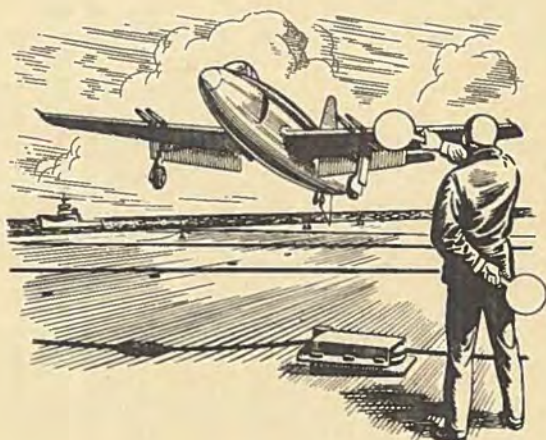
Finansudvalget havde endnu ikke, da disse linier blev skrevet, taget stilling til den ordning, ministeren for offentlige arbejder efter forhandlinger med DDL foreslog. Den går ud på, at DDL's aktiekapital nedskrives med 6 mill. kr. (20 pct. af aktiekapitalen), mens staten tegner for 8 mill. kr. nye aktier til parikurs, ligesom den yder DDL et driftslån for 1949 på 5 mill. kr. mod pant i flyvemateriellet.

Hvis denne ordning godkendes af myndighederne, vil den blive forelagt DDL's generalforsamling til godkendelse. På generalforsamlingen vil bestyrelsen (bortset fra myndighedernes repræsentanter) under hensyntagen til forholdene stille sine mandater til rådighed, hvilket dog ikke betyder, at man ikke er villig til genvalg.

ROYAL NAVY's nye jetjager THE SUPERMARINE „ATTACKER“

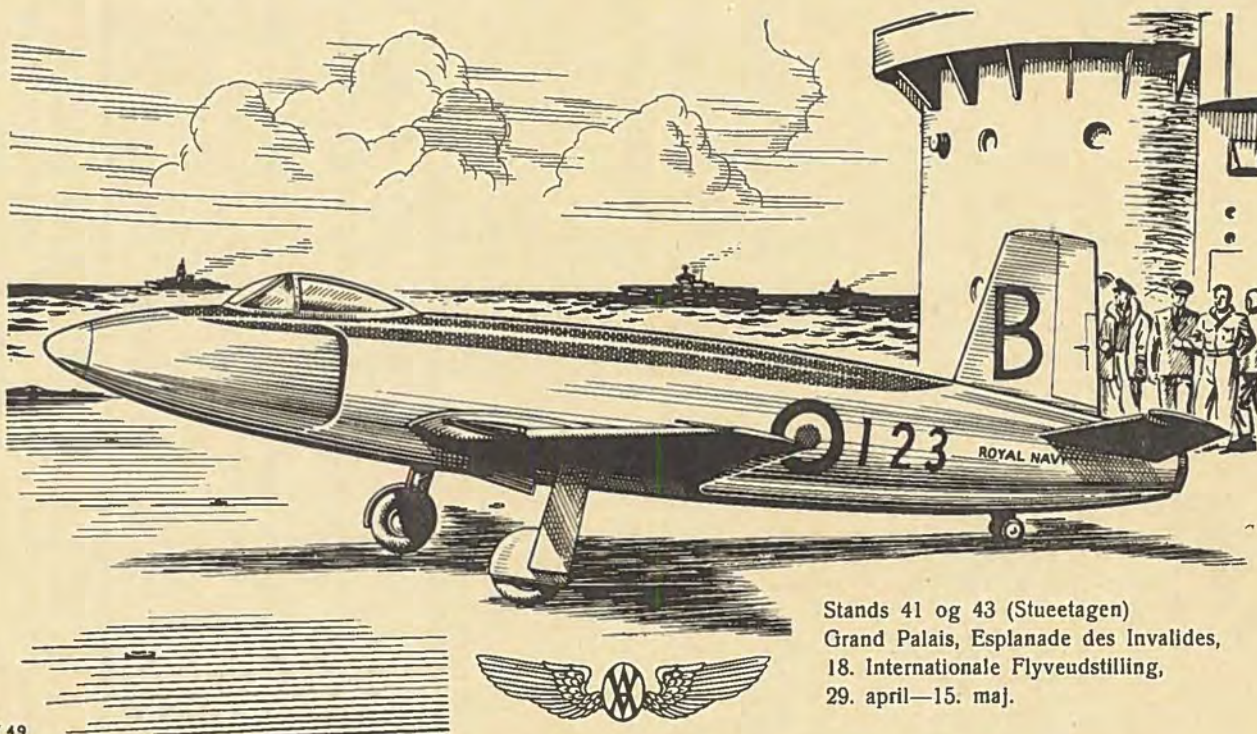


Når der kræves stor silgehastighed og acceleration samt fremragende manøvredegtighed ved store hastigheder, er Vickers Supermarine „Attacker“ simpelthen uovertruffen til anvendelse i forbindelse med hangarskibe. Dens standardbevæbning består af fire 20 mm Hispano kanoner.



Glimrende kontrol ved stillingshastighed takket være anvendelsen af „lift spoiler“ betjent af føren, frit udsyn fra cockpittet og en understøtelskonstruktion med stor vinding og som samtidig giver en udpræget dæmpning — alt dette er faktorer, der bevirker, at the „Attacker“ er særlig egnet for dæklandinger.

Vickers Supermarine „Attacker“ fremstilles nu til „Royal Navy“. Udover at besidde alle de fremragende egenskaber, som kendetegner den landbaserede version, må den hangarskibsbaserede „Attacker“ være i stand til at modstå de yderligere påvirkninger, der fremkommer ved hyppige dæklandinger. Da „Royal Navy“ fornylig stod overfor det problem at skulle træffe bestemmelse vedrørende anskaffelsen af en ny jetjager, blev såvel disse kendsgerninger som en række andre taget i betragtning. Den succes, hvormed the „Attacker“ bestod de meget krævende prøver, for hvilke den blev udsat, medførte, at den blev valgt til marinen.



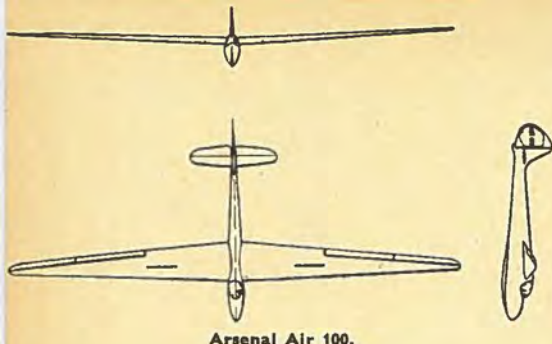
Stands 41 og 43 (Stueetagen)
Grand Palais, Esplanade des Invalides,
18. Internationale Flyveudstilling,
29. april—15. maj.

OAT 49



VICKERS ARMSTRONGS LTD. . VICKERS HOUSE . BROADWAY . LONDON . ENGLAND

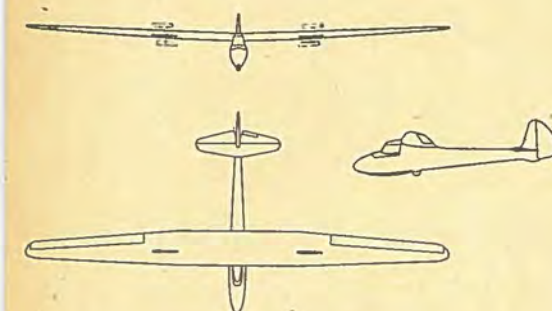
Repræsenteret af ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.



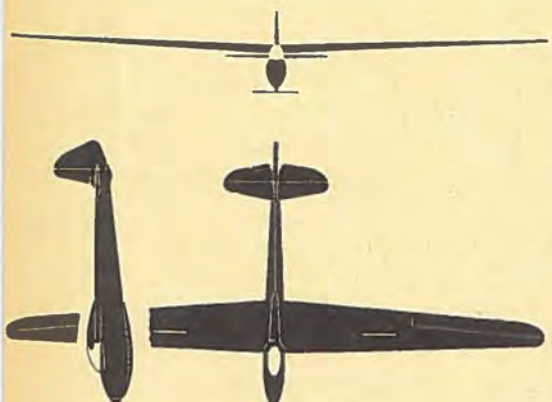
Arsenal Air 100.



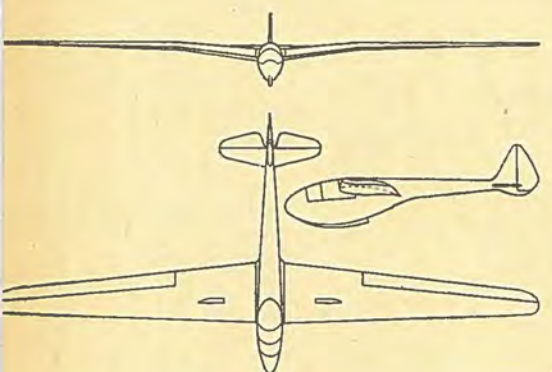
Den elegante franske Air 100 i skråtopvind.



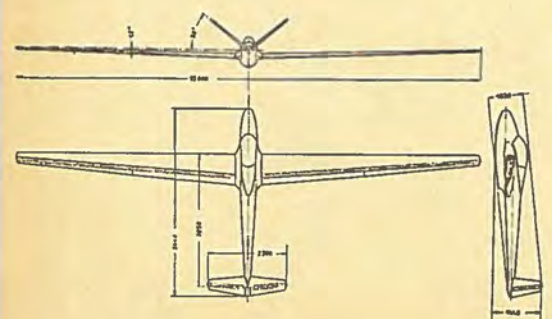
Slingsby Kirby Gull IV.



EON Olympia.



WKS-4.



MODERNE SVÆVEPLANER

fra Frankrig, England, Czechoslovakiet og Østrig

I DET sidste halve års tid har vi i FLYV beskrevet en række moderne svæveplaner, såsom Lunak, WLM-1, SGS-21 og 23 samt i kort-hed tidligere Sohaj og Canguro. Med de i denne artikel beskrevne typer håber vi at have orienteret læserne tilstrækkeligt til, at de har fået et godt overblik, inden forhåbentlig mere aktuelle begivenheder de næste måneder beslaglægger svæveflyvesiderne.

Den franske Air 100 danner ryggraden i den højere franske svæveflyvning og blev benyttet i fire eksemplarer af det franske hold i Samaden, samt af schweizeren Schachenmann, der blev nr. 2, og ægypteren Kamil. Den havde en hård kamp med den gamle tyske Weihe, som den i høj grad ligner og også er i familie med. Weihe har længe været anerkendt som et af de bedste tyske rekordplaner og anvendes i mange lande. — Air 100 er konstrueret af OSTIV's præsident, ing. Jarlaud fra arsenal-fabrikkerne, og har stort set samme præstationer som Weihe, men er væsentlig stærkere, bedre i detaljerne og behageligere at flyve. Specielt er krængningsrørstyringen forbedret. Den tydeligste ydre forskel er, at planet på Air 100 er nedsænket lidt i kroppen i stedet for at ligge ovenpå. Planet er næsten det samme som på Weihe, men med lidt tykkere profil ved roden. Mærkeligt nok opgives synkehastigheden ved 100 km/t til 1,6 m/sek mod Weihe's 1,3 m/sek. I glidetid og mindste synkehastighed er Air 100 en ubetydelighed bedre.

Mens Air 100 med sine 18 m spændvidde hører til de store svæveplaner, er de øvrige vi skal se på, i mellemklassen eller den lille klasse.

Den engelske Slingsby Kirby Gull IV er et engelsk forsøg på at fremstille en type af Olympia's størrelse, men med bedre flyveegenskaber. Konstruktionsmæssigt afviger den

ved et planmidterparti med konstant korde, hvad der letter og billiggør konstruktionen.

Den tjekkiske Zlin 25 Sohaj er en anden variation over samme tema. Den har ualmindelig smukke linier, og de opgivne præstationer er pæne, selv om kroptværsnittet er en smule større end på Olympia, hvilket giver et rummeligere førersæde.

Den engelske EON-Olympia er en engelsk version af den originale tyske Olympia med ganske få ændringer i kabinen m.m. Den leveres som de fleste af ovenstående svæveplaner med indbygget hjul og er ligesom disse af almindelig trækonstruktion. Den er tilladt for begrænset kunstflyvning og skyflyvning.

Mens de foregående er prøvede typer, der er i brug, er WKS-4 en prototype. Den er bygget 1947 og konstrueret af W. Kittelberger i Østrig. Både schweiziske og franske flyvere har prøvet den og er begejstrede. Mens de tidligere beskrevne typer har enkelt v-form, har denne let mågeform. Profilet er Gö 535 (som Baby) og NACA M 3. Det meget lille svæveplan skal være lettere at flyve end Baby og tilladt for begrænset kunstflyvning. I betragtning af den lille størrelse og det anvendte profil forekommer de opgivne præstationer noget rigeligt optimistiske og bør — som de fleste beregnede præstationer — tages med et vist forbehold.

Hütter 30 er endnu kun et projekt, som for nylig er beskrevet i »Aero Revue«. Det stammer fra de sidste krigsår og minder på mange punkter om de synspunkter, ing. Wolfgang Hütter fremsatte i sit foredrag på OSTIV-kongressen i juli. Brødrene Hütter har altid sværmet for de små svæveplaner og mener, at man ikke mindst af økonomiske grunde bør stræbe efter disse. Hütter 30 har større spændvidde end WKS-4, men et mindre planareal. Sideforholdet er med 22,3:1 usædvanligt

Type	Spændvidde	Længde	Planareal	Tomvægt	Fuldvægt	Glidetid — ved hastighed	Synke-hastighed ved hastighed	Synkehast. v. 100 km/t	Brudlast-faktor
	m	m	m ²	kg	kg	km/t	m/sek km/t	m/sek	
Air 100	18,0	8,0	18,0	242	337	30 64	0,55 60	1,60	12
Gull IV	15,3	7,4			250	26 65	0,7 61		
Sohaj	14,9	7,1	13,8	165	265	27 75	0,65 60	1,20	
EON Olympia	15,0	7,27	15,0	196	286	25 73	0,67 63		9,6
WKS-4	12,0	5,55	10,5	102	192	30	0,45 55	1,30	
Hütter 30	13,6	5,44	8,3	75	170	30 80	0,65 62	1,00	9

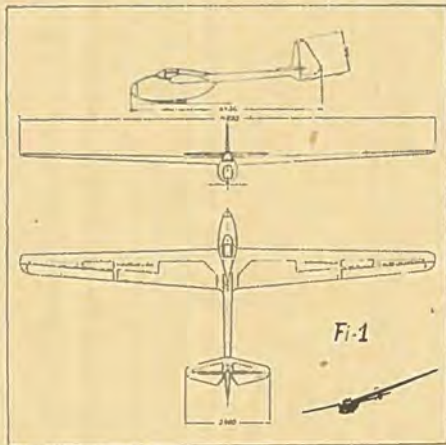
Tabel over de vigtigste data for de omtalte svæveplaner.

Norge ekspedition med Fi-1



Den 20. marts afgik Polyteknisk Flyvegruppes 2. norgesekspedition til Trondheim. Det materiel, den danske ekspedition anvendte i 1948, viste sig ikke at være opgaven voksen, idet man ofte fløj i store vindstyrker, hvor en Baby må trykkes op på høje hastigheder for at komme frem mod vinden og derved får en høj synkehastighed.

Det lykkedes nu flyvegruppen at forøge bestanden af rekordplaner i Danmark betydeligt, idet Hütter'en, Olympia'en og Mül3 får konkurrence fra et eksemplar af den svenske type Fi-1, som er blevet indregistreret OY-XIX.



Oversigtstegning af Fi-1.

Fi-1 fremkom i Sverige 1943 og er beskrevet i FLYV nr. 3/1944. Det er et lille fritbærende svæveplan, som er fuldt kunstflyvningsdygtigt. Forkroppen er af svejste stålrør, beklædt med en »bagt« træskal. En bom bærer halepartiet. Der er indbygget hjul under kroppen.

Data: Spændvidde 14 m, længde 6,4 m, tom-

stort. Såvel plan som krop bygges i en særlig skalkonstruktion med en 4-8 mm tyk yderskal, der optager de fleste påvirkninger, er enkel at fremstille i serier og ved eliminatio- nen af en masse indre smådele gør fremstil- lingen billig. Der anvendes et moderne la- minarprofil á la Mustang etc. Agterkroppen er et stærkt tilspidset konisk rør, som bærer det v-formede haleparti. Der er lagt stor vægt på at give flyveren en behagelig kabine med godt sigt. I stedet for de normale bremseklap- per i planerne (som er vanskelige at indbygge ved skalkonstruktionen) er planet udstyret med en bremse-faldskærm.

Forhåbentlig bliver det snart muligt at få bygget et eksemplar af den nye Hütter et eller andet sted i verden. Det egner sig imidlertid ikke til enkeltfremstilling, men er et typisk serieplan.

PW.

vægt 165 kg, fuldvægt 250 kg. Mindste synke- hastighed er 0,7 til 0,75 m/sek., omkring 65 km/t. Bedste glidetæl 23 til 24 ved ca. 70 km/t. Ved 100 km/t synker planet 1,7, ved 110 km/t 2,2 m/sek.

Vel er Fi-1 ikke et svæveplan i højeste klas- se, men Fi-1'en skal nok kunne måle sig med de få andre virkelige svæveplaner, vi har, og til det forskningsformål, hvortil det er anskaf- fet, vil flyvegruppen sikkert få glæde af det.

Foruden de 4-5 mand, der først rejste der- op, er flere af gruppens medlemmer senere fulgt efter, og ekspeditionen sluttede først efter påske. Vi håber senere at kunne bringe nærmere detaljer.

På grund af vanskeligheder med transpor- ten derop, vejret samt forskellige tilladelser, der skulle opnås, kom flyvningerne først i gang den 4. april, hvor Poul Klarsskov i Fi-1 havde en bølgeflynning på 1½ time og steg til 2300 m. Ekspeditionen, der i begyndelsen af april omfattede 9 mand, havde også den to- sædede Schweizer TG-3A til rådighed. Det norske luftforsvar er umådelig hjælpsomt og har stillet en Fairchild Cornell (215 hk) til rådighed til at slæbe svæveplanet op. Det var en af de største vanskeligheder sidste år, at man dårligt kunne nå opvindsområderne med autoslæb. Ekspeditionen er indkvarteret hos luftforsvaret på Værnes flystasjon, meddeles det os af Bjørn Thøgersen på et postkort, der er poststempelt »Hell«!

★

Svæveflyvning i Polen

Den polske svæveflyvning, som før krigen var blandt verdens førende, er nu ved at kom- me i gang igen. I 1948 blev der fløjet 5000 timer, mere end det dobbelte af tiden i 1947. I 1949 indsættes foruden de talrige tyske svæ- veplaner, man overtog, 25 nye skoleglidere af ABC-typen, 75 overgangsplaner af den gamle Salamander-type, 5 Komar og 5 rekordplaner af typen Sep. I 1948 blev der opnået 25 sølv- og 2 guld-C. Der blev sat 12 rekorder, især af den kvindelige flyver Irena Kempowna, som klarede de 7.

Rekorderne er: Varighed 24 t. 14 min. i en- sædet og 23 t. 51 min. i to-sædet. Højdevinding henholdsvis 4000 og 2630 m, distance 578 og 309 km, målflyvning 304 km, målflyvning med returnering 106 km.

Der er et stadigt større samarbejde med svæveflyvere fra de andre østlige lande, og der skal afholdes flere konkurrencer i 1949. Bølgeflynning er udforsket, bl. a. i Grunau, der nu hedder Jelenia Góra. En nat blev der vundet 2940 m højde i bølgeopvind i det pol- ske svæveflyveterræn Zar.

Det polske svæveflyveinstitut har nye og opsigtsvækkende typer under konstruktion. Den polske svæveflyvning er helt statsbekostet.

Sølv og guld

I Frankrig udstedtes fornylig det 479. sølv-C og det 19. guld-C. Polen har ca. 250 sølv- og 3 guld-C, Sverige 186 og 6, England 183 og 3, Schweiz 123 og 2, USA 101 og 21. Danmark har 20 og Holland 7 sølv-C.

Før krigen havde Tyskland over 1000 sølv- og 35 guld-C.

Dette billede giver et godt indtryk af Fi-1.

Varighedsrekorden endelig slået?

I FLG. meddelelse i det franske blad »Les Ailes« har den franske svæveflyver Guy Marchand i dagene 16.-18. marts i Alpilles på en Nord 2000 (den franske Olympia) udført en varighedsflyvning på 40 timer 55 minutter.

Hvis denne rekord bliver anerkendt af FAI, vil tyskeren Kurt Schmidt's over 15 år gamle rekord fra 3.-4. august 1933 på Grunau Baby på 36 timer 35 minutter endelig være aflivet. Den har også haft syv liv ligesom katten. Ad- skillige betydeligt større præstationer er ble- vet udført. Franskmanden Nessler fløj i juni 1942 28 timer. Tyskeren Ernst Jachtmann har i hvert fald to gange overbudt den. Før- ste gang vist på ca. 40 timer — her manglede eller strejkede en barograf. I 1942 fløj tyske- ren Erik Vergens på Weihe 45 timer 28 mi- nutter, og den 22.-24. september 1943 fløj Ernst Jachtmann sin berømte flyvning på 55 timer 52 minutter 50 sekunder. De tre rekor- der fra krigens tid blev imidlertid ikke aner- kendt, da de var sat krigsførende lande. Og- så spanieren Juez Gomez skal have udført en flyvning over 50 timer.

Forhåbentlig anerkendes Marchands nye rekord, og forhåbentlig bliver den snart bety- deligt forbedret, så man ikke skal gå rundt og se ned på verdensrekorden som liggende un- der de præstationer, der i virkeligheden er udført.

Marchand startede kl. 0743 og landede kl. 0038. Flyvningen udførtes mellem 1000 og 1500 m, en enkelt gang var han i 2400 m. Der var radio ombord, men efter 27 timers forløb var akkumulatoren opbrugt.

Sohaj.



NYT UDEFRA

En helikopter looper

Det amerikanske firma Piasecki Helicopter Corp. har fremstillet en ny tandem-helikopter, XHJP-1, til brug for flåden. Det er en udvikling af de tidligere typer, men bygget helt i metal og mere strømlinieførm. Den skal have opnået en hastighed på 210 km/t, hvilket er 10 km/t over den engelske Fairey Gyrodyne's verdensrekord. Rejsehastigheden opgives til 183 km/t og stigeevnen 480 m/min. Den nye helikopter bærer 5 passagerer og to mands besætning og kan som ambulance medføre tre bårer. En kran kan hejse bårerne op fra jorden eller havet (evt. fra et skib), mens helikopteren holder stille i luften ovenover. Motoren er en 525 hk Continental stjernemotor.

Under nogle demonstrationer i dyk med opretning kom næsen så højt op, at flyveren fortsatte rundt i et loop — så vidt vides det første med en helikopter. Det forløb ganske som i en normal flyvemaskine.

Caroline Mars flyver med 269 personer

Rekorden for antallet af befordrede personer i et luftfartøj blev sat den 4. marts af flyvebåden Caroline Mars, som tilhører den amerikanske marines luftstyrker. Flyvebåden, som er bygget af firmaet Martin, foretog en flyvning fra San Diego til Alameda i Californien medførende en besætning på 6 mand og 263 passagerer. Flyvningen varede 2 timer 43 minutter. Caroline Mars har ved tidligere lejligheder fløjet med mange personer om bord, bl. a. engang med 206 og en anden gang med 222 personer om bord.

Den hidtidige rekord for største antal befordrede personer blev sat af det amerikanske luftskib Akron, som i 1933 var i luften med 232 personer om bord.

De rekorder af lignende art, som lovrigt kommer Caroline Mars's nærmest, er sat af den tyske flyvebåd Dornier Do X, som i 1929 foretog en flyvning med 169 personer, og af en amerikansk spilmilitær landflyvemaskine, der fornylig fløj med 190 personer om bord.



Vickers 648 er en udvikling af Viking og Valetta.

Vickers 648 Varsity

For at kunne imødekomme de krav, der stilles til træning på et større tomotoret luftfartøj, har Vickers bygget en ny træner, som har fået typebetegnelsen 648. Det er et lavvinget, tomotoret monoplan, udstyret med to Bristol Hercules motorer, som hver driver en firebladet, hydraulisk betjent propel, hvis blæde kan kugstilles. Den er tænkt anvendt både til dag- og nattræning for flyvere og øvrige besætningsmedlemmer, og dens udstyr er det mest moderne.

Den minder i udseende meget om Valetta-typen; dens krop er lidt længere for at kunne rumme næsehjulet, og på undersiden af kroppen er anbragt et bombemagasin. Bæreplojerne er også lidt længere end Valetta's, og dennes split flaps går igen i træneren, omend arealet er blevet noget forøget.



Piasecki XHJP-1 er en af de største og hurtigste helikoptere, der hidtil har fløjet. Den fremstilles til den amerikanske flåde, der bl. a. vil bruge den til redningstjeneste. Her hejses en bære op.

I. A. T. A.-clearingkontoret har fordoblet sin omsætning i 1948.

Året 1948, andet regnskabsår for International Air Transport Association's clearingkontor i London, har vist en bemærkelsesværdig fremgang i omfanget af clearingforretninger mellem luftfartselskaberne, idet det samlede antal pengeoverførelser har beløbet sig til 124 millioner dollars i 1948 mod 52.400.000 i 1947. Sir William P. Hildred, der er formand for International Air Transport Association, erklærede i denne anledning, at stigningen i I. A. T. A.-clearingkontorets omsætning er beviset på en almindelig forøgelse af den internationale lufttrafik. Clearingkontoret gør det muligt for luftfartselskaberne at foretage pladsreservationer for deres kunder på ruter, der beflyver praktisk talt alle dele af jordkloden, og det endda under særdeles gunstige forhold både hvad angår effektivitet, økonomi og begrænsning af risiko ved valutavækslinger.

Luftfartselskaberne, der udleverer billetter betalbare i forskellige valutaer til strækninger befløjet af det ene eller det andet selskab, henvender sig til clearingkontoret for at klare deres månedsbalancer, som i forvejen er omregnet til dollar eller sterling. Afregningen af disse transaktioner indskrænkes således til en enkelt udbetaling i den ene af disse to valutaer.

Således blev i løbet af regnskabsåret 1948 78 pct. af den samlede omsætning afregnet ved simpel clearing, idet udbetalingerne indskrænkedes sig til ialt 13.640.000 dollars.

Den væsentligste fordel ved dette system ligger i, at det sparer luftfartselskaberne for kursomkostninger ved størstedelen af deres transaktioner, og de har tilsammen i 1948 indtjent 30.000 dollars på den konto.

Yderligere betyder clearingkontoret en væsentlig forenkling og tidsbesparelse i transaktionerne selskaberne imellem; i 1948 har de månedlige afregninger kunnet udføres inden for et tidsrum af mindre end 43 dage imod 60 i 1947.

En overenskomst, der er sluttet med Chicago-clearingkontoret, gør det muligt ligeledes at foretage clearing mellem de selskaber, der er medlem af I. A. T. A., og selskaberne på det interne amerikanske rutenet. Siden denne overenskomst blev underskrevet i maj 1948, ligger den månedlige gennemsnitsomsætning mellem de to kontorer på omkring 200.000 dollars. Der

er nu 31 selskaber fra ca. 20 forskellige Lande, der er medlemmer af I. A. T. A.'s clearingkontor, imod 24 i slutningen af 1947.

Kapflyvning England—New Zealand i 1953

For at fejre hundredårsdagen for oprettelsen af provinsen Canterbury, der har været arnestedet både for den civile og militære flyvning i landet, planlægges en kapflyvning fra England til New Zealand, som skal finde sted i 1953. Reglerne for kapflyvningen er endnu ikke helt fastsat, men man mener, at de vil blive udarbejdet efter samme retningslinier, som var gældende for kapflyvningen England—Australien i 1934. De Havilland fabrikken har som den første tilmeldt sig konkurrencen, men har endnu ikke afgjort, hvilken luftfartøjstype det vil anvende.

Modernisering af DC-3

Efter at Douglas har opgivet efterfølgeren til DC-3, Douglas DC-9, har man udarbejdet planer til en radikal ombygning af de eksisterende DC-3'er med det formål at gøre disse up-to-date. Den nye »DC-3 Super« får to af de nye Wright Cyclone 9HE-motorer, der for en ydelse af 1500 hk kun vejer ca. 640 kg. Desuden får maskinen nyt haleparti, nye ydervinger, forstærket understel med oprækkeligt halehjul og ændret indre.

Totalvægten forøges fra 11½ til 12½ tons, hastigheden fra ca. 300 til ca. 375 km/t. Ombygningen koster mere end hele den oprindelige maskine, men skulle alligevel kunne betale sig.

Konkurrence i Sydafrika

I december holdtes en svæveflyvekoneurrence ved den i 1640 m højde liggende by Kroonstad. Der blev fløjet 120 timer og over 1200 km.

United Aircraft melder om stort overskud

Efterhånden er man blevet så vant til at høre, at alt, hvad der har med flyvning at gøre, giver underskud, og det er derfor i høj grad opmuntrende at erfare, at der også kan tjenes penge på flyvning. I dette tilfælde er det en flyvemaskine- og flyvemotorfabrik, som præsenterer overskuddet, idet regnskabet for United Aircrafts virksomhed i 1948, som blev forelagt på generalforsamlingen den 25. marts i år, udviste et nettooverskud på omtrent 100 millioner dollars. Dette overskud er opnået ved fabrikation og salg af materiel til et samlet beløb af 208,3 millioner dollars. På generalforsamlingen oplystes endvidere, at der ved begyndelsen af 1949 forelå ordrer til et samlet beløb af ca. 335 millioner dollars imod ca. 270 millioner dollars ved begyndelsen af 1948.

Vampire til Frankrig

Efter flere måneders forhandlinger, i hvilke flere vesteuropæiske lande har deltaget, er planerne for levering af Vampire til Frankrig endelig blevet fuldendte. Det er meningen, at typen skal bygges i Frankrig af S.N.C.A.S.E. (Société de Constructions Aéronautiques du Sud-Est), da dette firma har plads og egnede forhold for denne produktion. Beslutningen er et led i standardiseringen af våben i Vest-europa.

Efter planerne skal der bygges to versioner af De Havilland Vampire. Den ene er F.M.Mk.5 med en DH Goblin 2 reaktor (denne type vil muligvis dog blive bygget i England) og den anden F.B.Mk.51 udrustet med Rolls-Royce Nene. Denne sidste motor er allerede i produktion i Frankrig.

Det franske flyvevåben har allerede fået leveret 30 Vampires fra England. Det forventes, at endnu et antal vil blive købt, før produktionen er helt i gang. C. C.

Canadisk DC-6-version?

Canadair Ltd. i Montreal har nu rettet forespørgsel til Douglas angående eventuel bygning af Douglas DC-6 Cloudmaster med amerikanske eller engelske motorer på canadiske fabrikker. Som det vil vides, er det Canadair, som fremstiller Douglas DC-4M til BOAC. C. C.

SAAB Scandia på licens i USA?

SAAB har i øjeblikket forhandlinger med en amerikansk fabrik angående fremstilling af SAAB 90 Scandia i USA. Da SAAB mener, at Scandia er den eneste rigtige afløser for DC-3, og da ikke nogen anden afløser i øjeblikket findes i serieproduktion nogetsteds, er amerikanerne interesserede, og man kan altså vente nyheder desangående i nærmeste fremtid. C. C.

Italien.

Det italienske forsvarsministerium vil om kort tid bestille et mindre antal eksemplarer af typen SAI 1001 »Grifo« og typen SAI 7. Begge disse typer er tænkt anvendte som forbindelsesmaskiner. C. C.

Frankrig.

Der er nu blevet fremstillet 150 SECAN SUC Courlis, og produktionen vil hermed være tilendebragt. Typen anvendes kun lidet udenfor Frankrig.

*

Den argentinske regering har bestilt 100 Nord Norecrin. Forhandlinger om salg af et lignende antal af samme type foregår for øjeblikket med den brasilianske regering. Sydamerika er godt på vej til at skabe sig en position indenfor flyvningen. C. C.

En helt moderne luftflåde.

American Airlines har pr. 1. marts trukket ikke alene sine DC-3'er, men også alle DC-4 maskinerne ud fra ruterne. Men på året vil American Airlines flåde bestå af 50 DC-6 og 75 Convair-Liners.

4 reaktorer på 6-motoret bomber.

Man har hidtil haft den opfattelse, at de 6 motorer med bagudvendte propeller, ydende maksimalt 3500 hk hver, på Convair B-36 bomben faktisk var for lidt. Nu har man forsøgsvis yderligere udstyret den med to gange to General Electric J-35 reaktorer på hver 1800 kg trykkraft. De er ophængt uden for motorerne på støtter under planerne lige som på Boeing B-47 Stratojet. Amerikanerne er nu for alvor gået ind for disse superbombere, af hvilke der er 134 under bygning.

Piper og Stinson.

Piper Aircraft Corp., som nu har overtaget Stinsons rettigheder og laare, har for 1949 et stort udvalg af forskellige lette flyvemaskiner. Disse er bl.a. Piper-Stinson Voyager, Piper-Stinson Flying Station Wagon, Piper PA-16 Clipper — et nyt fire-sædet monoplan udrustet med en 115 hk Lycoming motor, PA-11, PA-15 Vagabond (Cub side-ved-side for to). Inden længe vil PA-19, en forbedret PA-11, være klar for markedet. C. C.

Brasilien køber helikoptere.

Ifølge pålidelige oplysninger påtænker den brasilianske regering at købe 140 helikoptere fra USA. Disse skal anvendes til kamp mod kornpest. Antagelig vil typerne blive Sikorsky S-51, Bell Model 47 og Hiller 360.

2000 Shooting Stars.

Over 2000 Shooting Stars er til nu blevet bestilt af USAF og US Navy. Disse ordrer indbefatter 1727 F-80 jagere, 110 F-24 to-sædede dærligtvejsjagere, 156 to-sædede trænerne til USAF samt 50 en-sædet og 16 to-sædede trænerne for US Navy. C. C.

Royal Air Force går ind for D. H. Chipmunk

Det er nu officielt blevet meddelt, at Royal Air Force, efter omfattende prøver, har besluttet at erstatte Tiger Moth'en ved reservens flyveskoler med De Havillands Chipmunk, som for fremtiden vil blive standardluftfartøjet for elementæruddannelsen i Royal Air Force frivillige reserve. Mange hundreder af denne type vil derfor blive leveret i de kommende år.

Chipmunk er konstrueret og bygget af De Havilland Aircraft of Canada Ltd, og det første eksemplar af typen var i luften i maj 1946. I løbet af de sidste to år har Chipmunk været anvendt på flyveskoler i en halv snes lande.

Luftfartøjets nærmere data er følgende: spændvidde 10,46 m, længde 7,75 m, højde 2,13 m, sporvidde 2,72 m. Største fart ved jorden 230 km/t, marchfart ved jorden 200 km/t; stallingfart med flaps 69 km/t (uden flaps 80 km/t); top højde 5790 m; flyvetid 3,9 time; rækkevidde i stille vej 780 km; flyvekilometer pr. liter benzin 6,87; benzinförbrug 29,09 l/t.



D. H. Chipmunk i sving over et dejligt sky-landskab.

Civil flyvning i USA 1948.

USA har mere end 97.620 indregistrerede civile flyvemaskiner ved januar i år. Ved slutningen af 1948 fandtes 6324 flyvepladser. Luftfartsselskaberne havde deres hidtil sikreste år med en ulykkesprocent på 1,41 pr. 100.000.000 passager-miles. — Tabene er beregnet til ca. 6.700.000 dollars mod 22.000.000 dollars i 1947. C. C.

Ryan Navion model -49

Det er i grunden synd at fortælle danske læsere noget om, hvordan en moderne privatflyvemaskine skal se ud, i hvert fald så længe det ikke på nogen måde er muligt for en dansk privatflyver at anskaffe sig et sådant vidunder. Onvendt er det også rart at vide lidt om, hvad der engang kan ventes at komme på markedet, og ud fra den synsvinkel kan vi meddele, at Ryan i U.S.A. er fremkommet med en 1949-model af sin kendte Navion, og den er både hurtigere og mere komfortabel end de tidligere modeller.

Det lavvandede metalmonoplan med det trehjulde understel er stadig indrettet til 4 personer, men der er blevet mere plads i kabinen. Samtidig er der blevet installeret et ventilations- og opvarmningssystem, hele kabinen er blevet lydisoleret, det nyeste radioudstyr er blevet indbygget, og luftfartøjet er blevet udstyret med en større motor (205 hk). Samtidig med indbygningen af den større motor har luftfartøjets forparti fået en bedre aerodynamisk form, og de to ting i forbindelse har forøget hastigheden. Marchfarten er således steget til 240 km/t. Navion'ens fuldvægt er 1247 kg.



En af verdens mest moderne privat- og forretningsflyvemaskiner er Ryan Navion, hvis 1949-model ses her.

NYT HJEMMEFRA



Det for et par år siden meget opreklamerede Republic Seabee amfibium er for indviklet at flyve for en almindelig privatflyver, men en meget velegnet maskine til taxaflvning o. lign.

TAXAFLYVNING MED AMFIBIER

fra Esrum sø?

En plan af interesse for hele Nordsjælland.

ERHVERVSFLYVEREN, løjtnant Sylvest Jensen, Hillerød, hvis hovedvirksomhed hidtil har ligget på luftfotograferingens område, har fremsat en interessant plan af interesse for Nordsjælland. Planen går ud på at oprette en base for taxaflvemaskiner på Esrum sø. Sylvest Jensen har allerede en 4-sædet Republic Seabee og vil senere, når valutaforholdene tillader det, anskaffe en større amfibieflvemaskine.

Som bekendt er der ingen offentlig flyveplads i Nordsjælland og ingen planer fra de derværende kommuners side om at oprette en sådan foreløbig. Sylvest Jensen har undersøgt mulighederne for ad privat vej at oprette en sådan. Det har imidlertid vist sig, at der i hele Nordsjælland ikke findes en plads med naturlige anlæg, og at det de få steder, hvor der gennem omfattende planeringsarbejder kan skaffes en egnet flyveplads, vil blive et projekt på 1 til 2 millioner kr.

Da 90 % af Danmarks købstæder kan beflyves med søflyvemaskiner, og da Esrum sø ligger centralt i Nordsjælland, skulle der være gode muligheder for at skaffe luftforbindelser herfra.

Sylvest Jensen har tænkt sig at lægge sin base i Kobæk Vig på østsiden af søen mellem Fredensborg og Tikøb. I 80 % af tilfældene vil starten komme til at foregå ud over søen, og maskinen vil, når den når Gribskov på vestsiden, have så stor højde, at genen for de omkringboende vil være nedbragt til det absolutte minimum. Der skal opføres en anløbs-

bro og en hangar, parkeringsplads samt 200 m vej. Der er god vejforbindelse til Kobæk Vig fra et område med 15 km radius, som omfatter en befolkning på 125.000 mennesker, bl. a. i byerne Hillerød, Helsingør, Helsingør, Hornbæk m. m., som ellers ikke har flyveforbindelser.

Byrådene i Helsingør og Hillerød, samt sognerådene i Tikøb, Esbønderup-Nødebo og Asminderød-Grønholt såvel som turistforeningerne i Helsingør og Hillerød er gået ind for planerne, som de anser for at have stor betydning for landsdelen.

Det er landbrugsministeriet, der skal give tilladelse til benyttelse af området. Som sædvanlig har flyvningen mødt en del modstand fra en vis del af befolkningen, og i dette tilfælde er man også fra naturfredningsfolkens side imod det. Der er bestræbelser i gang for at frede Esrum sø, og måske vil man ønske denne fredning udstrakt til at omfatte flyvning.

Der er imidlertid kun sparsom bebyggelse i det område, hvor start og landing skal finde sted, og selv med nordlig vind kan man dårligt høre maskinen i Fredensborg. Yderligere er det ikke meningen at dyrke skole- og rundflyvning, som i almindelighed virker mest generende for befolkningen.

Under hensyntagen til den store mangel på flyvepladser her i landet, ikke mindst i Nordsjælland, må man håbe, at det lykkes at opnå tilladelsen til at benytte søen som base.

Benzinskatten

Den meget upopulære skat på flyvebenzin, som igennem et år har virket meget generende på privat- og erhvervsflyvningen, faldt bort fra 1. april. Men desværre bliver forholdene ikke de samme som før skattens indførelse.

I en skrivelse til sports- og erhvervsflyverne meddelte DKDAS den 5. april, at skatten stadig skal erlægges, men at flyvemaskineejerne ved ansøgning til departementet for told- og forbrugsafgifter kan få bevilling til tilbagebetaling af skatten. Alle flyvemaskineejere skulle derfor snarest gennem hjemstedets toldkammer indsende sådanne ansøgninger.

Arsagen til, at departementet har ønsket denne ordning med al dens ekstra administration er, at man vil have kontrol med, at den billige flyvebenzin kun bruges til flyvning.

Ved redaktionens slutning var endnu ikke indløbet meddelelse om nedsatte flyvepriser, men i Sportsflyveklubben regnede man med at nedsættelserne blev virksomme med tilbagevirkende kraft fra 1. april. I Fyens Flyveklub ville man først have papirerne i orden. Overalt er man kede af den besværlige administrative ordning, der vil koste klubberne tid og penge, og som vil bevirke, at klubberne i en vis grad må lægge pengene ud, indtil de bliver refunderet. Det er også opfattelsen, at systemet alligevel ikke giver mulighed for fuldstændig kontrol.

Men trods alt er hovedsagen naturligvis, at skatten er borte, og herover er der naturligvis kun glæde.

★

Herning har fået sin flyveplads

Siden Herning kommune for et års tid siden har erhvervet et areal ca. 6 km nord for Herning til flyveplads, har der været arbejdet på at planere pladsen og at opføre hangar til 6-7 sportsmaskiner samt flyvelederbolig, således at Herning flyveplads opfylder alle de krav, der kan stilles til en god flyveplads.

Den 5. april overtog Herning Luftfart A/S pladsen af Herning kommune i forpagtning. Ved den lejlighed udtalte borgmester Munk Poulsen gode ønsker for flyvningen i den kommende tid og særlig, at det nystiftede selskab, Herning Luftfart A/S, måtte få glæde og udlytte af at drive Herning flyveplads. Til slut ønskede borgmesteren flyvemekaniker Jens Schmidt tillykke med stillingen som leder af pladsen og med hans nye hjem og det udmærkede værksted og håbede, at han ville få god søgning.

Flyvepladsen er ikke som de fleste andre i Danmark grøn, idet den ikke er dækket med græs, men derimod med lyng.

★

Nedlagte luftfyr

Iflg. »Efterretninger for Luftfarende« blev fyrrækken Rødbyhavn, Vigsnes, Stuby, Sjolte og Jernen nedlagt fra 1. april, mens Amager S. beholdes som ledelys for Københavns lufthavn. Udviklingen er løbet fra disse fyre som navigationshjælpemidler ved natflyvning.

★

Torlak Viking

Efter at undersøgelserne efter overlevende fra »Torlak Viking«-katastrofen er afsluttet, uden at man har fundet alle de ombordværende, har man besluttet, at vraket af Vickers Viking-maskinen ikke skal hæves, men at det skal bortsprænges for ikke at genere skibsfarten. Vraket er så ødelagt, at man ikke ved en hævning har nogen chance for at klarlægge årsagen til ulykken, som formodentlig vil forblive uopklaret.



United Aircraft Corporation's udstationerede service-personel er altid parat til at hjælpe brugerne af firmaets motorer, propeller og flyvemaskiner med at opnå den størst mulige driftssikkerhed og fordelagtige udnyttelse af det materiel, som United Aircraft fremstiller.

Dets indgående kendskab til alt i drift værende udstyr samt til fabriktionsmetoder, reservedele og værktøj gør det til en verdensomspændende service-stab, som er i stand til at kunne give sagkyndig råd med hensyn til drift og til fremskaffelse af reservedele — og det yder hjælpen uden forbindelse.

Dette service-personel har verden over vundet det samme ry for pålidelighed, som har gjort United Aircraft's materiel berømt overalt, hvor der flyves.

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

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation* EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

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

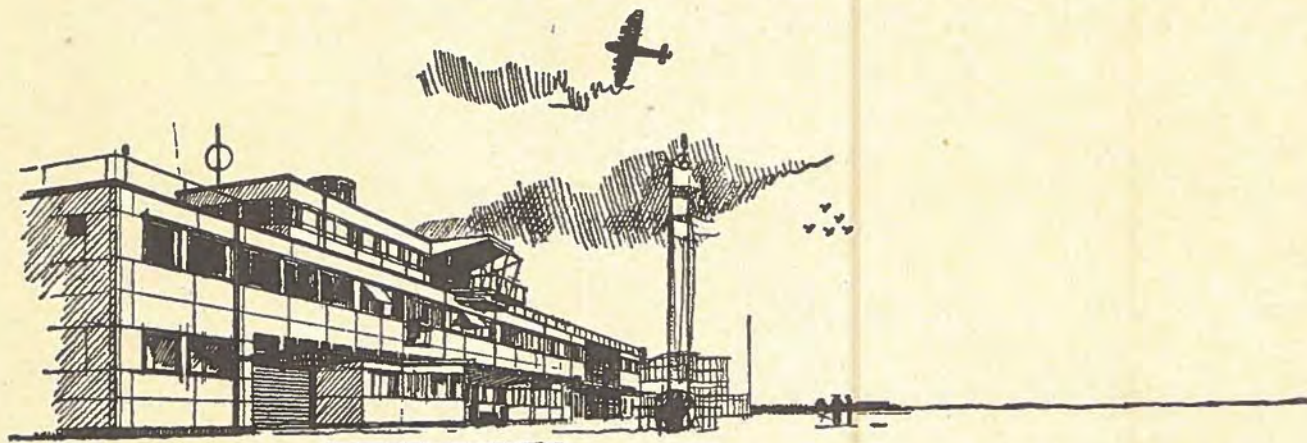
PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

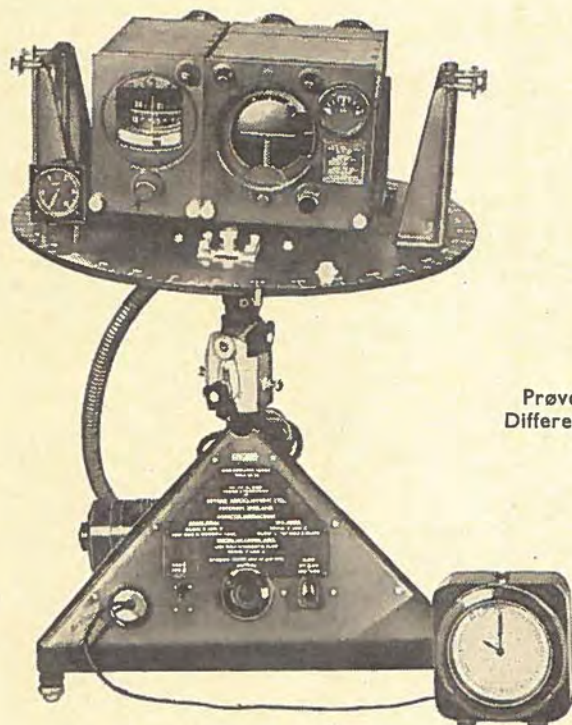
TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

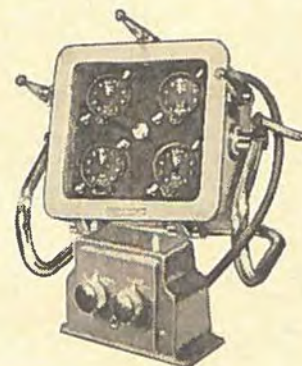
DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG - SALGSKONTOR: OTTILIAVEJ 18, KØBENHAVN VALBY. *CENTRAL 3785



Mark III Svingapparat for Gyro-Instrumenter



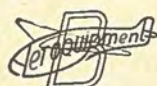
Prøveapparat for
Differenstrykmaalere



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

MODELFLYVNINGEN BLOMSTRER

Stigende medlemstal, mange diplomer og rekorder

VED udgangen af årets første kvartal havde unionen 680 medlemmer fordelt på 46 klubber. Samme tid sidste år var tallet kun 490 medlemmer. Der arbejdes med oprettelse af adskillige nye klubber. I de sidste 15 år har der iøvrigt været ca. 185 modelflyveklubber landet over.

Ikke blot på dette punkt spores fremgang. Flyvevirksomheden er stadig god, selv om der er en let tilbagegang i antallet af diplomer, især B- og C-diplomer. Over et så kort tidsrum spiller vejret imidlertid en stor rolle, og vi forventer fortsat masser af diplomer, ikke mindst fordi der kommer så mange nye medlemmer. Under diplomerne er der dog en fremgang for motormodellerne. Således er som meddelt det første B med gummi-motormodel blevet taget, flere B'er og et C med gasmotormodel, mens også de indendørs er livet op. Hvis det arbejde, der for tiden gøres for at tilføre landet det hårdt tiltrængte balstræ og motorgummi, lykkes, vil vi se en stor fremgang på motormodellernes område.

6 danmarksrekorder på tre måneder.

Unionen har allerede anerkendt 6 danmarksrekorder i år. Det drejer sig nu kun om tre enkelte præstationer, som alle både er klasse- og grupperekorder. Først kom den



Bent E. Rosenberg Jensen fra modelflyveklubben »Progress« med sin rekordmodel, der vejer 1,7 gram.

tidligere omtalte indendørs rekord på 5 min. 40.

Under distriktskonkurrencen den 20. marts — årets hidtil største flyvedag — var der voldsom fremgang for de fritflyvende dieselmotormodeller. Her stod *Ove Rasmussens* gamle varighedsrekord på 4 min. 50 sek. og *Calles* distance på 3 km. *Carl Høst-Aris* fløj sin CH-12 »doctor jazz« bort fra Beldringe efter en synlig tid på 5.41 — over rekorden. *Calle* fløj imidlertid 6.20, så han troede at få års- og danmarksrekorden, men gjorde regning uden

Svend Age Skov Olsen fra Sportsflyveklubben, som efter en flyvning med 10 sek. motortid fløj sin model bort fra Lundtofte. Den fik noteret 14 min. 30 sek. som ny rekord. Hverken denne model (Sv-4 Columbus) eller en anden model, der efter for lang motortid gik i termik, kom dog ret langt bort, hvorimod *Carl Høst's* blev fundet 10,2 km borte — ny rekord. Alle disse modeller var udstyret med Thorning-motorer.

Årsrekorder og distancer.

Den 20. marts fløj en halv snes modeller bort i østlig retning under konkurrencen på Beldringe. To svendborgmodeller blev senere fundet godt 6 km borte lige før Odense fjord, men *Carl Høst's* model landede på Tornø i fjordens østlige side. Samtidig fløj *Age Høst-Aris* en distance på 9 km med en svævemodel, men det blev *Bent Skou*, også OM-F, der foreløbig fik årsrekorden med en flyvning på 13 km til Dræby. I Nordjylland fløj *Arne Jakobsen* fra »Colibrien« i Ålborg en distance på 11 km. Senere er *Mogens Erdrups* model fundet 16,7 km borte ved Kertinge-Kølstrup og en anden af Skous modeller på Viggelsø i Odense fjord.

Også varigheds-årsrekorden fik et godt skub opad, idet *Knud Madsen* i Brædstrup tabte sin svævemodel af syne efter 27½ minuts forløb. Den fløj ca. 5,5 km. — Der er endnu ingen årsrekord opstillet med Wakefield-modeller.

Pointskonkurrencen.

Årets pointskonkurrence opgøres i små etapper, den første ved udgangen af marts. Efter de rapporter, der var indløbet ved redaktionens slutning, var stillingen følgende:

Henry Ekelund, København	200 points
Jørgen S. Petersen, Nyborg	145 »
Jens Arne Lauridsen, Vejle	121 »
Carl Høst-Aris, Odense	106 »
Carl Johan Petersen, Odense	96 »
Kaj Hansen, Kolding	94 »
K. V. Nielsen, Roskilde	94 »
Arne Hansen, Odense	77 »
Bent E. R. Jensen, København	74 »
Henning Jørgensen, Haslev	73 »
Svend Skov Olsen, København	71 »
Erik Sørensen, Roskilde	67 »

Som man ser, ligger Jens Arne og SP som sædvanligt højt, men nye navne er kommet til. Gamle topscorere som *Age Høst-Aris* og *Rechnagel* ligger foreløbig i baggrunden med henholdsvis 30 og 15 points.

Landskamp m. m.

For at fremme standarden i klubberne udannes stadig klubinstruktører, sidst ved kursus i Århus og Vejle. Iøvrigt fortsætter de løbende konkurrencer, diplomtagning m. m., mens man forbereder større begivenheder som landskampen, hvortil der nu er kommet indbydelse fra Finland. Der skal antagelig være udtageskonkurrence midt i maj. Også den store internationale Wakefield-konkurrence vil man forsøge for første gang at få dansk deltagelse i, selv om det sker under de dårligst mulige materialeforhold.

— Som man ser, er der liv og lyst og energi over modelflyverne på et tidspunkt, hvor man på andre områder taler om stagnation og tilbagegang.

Anden distriktskonkurrence

Som den første blev også årets anden konkurrence udsat fra en søndag med dårligt til den næste (20.-2.) med fint vejr. Der deltog ialt 76 modelflyvere med 104 af 145 tilmeldte modeller, lidt mindre end sidst. Også resultaterne lå lidt lavere, hvilket kan skyldes, at modellerne forsvandt hurtigere i den stærke termik. I nogle distrikter synes disse konkurrencer imidlertid at være de eneste lejligheder, hvor der flyves — og meget af flyvningen er derfor deprimerende at overvære. Som andetsteds omtalt bragte dagen en masse rekorder, årsrekorder og diplomer.

Herefter følger resultaterne.

1. distrikt (Lundtofte). A 1: O. Olesen (105) 274, H. Hansen (105) 271, Preben Jørgensen (106) 223. — A 2: Henn. Andersen (105) 457, H. Hansen 431, V. Buch Andersen (105) 398. — A 3: H. Ekelund (105) 527. — D: Sv. Olsen (105) 450. (Olsens resultat fra 1. konk. er annulleret på grund af håndstart.

2. distrikt (Slagelse) P. gr. af 50 m snor er resultaterne multipliceret med 2. — A 1: K. V. Nielsen (207) 494, Bent Petersen (208) 470, Bent Jørgensen (213) 318. — A 2: H. Jørgensen (201) 826, K. Nielsen 776, H. E. Hansen (205) 510. — A 3: H. Jørgensen 630, B. Christiansen (208) 348, W. Hansen (205) 252.

3. distrikt (Beldringe). A 1: W. Mikkelsen (304) 371, E. Petersen (302) 225, T. Hansen (304) 176. — A 2: A. Høst-Aris (301) 606, J. Håstrup (304) 433, T. Lindhardt (301) 414. — A 3: N. Madum (304) 406, T. Hansen (304) 354, W. Mikkelsen 258. — D: C. J. Petersen (301) 584, V. Petersen (301) 222.

4. distrikt (Åbybro). A 1: B. Anker Larsen (417) 258, T. Hermansen (401) 153, S. O. Pedersen (403) 132. — A 2: A. Jacobsen (417) 618, S. A. Pedersen (401) 321, K. M. Sørensen (417) 240.

5. distrikt (Randers). A 1: K. Flsker (515) 320, P. Pedersen (502) 227, C. Moesgård (510) 190. — A 2: P. Pedersen 459, J. Lillelund (508) 397, S. Sindesen (502) 338. — A 3: C. Moesgård 642, H. H. Simonsen (510) 62.

6. distrikt (Vandel). A 1: J. A. Lauridsen (608) 567, K. Hansen (611) 376, B. Nielsen (611) 327. — A 2: J. A. Lauridsen 553, K. Hansen 466, B. Nielsen 412. — A 3: J. A. Lauridsen 587, K. Hansen 421, L. M. Nielsen (611) 213. — D: D. Thestrup (611) 163. — D: J. A. Lauridsen 184.

Ved sammenligning med resultaterne i nr. 3 side 69 fås den samlede stilling. 3. konkurrence var berammet til 24. april.

Andre konkurrencer

Næstved holdt 9. 1. årets første konkurrence. Seerup vandt A 1 med 262, Ole M. Larsen A 2 med 380.

En klubkonkurrence i Ringkøbing 23. 1. vandtes i A 1 af Vagn Jensen med 264, mens J. Tang vandt A 2 med 498.

Den første ordentlige konkurrence for linestyrede modeller arrangerede Sportsflyveklubben den 19. 2. Holm Jørgensen vandt med 72,8 km/t. Tre deltagere gennemførte alle tre starter, en fjerde de to (med 35 km/t).

Roskilde holdt skrantkonkurrence den 20. 2. K. V. Nielsen vandt A 1 med 182 og A 2 med 148 (sum af fem starter).

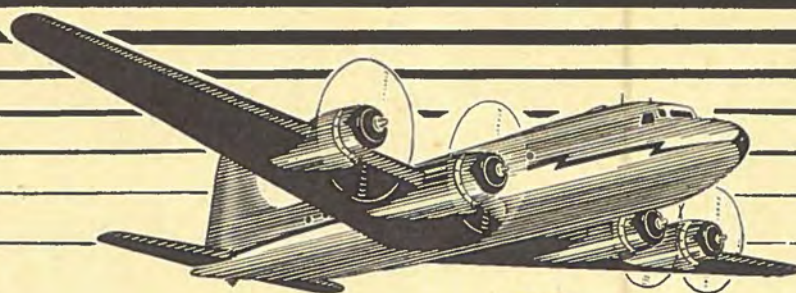
Fynboerne nøjes ikke med distriktskonkurrencer, men mødes ind imellem til konkurrence om Fynsmesterskab. De flyves og pointsbedømmes iøvrigt som pointskonkurrencer. Den 20. 2. vandt i Svendborg E. Petersen (304) A 1 med 234, Age Høst-Aris (301) A 2 med 350, Madum (304) A 3 med 360, og Calle vandt D med 351.

En lokal konkurrence i Svendborg den 27. 3. vandt T. Hansen i A 1 med 149, E. Mikkelsen A 2 med 174 og Madum A 3 med 380.

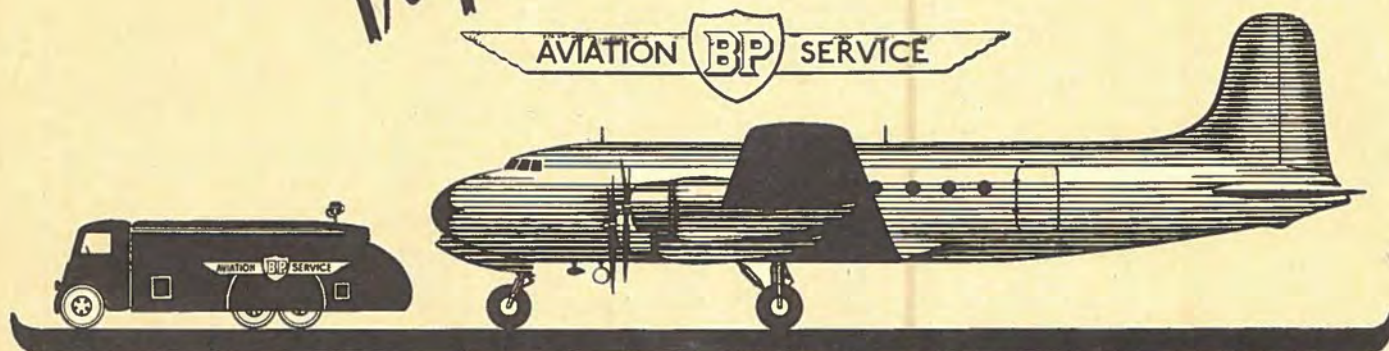
★

Liniestyingsrekord

Den schweiziske modelflyvechef, *Arnold Degen*, opnåede fornylig ved en konkurrence i Monaco 173,964 km/t — ny schweizisk rekord — med en linestyrer model, der var udstyret med en 10 ccm Micron glødhoved-motor. Ter, en fjerde de to (med 35 km/t).



Tryghed hos Flyveren
gennem



MERE END 2000 FLYVNINGER OVER NORD-ATLANTEN

„Canadair Four“ sætter en ny standard for ruteflyvning, idet den af alle de fire-motorede flyvemaskiner, der hidtil er bygget, har opnået den højeste performance til de laveste omkostninger.

Bygget i Canada og udstyret med britiske motorer har denne flyvemaskinetype gennem mere end 2000 nordatlantiske flyvninger bevist sin enestående pålidelighed og økonomi. En serie „Canadair Fours“ vil snart flyve på BOAC verdens-luftruter.

ROLLS-ROYCE

Aero

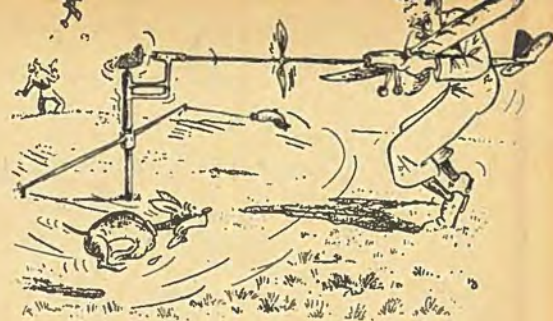
E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LTD . DERBY . ENGLAND
REPR.: MOGENS HARTTUNG, DANAVIA A/S
2 POUL ANKERS GADE, KØBENHAVN K.

CÆSAR

— en moderne gummimotormodel i klasse C1,
konstrueret af SP



Det er ofte et hårdt job at trække en gummimotor op. Her er en særlig metode, hvortil kan anvendes forskellige husdyr. Husk at tælle omgangene og udløs lokkemaden i rette øjeblik!

Pas på kroptværsnittet.

På given foranledning henledes opmærksomheden på kroptværsnitsreglerne (se DMU's lommebog 1949 side 20). Det har nemlig vist sig, at konstruktøren af en kendt byggeplan-model i A 2 har troet, at den for adskillige år siden udryddede regel om, at den over kroppen liggende del af planet måtte medregnes, stadig stod ved magt. Det gør den ikke, og de nye internationale regler skulle i virkeligheden udelukke al tvivl. Den pågældende model skal altså gøres lidt tykkere, hvis den anvendes i konkurrencer eller til rekorder. Til diplomer og årsrekorder kan den naturligvis bruges som opfyldende reglerne for gruppe A.

★

SOMMER-FLYVELEJR paa RØMØ

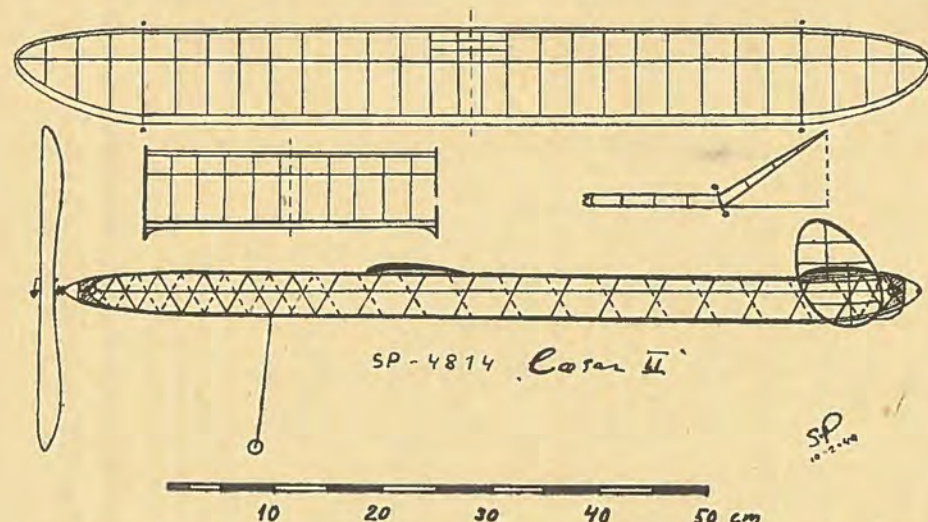
fra 1. til 18. Juni og fra
16. Juli til 13. August

De kan faa:

Alm. Træningsflyvning (Udlejning).
Omskoling til Auster - K.Z.III -
D. H. Moth
Blindflyvning og Kunstflyvning.
Eller De kan bare holde Ferie.
Det korteste Ophold er 3 Dage.

Indmeldelse senest 15. Maj, 1. Juli og
15. Juli (Undtagelsesvis 8 Dage før det
ønskede Ophold) med Opgivelse af Antal
Dage og Datoen, evt. Art af Flyvning.
Skriv og forlang Brochure med udførlig
Oplysning om Priser, Indkvarteringsfor-
hold (Feriehjemmet „Klitreden“ eller
Hotellet) m. m.

P. Perch
VESTJYDSK FLYVESKOLE
Lufthavnen . Esbjerg . Tlf. Guldager 84



Oversigtstegning af Cæsar, hvis lange, tynde krop er gjort tilstrækkelig torsionsstiv ved konstruk-
tørens særlige SPiralkonstruktion. Modellen er god for over 2 minutter uden termik.
Der er anvendt tynde, hvælvede profiler.

nerandbue 280×1×2 mm dampbøjet balsa-
liste.

Krop: Kombineret Warren- og SPiralgitter-
konstruktion.

Propel: Stigning ca. 39 cm. Diam. 30 cm.
Bygget af 40 lameller, 8 mm brede og 30 cm
lange, af balsa, gaboon og birk. Limet sam-
men, drejet tilrette over to skabeloner, skåret
tilrette og pudset af. Propellen er beklædt.
Alm. vippearmsfriløb.

Bagklods: »Koblingsklods«. Krogen bruges
sammen med en stump snor til at føre moto-
ren gennem kroppen. Kobles derefter til bag-
klodsen.

Motor: Alm. ret. Længde 73 cm. 9 strenge
0,85×6 mm mørkbrun gummi. Omdr. max.
710.

Beklædning. Plan og haleplan med ægte
japanpapir. Resten med rødt silkepapir. Plan
og halen 2 gange dope, kroppen 3 gange + 1
gang indv. Modellen er lakeret med en tynd
celluloselak.

Data: Planareal 8,8 dm² (hovedplan 6,9),
spændvidde 810, længde 835 mm, kroptvær-
snit 16 cm².

Vægtfordeling: Plan 15 g. Haleplan 5 g.
Krop og understel 25 g. Propel og bagklods
20 g. Motorgummi 32 g.

Plan: Ar.: 6,9 dm². Normal opbygning af
lige plan med ører. Forkantliste på oversiden
af profilet.

Haleplan og -finner: Hp.ar.: 1,9 dm². Fin-

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^A/_S - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

10-motorede luftkæmper skal trafikere Sydatlanten

Marchfarten kommer op over 600 km/t

ARBEJDET skrider godt frem på bygningen af den flåde af store flyvebåde, som British Overseas Airways Corporation agter at indsatte på ruterne over det sydlige Atlanterhav i begyndelsen af 1950'erne. De tre første er allerede ved at tage form på Saunders-Roe's velkendte flyvebådsværft på Isle of Wight, og materialer og nødvendigt tilbehør til fire andre er i ordre.

De nye trafikflyvebåde, som indrettes med to dæk, får typebetegnelsen »Princess«. Skroget på den af de første tre, som er længst fremme, er allerede beklædt, og man har begyndt indretningen af kabinerne på det øverste dæk. Skroget på den anden er også blevet beklædt, mens den tredje endnu ikke er nået længere end til beklædning på halvdelen af skroget.

Det går også godt fremad med bygningen af planerne. Disse bygges som tre enkelte konstruktioner: et midterparti, en indvendig del og en udvendig del.

Der er ikke forekommet uforudsete vanskeligheder ved bygningen af disse 140-tons store flyvebåde, og den eneste ændring på den originale konstruktion har været anvendelsen af en ny metode til indtrækning af støttepontonerne i plantippene. Ifølge de nye tegninger skal disse pontoner gå i flugt med plantippene, når de ikke anvendes. På denne måde regner man med at kunne forøge den betælende last med ca. 1000 kg.

»Princess« flyvebådene skal udstyres med Bristol Proteus propelturboreaktorer. Man har bygget en model af et stykke af bærepplanet, og dette er blevet sendt til Bristol's prøveanstalt i Filton, for at kunne gennemprøve installationen af to par Proteus reaktorer under samme forhold som de, der er til stede, når reaktorerne er indbygget i flyvebådene. Hver af flyvebådene udstyres med 10 propel-turboreaktorer; de otte anbringes parvis, og de to sidste indbygges i hver sin yderende af bærepplanet.

Der vil gå mere end et år, før den første af de nye flyvebåde sættes. Man regner med, at dette vil kunne ske i december 1950, og den første prøveflyvning skulle derefter kunne finde sted tidligt i 1951. Prøveflyvningerne skal finde sted fra Solent, som Saunders-Roe's chefpilot, Geoffrey Tyson, regner for et af de bedst egnede steder i verden til dette formål. Den anden og den tredje flyvebåd vil blive søsat i løbet af 1951, og de øvrige fire i 1952 og 1953.

Et af det britiske luftfartsministerium nedsat udvalg er fornylig vendt hjem fra en rejse til Sydamerika, hvor det har foretaget undersøgelser langs østkysten for at finde baser for flyvebåde. Udvalget fandt, at havnene og flodmundingerne i de forskellige lande, som de besøgte, var glimrende egnede som landingssteder, og at der ikke foredrodes ret store arbejder for at skabe et antal førsteklasses flyvebådsbaser. Det var f. eks. ingen steder nødvendigt eller ønskeligt at foretage dæmningsarbejder for at sikre sig de nødvendige områder til manøvrering for de nye store flyvebåde.

Styregrejer med hjælpemekanisme — og trykkabiner.

For at indhøste de nødvendige erfaringer med hensyn til betjening af styregrejerne, er man ved at forsyne en firemotors Sunderland flyvebåd med en hjælpemekanisme til betjening af disse, indrettet efter samme principper, som man agter at anvende i Princess flyvebådene, og man regner med at kunne påbegynde de praktiske prøver i begyndelsen af sommeren. Laboratorieforsøg har allerede vist, at det system, man vil benytte, ikke volder vanskeligheder af nogen art.

I lighed med alle andre moderne luftlinere vil Princess

flyvebådene blive udstyret med trykkabiner. Tværsnittet af skroget danner et otte-tal, fordi man mener, at denne konstruktionsform er den mest hensigtsmæssige for en trykkabine, både med hensyn til betælende last og pladsforhold. Tryksystemet kan vedligeholde et tryk i kabinen, som svarer til forholdene i 2400 m, selv under flyvning i største højde.

Da projektet til Princess flyvebådene fremkom, var det meningen, at de skulle have været benyttet til non-stop-flyvning over Nordatlanten mellem England og USA, en distance på 5.500 km. Da man var nødsaget til at regne med en konstant modvind på indtil 145 km/t, og endvidere ønskede en vis sikkerhedsmargin, blev de beregnet til at skulle have en rækkevidde på 8.850 km (i stille vejr). Men selv på denne lange distance ville de få en betælende lastevne på ca. 10.000 kg.

Kabinerne ombord indrettes til at kunne rumme 100 passagerer, og vel at mærke på en sådan måde, at der er rigelig plads både for passagerer og besætning, idet man tilstræber at gøre alt, for at selv de meget lange luftrejser ikke skal virke trættende. Desuden er der plads til bagage, fragt og post.

Med en samlet hestekraftydelse på ca. 35000 hk vil Princess flyvebådene få en marchhastighed på 610 km/t. Til trods for deres store bruttovægt vil de kunne klare sig med forholdsvist beskedne arealer til start og landing.

Hvorfor går englænderne ind for trafikflyvebåde.

Når Storbritannien har bestemt sig til at ville bestille og anvende store flyvebåde på et tidspunkt, hvor verdens store luftfartsselskaber har opgivet denne luftfartstøjstype til fordel for landflyvemaskinerne, så er det fordi man nærer ubetinget tillid til trafikflyvebåden, der har været benyttet af britiske luftfartsselskaber næsten lige siden den regelmæssige kommercielle lufttrafik begyndte. Hvis Princess typen svarer til forventningerne, så vil Storbritannien få et ordentlig forspring i den internationale lufttrafik.

Man er nemlig i britiske kredse af den formening, at den store flyvebåd kun behøver få, særlige hjælpemidler til sin drift, og at det meste åbne vand er en mulig landingsplads. Anlægget og vedligeholdelsen af vældige lufthavne med lange, cementerede startbaner er en tung byrde at skulle bære for lufttrafiken med landflyvemaskiner. Flyvebåden slipper for denne udgift; de behøver kun at betale havnpenge og så for den særlige service, som eventuelt skal ydes.

Hovedindvendingen imod anvendelsen af flyvebåde i lufttrafiken er følgende: Om sommeren kan alle befolkningscentre i nærheden af passende store søer, bugte, havne, floder og flodmundinger betjenes med flyvebåde, men om vinteren bliver det galt. Når flyvebådsbaserne på de nordlige breddegrader fryser til om vinteren, så er de ubrugelige, og trafikken må indstilles. Og det vil navnlig komme til at gå ud over en eventuel flyvebådstrafik over Nordatlanten.

Princess flyvebådene vil kunne anvendes på de fleste ruter verden over uden at skulle medføre en uforholdsmæssig stor brændstofbeholdning. Den længste etape på ruten London—Montreal—Vancouver—Honolulu—Fiji—Sidney er for eksempel 5.230 km, og den afstand ligger inden for flyvebådens økonomisk fordelagtige rækkevidde.

Af andre lange strækninger kan nævnes ruten London—Buenos Aires, som er 4.990 km, London—Capetown 5.069 km og endelig London—New Zealand via Indien og Singapore, som er 4.800 km.

S. B. A. C.

„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

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8-13

Vandel Flyveplads

Svæveflyver modtages i Pension for
Sommeren 1949

Tinna og Svend Laursen, Vandel
NB. Send et Kort!

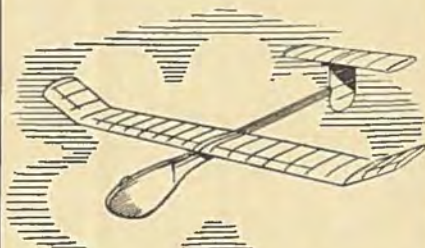
HUSK! MEYERS MOTOR SERVICE

KÆRVEJ 10 K, ÅRS

Specialværksted for alle Typer.
Altid nye paa Lager, saavel Boeing, Diesel som
Jet Motorer. Rådbetaling indrømmes stabile
Kunder. Ved kontant 2-10% Rabat.

FLUEN

Spændvidde 110 cm



Meget velflyvende A.1. model med fine
højstarts- og termikegenskaber.

Til nybegyndere - til konkurrencebrug
Alt er udstyret. Lige til at samle.

Tegning 1.50. Samlesæt m. tegn. 6.00

EGON BRIKS MADSEN

Hans Schourupsgade 7, Århus

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

Fortegnelse over bøger, anskaffet til DKDAS's bibliotek efter 1/1 1949:

(Bibliotekskataloget med tillæg op til ud-
gangen af 1948 fås for 50 øre hos DKDAS).

Forfatter:

Titel:

Ellison Hawks: A short history of The
Royal Air Force.

Arthur Harris: Bomber Offensive.

T. E. G. Bowden: Aerodynamics Analysed.

Benson Hamlin: Flight Testing.

R. H. Warring: Aircrews for Models.

S. W. C. Pack: Weather Forecasting.

James C. Fahey: U. S. Army Aircraft 1908-
1946.

H. G. Andersson: Rymdens Giganter.

H. Henrikson: Om Segelflygning.

Ch. Birch-Iensen: Høgre Segelflygning.

H. F. Gregory: The Helicopter.

B. J. Hurren: Helicopters of Tomorrow.

N. O. Sefeldt: Autogiros och Helikoptrar.

R. H. Warring: Indoor Flying Models.

Air Age Inc.: Gas Models.

Gene Johnson: Airplane Model Building.

D. A. Russell: Model Diesels.

B. B. Winston: Control - Liners.

S. B. Stubbs: The Design of Wakefield
Models.

R. H. Warring: Airfoil Sections.

B. Starck &

L. Sundström: Modellflyve-Haandbogen.

Sigurd Isacson: Modellplan-Konstruktion.

Bjørn Lindskog: Fallschärmar och Fallschärms-
trupper.

E. Edw. Pendray: The coming age of rocket
power.

G. Geoffr. Smith: Gas Turbines and Jet Pro-
pulsion.

Robert E. Haye: Jet Propulsion in commer-
cial air transportation.

Ch. Birch-Iensen: Snabbare än Ljudet.

Ch. A. Lindbergh: Atomalderen og Mennesket.

★

Centralinstitution for flyvemedicin.

Der er iflg. »Berlingske Tidende« blevet
nedsat et udvalg med repræsentanter for hær,
marine, luftfartsvæsen og sundhedsstyrelse til
undersøgelse af mulighederne for oprettelse
af en centralinstitution for lægeundersøgelser
af alle Danmarks militære og civile flyvere.

★

Motorflyverkalender 1949.

15.-22. 5. Internationalt rally i Marokko.

2.-10. 7. Tour de France.

4.-11. 7. Rally i Spanien.

12.-19. 7. International flyveuge i Italien.

17. 7. Internationalt stævne i Deauville.
(Fr.)

30.-31. 7. Internationalt rally i Orange. (Fr.)

31. 7. III. Eskadrille-konkurrence i Ypen-
burg. (Holl.)

27.-31. 8. International tur gennem Schweiz.

4. 9. Flyvedagen (Danmark).

★

Diverse begivenheder i 1949.

29. 4.-15. 5. International luftfartsudstilling
i Paris.

3.-6. 5. OSTIV-kongres i Paris.

6. 5. Lufttransportkongres i Paris.

9.-18. 5. Int. flyveindustrikongres i Paris.

2.-9. 9. FAI-kongres i Cleveland, USA.

11. 9. Gordon-Bennett-ballonløb (Belgien).

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

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

Trykløftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



Søndag på Lundtofte.

»Spion X 217½ med planerne!« Skildvagtner ser flygtigt på vores pas, en gammel restaurangregning, som vi gemmer for at hjælpe os til at modstå fristelserne af storbys natliv. Imponeret af de mange tal gør han honnør og lader os passere. Vores kontor er overtaget af yndige lotter, og hjemmevernens tropper ligger i beredskab langs med hangarerne. Heldigvis er de klar over, at formålet med at forsvare pladsen er, at vi kan starte og lande uhindret af fjenden. Vi starter, og lilleren trækker hastigt benene til sig og danser op over en forpost, der har ligget skjult i græsset. Da vi en time efter vender tilbage, er slaget i fuld gang. Modellflyverne har indtaget en position 200 meter sydøst for benzintanken, forskanset bag en enorm dyng af cykler, madkasser og modeller. Et par hundrede tilskuere, frygtløse i kugle-regnen, rykker frem over afspærringen, gulede på deres medbragte klemmer. For en gangs skyld er svæveflyverne i mindretal. Deres brogede huer lyser op hist og her i virvaret, men de mangler slagkraft i dag. Oppe fra nordøst-hjørnet rykker en skare hulkende, midlertidigt foreldreloste børn frem imod forsvarers linier. Det er et gribende øjeblik, da flyvelederen pudser næse på en af de mindste og, rotfølgere lignende, fører skaren i sikkerhed. Idet vi kommer ind til landing, sender vores slipstrøm en svævemodel op i stratosfæren. Ejeren ser spørgsmodig efter den og noterer endnu en klage, der skal udslynges på næste generalforsamling. Nu er det mere end nogensinde vigtigt at lave en trepunktslanding — der er simpelthen kun tre punkter, der ikke allerede er besat. Så kommer angrebet fra syd-siden. Ophidsede råb blandes med våbenskrig, hundeglam, knasen af tunge støvler på papir og bals, gråd og tænders gnidelse: »Bang! Bang! Læg dig ned, Hansen — du er død!« »Gu' jeg ej — jeg slæver mig bare frem, udmattet af anstrengelser og blodtab, for egenhændig at generobre vores stilling!« Tilskuere nr. 200 er rykket frem i skudlinjen og får en diesel-model i nakken. Han føres rystende bort. Dette var slaget ved Lundtofte. Hvem det blev vundet af, fik vi aldrig opklaret, undtagen for modellflyvekonkurrencens vedkommende.

Vejrmeldinger —

Fire maskiner startede en klar, smuk morgen med fire forskellige mål. Fire piloter fik uafhængigt en vejrmelding, og flyvevejrtjenesten overgik sig selv med strålende løfter om pragtfuldt vejr hele dagen. Fire piloter kom ud for vanskelige, og for privatflyvere særdeles ugunstede vejrforhold. 2 nåede hjem igennem regn og dis, inden det lukkede helt, mens de to andre og mere fornuftige blev siddende på henholdsvis Beldringe og Rønne, hvor de måtte vente nogle dage på opklaring.

Man kan sige, at en vejrtjeneste som vor giver os god træning i vanskelige situationer, men det er ikke uden risiko for alvorlige uheld. Og den 3die i måneden er nu lovligt sent at lave aprilsnar.

Certifikatprøver.

10. marts: Frederik Knuth. 24. marts: Jørgen Høyer, Helmuth Schledermann, Jørg. Berg, Højris-Frandsen. Alle bestået.

Spaniensturen.

Medlemmerne har vist denne tur stor interesse. Tilmeldingen har forlængst måttet slutes. Nærmere detaljer fra Spanien foreligger desværre endnu ikke.

Hærens skydninger.

Desværre er der vist mange, som modtager »Efterretninger for Luftfarende« med samme nonchalance som de andre små sedler med: »Skorstensfejeren kommer i dag«, »Rottegift er udlagt« o. s. v., der hyppigt dumper ind gennem brevsprækken. Kig imidlertid lidt nærmere på de sidst ankomne efterretninger og læg mærke til, at ej heller lufttrummet mere er uden grænser. Hæren afholder hyppigt skydninger rundt

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.

Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høgslund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Blidharpark 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Sven Wiel Bang, I.E. Ohlsensgade 12, København Ø. — Postgiro 520.84.

Ekstraordinær generalforsamling i DKDAS.

Tirsdag den 10. maj kl. 20,00 afholder Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab ekstraordinær generalforsamling i Nationalmuseets Foredragssal med følgende dagsorden:

1. De på generalforsamlingen den 30. marts 1949 vedtagne lovændringer forelægges til endelig vedtagelse.

Efter generalforsamlingen vil der blive forevist nogle film.

Glædelig overraskelse.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab har modtaget den glædelige meddelelse, at finansministeren har fritaget for betaling af stempelafgift for flyvelotteriet 1948. Det drejer sig om et beløb på ca. 20.000 kr.

om i landet, og det er nok værd at vide hvor og hvornår. Det er for ærgerligt at skulle lade sig skyde ned af egne og løvrigt venligsindede tropper! Der vil i den kommende tid være opslag her i sportsflyveklubben over skydetid og -terrain for de enkelte dage.

Gave.

Klubben har af hr. fabrikant Erik Jensen fået skænket et meget værdifuldt og hårdt tiltrængt vægur. Vi er hr. Jensen meget taknemmelig for dette udslag af interesse. Hvem kommer med en vindmåler?

Jubilæum.

Også i denne spalte skal der lyde en tak til »Sir William« for hans 10-årige sekretærgerning i Sportsflyveklubben. Vi, der arbejder sammen med ham i det daglige, sætter pris på hans gode humør, hjælpsomhed og indsigt. Vi kommer desværre til at vente 10 år med at fejre dagen, da »Sir William« store beskedenhed ikke denne gang tillod, at dagen blev særligt markeret.

Århus flyveklub

På generalforsamlingen den 28. marts vedtog Århus Flyveklub at bemyndige bestyrelsen til at udmelde klubben af Dansk Motorflyver Union.

Sportsflyveklubbens generalforsamling

SPORTSFLYVEKLUBBEN afholdt den 5. april ordinær generalforsamling på Polyteknisk læreanstalt med lrs. Branner som dirigent. Formanden, kaptajn John Foltmann aflagde beretning, hvoraf fremgik, at medlemstallet ved udgangen af 1948 var 1204, hvoraf 357 var aktive model-, svæve- eller motorflyvere. Der havde været afholdt 5 elementære teorikursus og et i udvidet navigation, således at der efter krigen var uddannet 325 elever på 17 elementære hold på teoriskolen, hvor der også var undervisning i udvidet navigation, instrumentflyvning, udvidet meteorologi, radiolandingssystemer og radiotelefon.

Der var i 1948 uddelt 15 stipendier à 200 kr. fra dir. Kurt Aulin og 24 à 300 kr. fra flyvelotteriet, af hvilke endnu 14 står til rådighed indtil 1. august efter ansøgning. Det var beskedende for klubben, at den havde gjort så lidt for flyvelotteriet 1948, at dens samtlige medlemmer — af hvilke et meget stort antal har modtaget stipendier eller på anden måde nyd godt af lotteriets midler — ikke havde solgt så mange lodsedler som red. Johs. Thinesen fra Odense — som ikke engang selv havde fået stipendium.

Flyvepladsspørgsmålet var stadig akut, idet brugen af Lundtofte er opsagt til 1.7., men selv om enkelthederne endnu ikke kendes, regner man med at kunne flytte til Skovlunde. Formanden sluttede med at formane alle flyvende medlemmer til at holde sig love og bestemmelser efterrettelige.

Formændene for de tre sektioner aflagde derpå beretninger. Vognmand Dam fortalte om nedgangen i flyvningen i 1948 p. gr. af benzin-skatte og de vanskelige flyvepladsforhold. Ved de to certifikatfester var uddelt 15 + 34 gyldne vinger til nye certifikatindehavere endvidere var afholdt en række mødeaftener. Ing. Fastner udtalte, at 1948 havde været et trængselsår for svæveflyverne. Der var udført 630 starter og 24 timer mod 1924 starter og 129 timer i 1947 og taget 20 diplomer mod 52. Nedgangen skyldtes flyvepladsforholdene og de skærpede regler fra luftfartsmyndighedernes side. På grund af den ringe flyvning samt en meget stram økonomi og en stor frivillig arbejdsindsats havde sektionen et godt overskud. Han håbede på en mere fast forretningsorden for forholdet mellem sektionen og klubben. Jørgen Gamst aflagde beretning om modellflyvernes mangesidige og energiske indsatser i årets løb, og adjunkt J. Holm Jørgensen fik af formanden overrakt unionens »Prinsessepokal« for flest rekorder i 1948.

Efter at på spørgsmål fra forsamlingen var givet forskellige oplysninger, blev beretningen godkendt.

Kassereren, dir. Thomas, aflagde regnskab, som balancerede med 171.674 kr. og udviste et overskud på godt 6000 kr. efter de nødvendige afskrivninger. Det fremgår af regnskabet, at mens der sidste år var opført diverse kreditorer til et beløb af over 152.000 kr., så var det nu bragt ned til 20.000 + knap 25.000, der er ydet som lån af nogle medlemmer — en meget fin forbedring af klubbens stilling, især på baggrund af et flyvemæssigt nedgangsår. Bestyrelsen ønskede en bemyndigelse til på visse vilkår at betale et beløb, nogle medlemmer af »Seniorklubben« havde til gode, og fik den, hvorpå der blev givet decharge for regnskabet.

Endvidere blev det fastslået, at svæveflyveklubberne »Ringene« og »Sportsflyvernes Svæveflyveklubber« efter endt prøvetid betragtede sig som fuldt tilsluttede og havde overdraget deres materiel til Sportsflyveklubben, hvilket forsamlingen bekræftede.

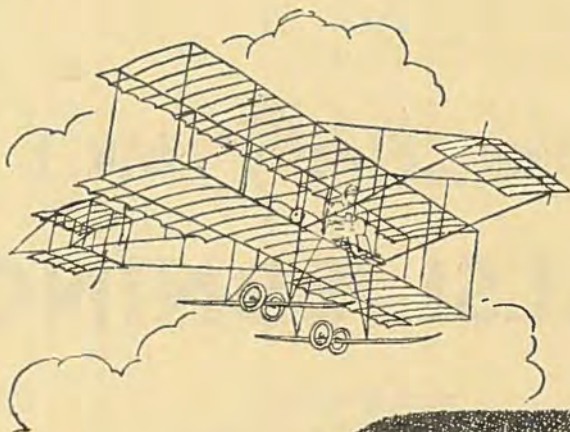
I stedet for salgschef Max Westphal, som ikke ønskede genvalg, indvalgte grosserer Mogens Bank i bestyrelsen, som løvrigt genvalgte. Den har konstitueret sig med dir. Thomas som formand, kaptajn Foltmann som næstformand, grosserer Bank som kasserer og kommunelærer William Nielsen som sekretær.

Efter generalforsamlingens afslutning kl. 22 overrakte et lille sølvbæger til klubbens populære sekretær, Sir William, i anledning af, at han nu har været sekretær igennem 10 år. Sir William, der også er teoriskolens leder, blev hyldet af forsamlingen for sit store arbejde og udtalte, at han håbede i fremtiden at kunne gøre endnu mere.

★

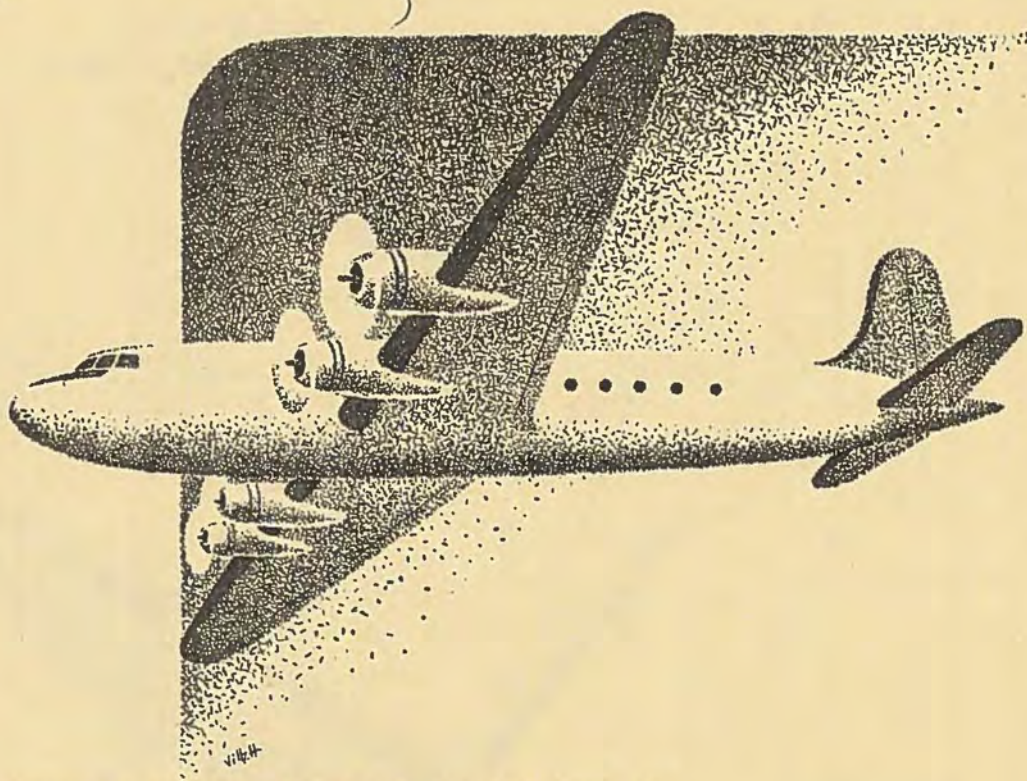
Århus svæveflyveklub

havde den 3.4. indbudt sine medlemmer og byens øvrige klubber til Per Weishaupts foredrag med lysbilleder og film om »international svæveflyvning«. Aftenen var arrangeret med støtte fra DKDAS.



OLIEN *fremmer* UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var opfundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorenes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.

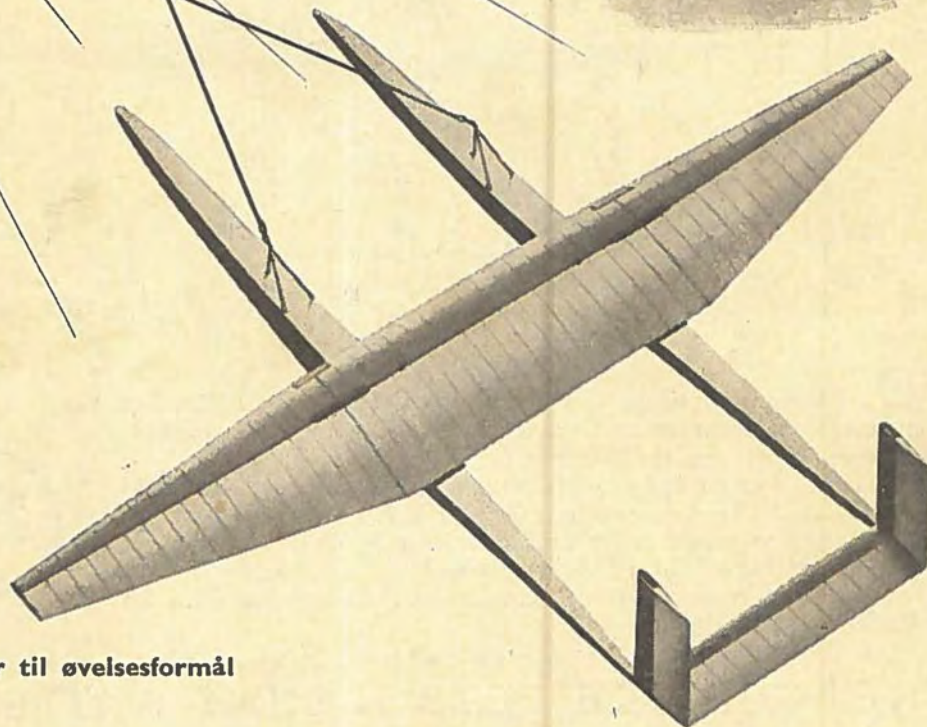




7000 FOD (2150 METER)

Fairey „Firefly“ Mk. I til **MÅLSLÆBNING**

ALLE SLAGS MÅL
ETHVERT KLIMA I VERDEN



Fremstillet til at
opfylde de krav,
som våbnene stiller til øvelsesformål

Fairey

REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:
CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENLUND, DANMARK
THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 6

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Den 18. luftfarts-
udstilling i Paris

★

DH 106 Comet
og
Bristol Brabazon

★

På langtur
til Nordafrika

★

Polyteknikernes
2. Norge-ekspedition

★

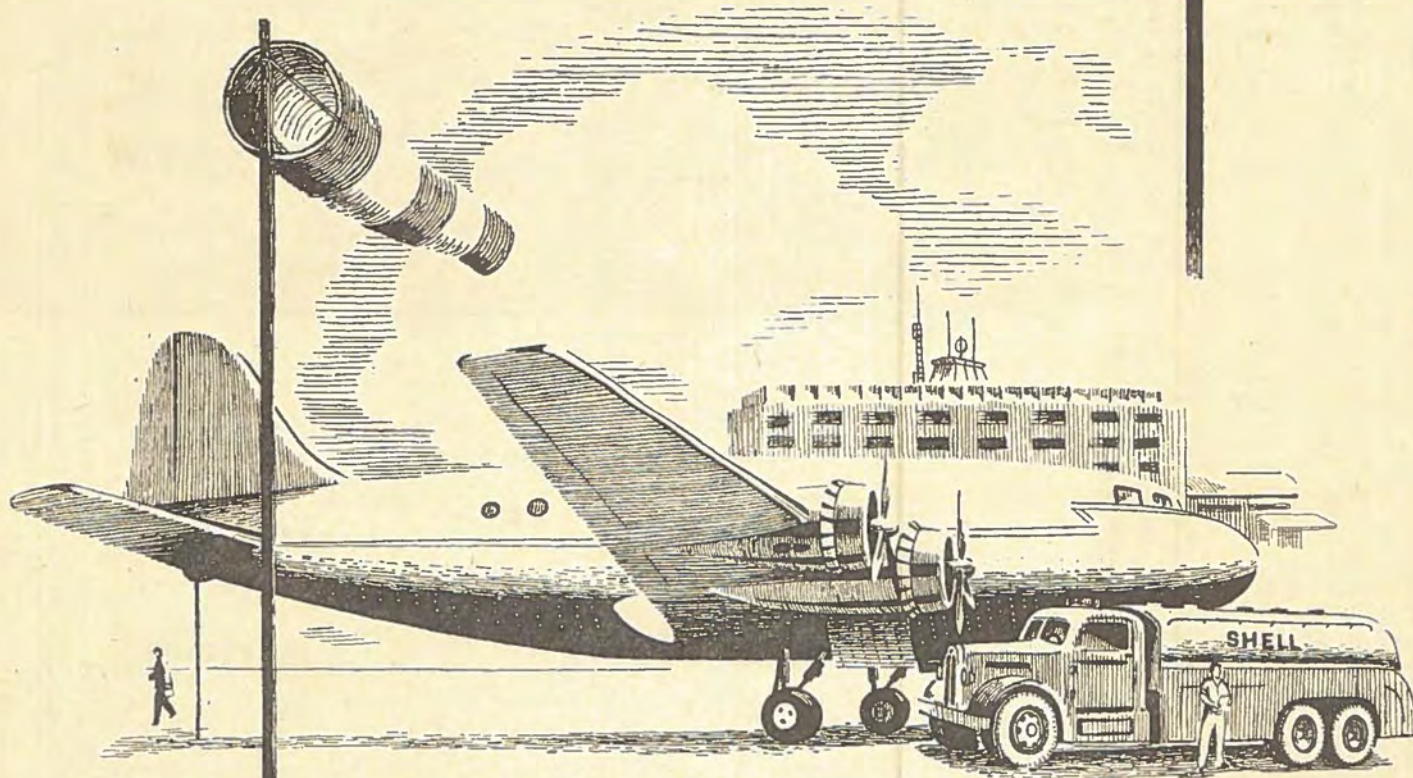
Trimning til model-
flyvekonkurrencer

Martin Mauler

Med to eksempler på frygtindgydende
bevægning — den ene med 3 torpedoer,
7 bomber og 4 kanoner, den anden
med en 900 kg bombe, 10 store og 12
mindre raketter samt 4 kanoner.

Mauler'en med de tre torpedoer
havde en startvægt af 13,3 t, hvoraf
hvoraf 4,85 t var bevægning.





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



Flyvelotteriet

SOM korteligt meddelt andetsteds i FLYV har justitsministeriet tildelt DKDAS en lotteribevilling i anledning af årets flyvedag. Bevillingen er denne gang på 150.000 kroner, det vil sige en del mindre end forrige års bevilling, og grunden hertil er ikke uvillie fra ministeriets side, men den skyldes udelukkende den beklagelige kendsgerning, at der af forrige års 200.000 lodsedler kun blev solgt halvdelen.

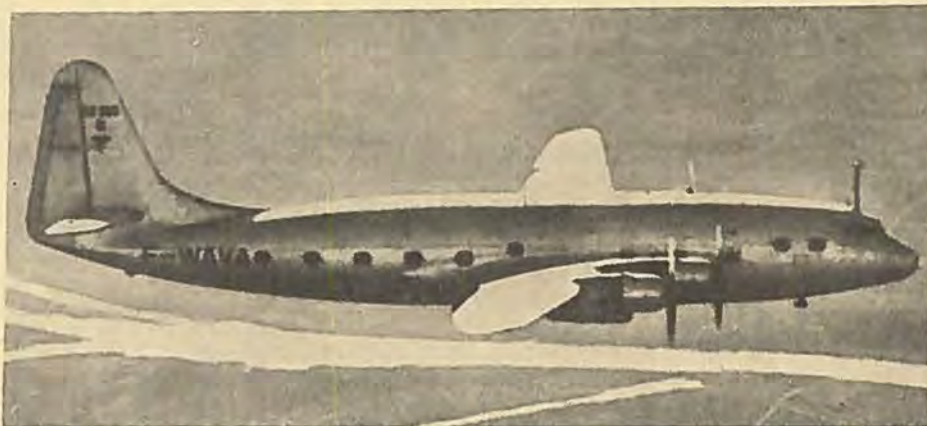
En lignende situation må vi ikke komme ud for igen i år. Alle vi mange, der har interesse for flyvning og gerne vil fremme flyvningens sag, kan ikke være bekendt, at vi ikke kan få solgt et par hundrede tusinde lodsedler hele landet over. Vi må og vi skal kunne vise, at flyvelotteriet kan melde udsolgt — og allerhelst på et meget tidligt tidspunkt efter salgets begyndelse.

Og det kan lade sig gøre, når vi allesammen lægger kræfterne i og samles om denne store opgave. Det er jo ikke blot en sag om prestige, men i aller højeste grad også en sag om penge til klubbernes arbejde. Uden flyvelotteriets indtægter vil modelflyverunionen og svæveflyverunionen ikke kunne fortsætte deres arbejde, og motorflyverne vil miste de certifikatpræmier, som er en kærkommen hjælp til opnåelse af flyvercertifikatet. Gennem flyvelotteriet viser ministeriet sin gode villie overfor flyvesagen, og denne velvillige indstilling overfor klubbernes arbejde bør ikke forskertses af manglende energi og villie til at yde noget til gengæld.

Lad os i år tage fat på arbejdet i fællesskab og vise, at halvdanden tusinde lodsedler er altfor lidt, således at vi næste gang kan få en større bevilling og derigennem flere penge til arbejdet indenfor klubberne.

FLYV.

Den 18. luftfartsudstilling i Paris



Frankrigs store trafikflyvemaskine SE-2010 Armagnac blev demonstreret ved opvisningen på Orly som afslutning på udstillingen. Med en fuldvægt på 73 tons er den større end Stratocruiseren.

LUFTFARTSUDSTILLINGERNE i Paris, som er afholdt siden 1909, er en tradition og utvivlsomt den berømteste serie af udstillinger af denne art. Den 18. i rækken holdtes fra 29. april til 15. maj og havde som de foregående 17 André Granet som generalkommissær — en morsom billedserie viser ham føre de respektive præsidenter rundt hver gang. Som sædvanlig fandt udstillingen sted i Grand Palais, en stor, velegnet og lys bygning midt i Paris. På Esplanade des Invalides lige på den anden side Seinen var indrettet en helikopterflyveplads og udstillet forskelligt materiel.

Når man — efter at være bragt til Paris af SAS lige så hurtigt, som man ellers med toget tager til Odense — ser pariserne strømme til udstillingen, må man endnu engang beklage, at københavnerne gik glip af deres udstilling sidste år. Pariserudstillingen har mødt de samme vanskeligheder, men har naturligvis haft fordel af en fyldig fransk repræsentation. Af ca. 44 maskiner er 25 franske. Man må imidlertid gøre sig klart, at man nu til dags i et udstillingslokale ikke kan vise flyvemaskineindustriens standpunkt. Trafikflyvemaskiner og bombere er blevet for store. Noget indtryk af militærflyvningen idag fik man slet ikke. Der var kun prototyperne til to franske jagere af førstelinies militære typer. Så var der 6 skole- og overgangstyper, 2 forsøgsmaskiner, 4 helikoptere og 5 mindre trafiktyper og amfibier. Hovedparten af flyvemaskinerne var privat- og taxatyper med fra 1 til 5 sæder. Af dem var der ca. 25. Hertil kommer 4 svæveplaner. I betragtning af de dårlige markeder må man forundres over den optimisme, med hvilken

der stadig laves nye og hovedsagelig uoriginale typer af private maskiner.

De deltagende nationer.

Frankrig dominerede selvfølgelig, og i modsætning til sidste udstilling i november 46, hvor landet hovedsagelig deltog med flotte papmachémodeller, som imponerede lagfolk mere end Gloster Meteor, der lige havde sat verdensrekord, så kan man sige, at landet nu er på prototype-stadiet; ca. 25 typer har været i luften for første gang i det sidste halve år. En del maskiner er også under seriebygning. Franskmændene har altid haft forkærlighed for elegante prototyper, men det har knebet med produktionen. Også nu har man svært ved at øjre en fast plan for det hele.

England og USA var praktisk talt ikke repræsenteret — England koncentrerer sig tydeligvis om sin egen SBAC-display. Helt savnes lande som Rusland, som ikke havde kunnet få så megen plads som ønsket, samt Sverige og desuden mindre betydelige lande på området.

Ved en foresvisning i Orly-lufthavnen lørdag den 14. maj blev også de store maskiner vist. Mange firmaer havde i udstillingsperioden demonstrationsmaskiner i Toussus-le-Noble flyvepladsen. I første weekend havde Paris også sit første besøg af en Stratocruiser. Byen og aviserne var præget af flyvning, og en række tekniske kongresser på flyvningens område fandt sted samtidig. I det følgende gennemgår vi de enkelte lande, idet vi dog hovedsagelig må begrænse os til flyvemaskinerne. Der var naturligvis en masse stands med motorer, instrumenter, tilbehør,

officielle institutioner, flyvelitteratur, model-flyvning og meget mere, som tildels trak stort publikum.

Der er jo stor forskel på de Voisin- og Wright-biplaner fra 1908 og 1910, som det (iøvrigt p. gr. af pladmangel lukkede) franske luftfartsmuseum viste på sin historiske stand og så de reaktionsdrevne jagere. Men forskellen var ikke slet så stor, når man så på Starcks »New look«, som sammen med Mauboussins reaktionsdrevne svæveplan var udstillingens eneste sensationer.

Czechoslovakiet.

Som eneste land øst for jerntæppet viser den nationaliserede tjekkiske flyveindustri 4 maskiner, af hvilke den lille 2-motors Aero 45 og den tosedede Zlin 22 vil være bekendte. Nye er M2 Skaut og M3 Bonzo. Det er begge lavvingede privatmaskiner til henholdsvis 2 og 4 personer og med fast henholdsvis oprækleligt næsehjulunderstel. Skaut er jævnt pænt, men ikke luksuøst udstyret, Bonzo lidt mere raffineret uden at komme på højde med sine amerikanske konkurrenter. Motorerne er 75 hk Praga D og 160 hk Walter Minor. Opgivne rejsehastigheder 165 og 240 km/t, rækkevidde 700 og 1000 km.

Der udstilles også en række motorer og instrumenter.

England.

Englænderne, som sidste gang dominerede udstillingen, holder sig nu tilbage. Af flyvemaskiner findes kun Bristol 171-helikopteren samt på Invalidepladsen Westland-Sikorsky-helikopteren, der daglig foretog demonstrationer.

England vil helt koncentrere sig om sin egen friluftsudstilling med samtidige demonstrationer, hvor man selvfølgelig også kan få en bedre idé om maskinerne end på en indendørs udstilling.

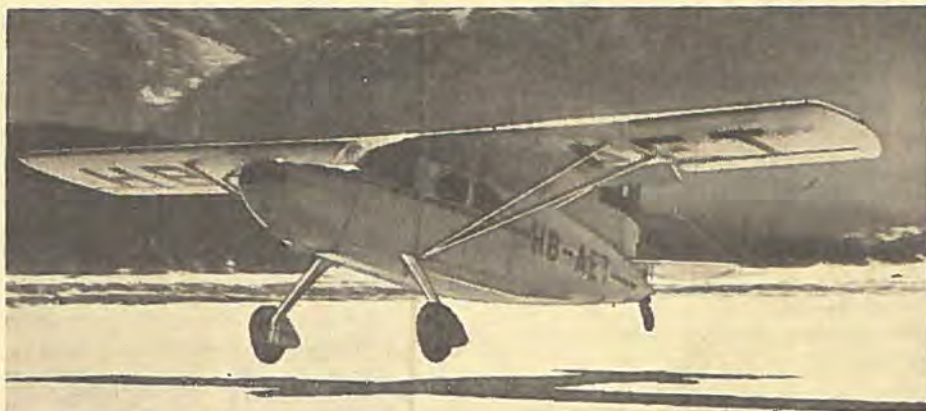
Der var fine, tildels gennemskårne, udstillingsmotorer og reaktorer fra Armstrong-Siddeley og Bristol. De meget instruktive udstillinger tiltrak stor opmærksomhed. Også Vickers-Armstrongs, Dunlop, Ministry of Civil Aviation og Ministry of Supply havde interessante stands.

Frankrig.

Det nationaliserede *Aérocentre* koncentrerer sin udstilling om sin serie af privatflyvemaskiner med et godt brugt eksemplar af den lidt rå NC 851, to eksemplarer af de nyere tosedede versioner, 853 (80 hk) og 859 (105 hk) samt den 4-sædede 859 (105 hk). I hangaren i Toussus-le-Noble var den to-motors NC 860 ved at blive gjort klar.

I Toussus sås et væld andre NC-typer, bl.

NC 853 er en »idiotikker« klubmaskine, der bygges i store serier.



Schweiz viste blandt andet Pilatus P4 — en robust 5-sædet altnuligtype.

a. den mærkelige NC-1071 med to motorer eller reaktorer og meget højtliggende haleplan (den synes at have større højde end længde) og en helikopter med to »flødepisker«-rotorer. Prototype nr. 2 af den 40-tons 4-motors fragtmaskine NC 211 Cormoran var på besøg over pladsen og vakte opsigt hos personalet i Toussus. Nr. 1 forulykkede som bekendt ved prøveflyvningen.

Den statslige forsøgsfabrik *Arsenal* viser sin O. 101 til direkte måling i luften af de aerodynamiske kræfter samt et V-1-lignende apparat.

Breguet viser foruden modeller yderplanet til sin 4-motors 761 »Deux Ponts«, en 44 tons maskine i to etager til maximum 100 passagerer. På Invalidepladsen fremkom med nogle dages forsinkelse det andet eksemplar af den tosedede G II-E helikopter med to koncentriske rotorer.

Dassault udstiller sin reaktorjager MD-450, der blev konstrueret og bygget på kun 8 måneder. Den er udstyret med Nene-reaktor og en af udstillingens mest lovende produkter.

Morane-Saulnier viser sin videregående træner MS-475 (850 hk) i marine-udgave med halekrog og den nye MS-700, en lavvinget ambulancemaskine med to 160 hk Potez-motorer, næsehjulunderstel og en ejendommelig behandlet »udstillingsoverflade«. Pris ca. 180.000 kr.

Lignel 46 »Coach« er en veludstyret 4-sædet lavvinget privatmaskine, foreløbig kun prototype, med 180 hk Mathis-motor og rejsehastighed på 245 km/t, rækkevidde 1000 km, fuldvægt 1335 kg.

Avions »I. D. M.« viser en ensædet KZ-1-lignende folketype IDM-10 Roitelet, som bygges i serie, og som man håber at kunne sælge for ca. 10.000 kr. Med en 25 hk motor opgives rejsehastigheden til 135 km/t, hvilket lyder optimistisk.

Den nationaliserede *Nord*-fabrik udstiller en to-motors Nord 2100 til 10 personer. Den har skubbende motorer og næsehjulunderstel. Ventes ikke i serie. Megen opmærksomhed vækker den kendte 4-sædede Norécin II, lavvinget med stor V-form, næsehjul. Der er bygget over halvdelen af en serie på 500. Prisen — ca. 40.000 kr. — ventes at stige med 40 % snarest. Kroppen til ambulanceversionen findes også her.

SECAN Courlis Suc 10, som tidligere har været beskrevet i FLYV, trækker også mange tilskuere. Der er bygget 143.

SCAN 30 er et licensbygget (serie på 40 ekspl.) Grumman Widgeon-amfibium, der

landede på Seinen og udstilledes på kajen lige ved Grand Palais.

SIPA 90 og 901 er lavvingede tosedede typer, der bygges i serie på 200 stk. Motor på 75 eller 90 hk.

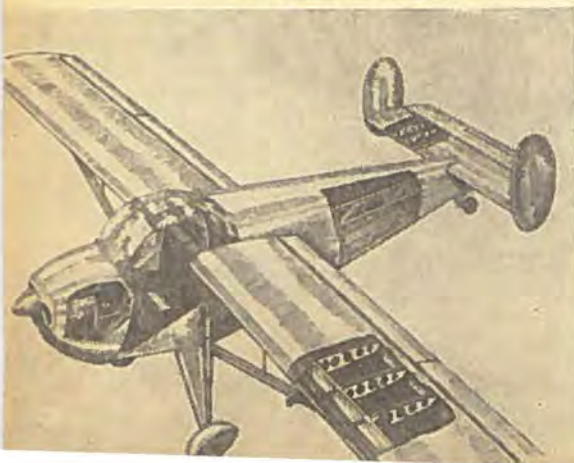
Den nationaliserede *Sud-Est*-fabrik udstiller SE 3110, en ny to-sædet helikopter, der ligesom sin forgænger 3101 udmærker sig ved foruden hovedrotoren at have to hale-rotorer, hvis rotationsplaner danner en slags omvendt V-hale. Foruden til udligning af hovedrotorens moment tjener de som både »sideror« og »højderor«. Den havde ikke fløjet. Foruden en papmachémodel i ca. halv størrelse af SE 2410, en jager med to Nene-reaktorer indbygget over hinanden i kroppen, udstilledes flere små modeller, bl. a. af SE 2010 Armagnac, en 4-mot. lavvinget trafikflyvemaskine i international stil med trykkabine og det hele. Med en fuldvægt på 73 tons er den tungere end Stratocruiser'en. Den har 4 Pratt & Whitney motorer på 3500 hk. Prøveflyvningerne har været i gang nogle måneder, og en serie på 15 er under bygning.

Den fyldigste stand præsenterer *Sud-Ouest* med fire interessante maskiner: SO 6020 Espadon er en jager med en voldsomt stor krop (længde 15 m, spændvidde kun 10,6 m), udstyret med en Rolls-Royce Nene, der bygges på licens i Frankrig af Hispana-Suiza. Totalvægt 8 t, tophastighed ved jorden 1040 km/t.

SO-M2 er en lille forsøgsmaskine med R.-R. Derwent reaktor. Den udmærker sig bl. a. ved understellet, som består af et næsehjul og tre hovedhjul bag hinanden under kroppen samt slæbere i plantipperne. Maskinen er fyldt med måleinstrumenter. På det civile område udstilles SO-95 Corse II til 10-13 passagerer. Den opfylder de nye ICAO-krav. Endelig vises den tosedede helmetal-privatflyvemaskine SO 7060 Deauville med 105 hk motor.

Avions Starck udstiller en lavvinget to-sædet privattype AS 57, bygget i træ. Den kan udstyres med forskellige motorer mellem 75 og 105 hk og har med reservetanke en rækkevidde på op til 1400 km.

Efter nogle dages forløb blev også en »folkeflyvemaskine« med benævnelsen »New look« udstillet. Det er et lille ensædet monoplan med ydre bardunafstivning, udvendige styreliner og krængningsror. Ikke alene den 17 hk 2-cylindrede motor, men også føreren er luftkølet. Maskinen havde ikke fløjet, men var beregnet til at flyve 90 km/t. Jeg fik ikke prisen, men ved passende udnyttelse skulle man kunne flyve for ca. 8 kr. i timen! Starck har også en anden type,



•Holiday», beregnet for delvis hjemmebygning!

Svæveplanerne.

Der var vist fire svæveplaner, den kendte Arsenal Air 100, en finere videreudvikling ARS 4111 (beregnet glidetet 34) Breguet 900 (nærmest i klasse med Moswey, men som 4111 med flaps) og så foruden kroppen til den tosedede CM-7 fra firmaet *Fouga* den reaktionsdrevne CM-8 R. 13. Den er udstyret med en reaktor på 40 kg trykkraft og beregnes at kunne stige til 11 km på 1½ time. Den er således specielt egnet til forskning efter de høje bølger og igrøvrigt så interessant, at vi håber senere at komme tilbage til den — såvel som de andre nye svæveplaner.

Holland.

Som tidligere omtalt i FLYV blev den hollandske flyvemaskineindustri samlet til en enhed efter krigen, men enigheden er oplyst, og firmaerne er gået hver til sit. *Fokker*-fabrikken og firmaet *Avio-Diepen*, der sælger Fokkers produkter og driver Ypenburgflyvepladsen ved Haag, havde en stand, hvor de to moderne træningstyper Fokker S11 og S12 var udstillet. Taxa- og privatflyvemaskintypen »Promotor», der var vist på sidste udstilling, har lidt samme skæbne som de danske produkter — kan ikke sælges p. gr. af de verdensøkonomiske forhold.

Så Fokker koncentrerer sig helt om trænerne nu. S11 Instructor har overalt fået en udmærket modtagelse. Den er tidligere beskrevet i FLYV, og de første af en serie på 100 flyver nu. S12 er identisk med S11 med undtagelse af næsehjulunderstellet. Man kan således benytte begge typer med et lille reservedelslager, og en elev, som er vænnet til S11, kan ved overgangen til næsehjul koncentrere sig helt om understellet og den nye teknik — alt andet er det samme.

Den 2-motorede videregående træner S13 ventes at flyve i år, og den første helt som træner byggede reaktionsflyvemaskine, S14 (Rolls-Royce Derwent V), tidligt næste år. Også i denne sidder man side ved side.

Italien.

Med 6 maskiner har Italien den største udenlandske udstilling af flyvemaskiner i Paris, en ganske god præstation i betragtning af landets forhold.

Fiat viser sin velkendte G46 træner samt G59, der kan betegnes som en jagertræner. Den er måske mere kendt som G55, fra hvilken den kun adskiller sig ved motoren (Rolls-Royce Merlin i stedet for Daimler-Benz). Den findes både i 1-sædet og 2-sædet version. (Den tosedede var udstillet). Foruden disse to typer bygger Fiat den 3-motors G212 trafikflyvemaskine, som i 24 eksemplarer flyver de italienske ruter. Ved studier i udlandet gør Fiat sig klar til at bygge reaktordrevne typer, når det tillades.

Macchi viser sin tosedede privatflyvemaskine MB308 såvel på næsehjulunderstel som på pontoner. Det er en pæn lille maskine, som i modsætning til de fleste lignende typer har fritbærende plan og er bygget helt i træ. Med en 85 hk Continentalmotor angives højeste rejsehastighed (landversion) til 175 km/t på 70 % motorstyrke. Kabinen er bygget for små sydlandinge og er ikke for høj. Hvordan de moderne næsehjulunderstel med kort hjulbasis vil reagere på små flyvepladser er ikke godt at vide.

Piaggio udstiller P 136, et 2-motors

taxa-amfibium til 5 personer i en elegant kabine. Med to 215 hk Franklin-motorer angives rejsehastigheden på 55 % motorstyrke til 236 km/t. P 136 har mågeformet plan med motorerne bagudvendte i knækket. Der er faste støttepontoner og halehjulunderstel, hvis hovedhjul trækkes næsten helt ind i kroppen. — Pris ca. 160.000 kr.

SAI-Ambrosini viser sin S. 1001 Grifo, med hvilken der for et årstid siden blev foretaget en non-stop-flyvning på 4170 km fra Italien til Eritrea på 24 timer 06 minutter, og siden er foretaget en tur over Sydatlanten. Det er en 4-sædet lavvinget, velformet maskine med licensbygget 130 hk Gipsy Major. Rejsehastighed (70 % motor) 210 km/t. — Pris ca. 50.000 kr. Der bygges en serie på 25, af hvilke de fleste er færdige.

Italien viser desuden en række motorer, og blandt modellerne bemærker man en af Bredda BZ 308 — Italiens langdistancetrafikmaskine i klasse med Constellation og DC-6.

Schweiz.

Den schweiziske flyveindustri har svære tider. Eneste udstiller er *Pilatus*, der viser P 2 og P 4. Den første er en seriebygget videregående træner, som anvendes i det schweiziske flyvevåben. En 460 hk Argus-motor giver en maximum-fart af 340 km/t. Det er en lavvinget tandem-type med optrækkeligt understel. Den er fuldt kunstflyvningsdygtig og tilladt for op til 600 km/t i dyk. Den lander med 105 km/t.

P 4 blev vist første gang i 1948 og er en højvinget afstræbet 5-sædet altnuligtype med 260 hk Lycoming-motor. Den minder noget om visse kanadiske og norske typer og kan anvendes på hjul, ski eller pontoner. Pris ca. 75.000 kr. — Prototypen har fløjet over 100 timer. Den ventes ikke bygget i større antal. Prototype nr. 2 udstyres igrøvrigt med Cessna-understel (fritbærende bladfjeder).

USA.

USA er som England praktisk talt ikke repræsenteret. Foruden licensbyggede typer (Westland-Sikorsky helikopter og SCAN 30-Grumman Widgeon-amfibium) findes dog to fremragende privat- og forretningsflyvemaskiner, *Beechcraft Bonanza* (i to skinnende eksemplarer) og *Ryan Navion*. Der kan vel næppe herske tvivl om, at disse er verdens mest moderne typer på dette område. Hvilken man vil foretrække, kan man naturligvis først afgøre efter meget grundige sammenligninger på jorden og i luften. Heldigvis forskænes de fleste af os af økonomiske og valutamæssige grunde for at skulle tage denne vanskelige afgørelse. Rent personligt har jeg været mest forelsket i Navion, men er nu vippet over på Bonanza's side efter at have studeret dem på jorden. Men mange flyvere mener, at Bonanza's V-hale giver for lidt retningsstabilitet.

Douglas og *Convair* viste modeller, *Continental* et par motorer.

PW.



Fra oven *Fouga Cyclone* med reaktor, *SO 6020* (en 15 m lang jager, til venstre for hvilken konkurrenten *MD-450* skimtes), »New look« med kontrasten *Bonanza* i baggrunden, den czechoslovakiske *Skaut*, den franske *SO-M2* og den italienske *Grifo*.



DE HAVILLAND D. H. 106 COMET

En reaktordrevet luftliner, som flyver ca. 800 km/t

I oktober nummeret 1948 bragte FLYV nogle kortfattede oplysninger om den nye luftliner, som de Havilland var i gang med at bygge på grundlag af de erfaringer, som var gjort med typen D. H. Swallow. Der foreligger nu nærmere enkeltheder om den nye type, som de Havilland har frigivet til brug for pressen, og som har fået typebetegnelsen D. H. 106.

Såfremt der ikke indtræffer uforudsete hindringer, forventer man, at den nye type vil komme i luften i indeværende år, men der vil endnu gå en rum tid, inden den kan tages i brug i lufttrafikken. Man regner med, at dette ikke vil ske før i 1952.

Der skal bygges 16 luftfartøjer af typen D. H. 106.

Fabriken har påbegyndt bygningen af 16 st. D. H. 106; de første to skal leveres i henhold til en kontrakt med forsyningsministeriet, og de øvrige fjorten er bestilt af British Overseas Airways og British South American Airways. Man har valgt at lægge produktionen an på bygning af samtlige luftfartøjer på en gang lige fra begyndelsen, fordi man mener, at denne fremgangsmåde er den mest hensigtsmæssige og tidsbesparende. Det første luftfartøj (som skal leveres til forsyningsministeriet) er endnu ikke så vidt fremme i sin tilblivelse, at det kan forevises for pressen. Af nationale grunde vogter fabrikken tillige strengt over, at der ikke offentliggøres nogen tegning eller noget fotografi af luftfartøjet, førend det er klar til at gå i luften. På den anden side vil man gerne frigive nogle almindelige fakta om luftfartøjet og dets formål.

D. H. 106 skal indsættes på de britiske imperieruter.

Det er meningen, at D. H. 106 skal anvendes på ekspresruter inden for det britiske imperium. Den vil imidlertid også med fordel kunne anvendes til interkontinentale ruter, fordi det i høj grad er en luftliner af verdensformat. Dens meget store hastighed i forhold til de luftlinere, der anvendes i dag, vil i høj grad få indflydelse på dens økonomi ved at gøre det muligt at flyve flere kilometer og udføre flere ton/kilometer med betalende last pr. år. Den store hastighed er dog ikke opnået på bekostning af dens evne til at kunne flyve langsomt; planbelastningen er meget moderat, mindre end tilfældet er på flere af de nuværende propeldrevne luftlinere, og dens stillingsfart vil også blive holdt inden for rimelige grænser. D. H. 106 vil ikke kræve særlig lange startbaner; den vil kunne anvende de startbaner, der i øjeblikket findes på de store lufthavne. Derimod vil den kræve en særlig hensyntagen fra flyveledelsernes side; forholdet er jo det, at det er blevet endnu mere påkrævet at udvikle landingstekniken for luftfartøjer i dårligt vejr efter de reaktordrevne luftlineres fremkomst, fordi de af økonomiske grunde ikke må opholdes i længere tid inden landingen. Man har imidlertid opmærksomheden henvendt på dette punkt, og det vil blive taget i betragtning af myndighederne og af de britiske luftfartselskaber, som skal anvende D. H. 106.

Den mest økonomiske flyvning skal foregå i 12.000 m.

Ved kroppens indretning er der selvfølgelig blevet taget særligt hensyn til besætning og passagerer under flyvning i store højder, og luftkonditioneringen er et af de meget vigtige problemer, man har beskæftiget sig med. For at opnå den mest økonomiske flyvning må denne foregå i ca. 12.000 meters højde. Hele kabinen inklusive førerum, bagagerum, postrum og fragtrum vil blive indrettet tryktæt. Konditioneringsanlægget omfatter foruden køle- og varmeapparater også apparater, som kan holde fugtighedsgraden vedlige i de store højder. Ventilationssystemet vil skifte luften hver tredje minut. Visse dele af kroppen har allerede med tilfredsstillende resultat bestået trykprøverne i de Havillands lavtryks-kammer i Hatfield, og der har ligeledes været foretaget prøver med døre, vinduer, vindskærme o. l. Under disse prøver har kravene været meget strengere, end de vil blive under virkelige forhold.

Luftfartøjet skal medføre 36 passagerer.

Når D. H. 106 indsættes i rutedrift, skal den medføre en besætning på 4 mand og indtil 36 passagerer. Der vil blive bekvem og rigelig plads for passagererne; stolens ryglæn vil kunne vippe bagud, således at de danner behagelige hvilepladser. Luftfartøjets hurtighed vil jo bevirke, at opholdet i kabinen — selv på de lange ruter — ikke bliver af ret lang varighed. En meget stor fordel, som det er værd at bemærke i denne forbindelse, er anvendelsen af reaktorer, som vil bevirke en fuldkommen vibrationsfri flyvning.

Den nye luftliner bliver et lavvinget monoplan, og bærepplanerne vil få en vis pilform. Understellet bliver indtrækkeligt udad, og næsehjulene bliver styrbare. Som brændstof skal anvendes petroleum, og da dette skal medføres i meget store kvanta, vil der blive anvendt et særligt trykpåfyldnings-system. Styregrejerne skal betjenes ved hjælp af hjælpemekanismen.

Driftssikkerheden vil blive forøget.

Enkelt i konstruktionen vil komme til at karakterisere D. H. 106. Da der ingen propeller skal bruges, undgår man al den mekanisme, som en moderne propeller har behov, — og samtidig kan man nøjes med et meget lavt understel. Selve reaktorerne er også mere enkle i deres konstruktion end stempelmotorer, idet der bl. a. ikke forefindes karburatorer, magneter eller køleanordninger, og derved undgår man kontrolinstrumenter og betjeningshåndtag til disse dele i førerrummet.

Der er en anden stor fordel ved anvendelsen af reaktordrevne luftlinere, og det er den reducerede brandfare. Erfaringen med reaktordrevne jagere i de sidste par år har tydeligt vist, at petroleum er et langt mindre brandfarligt brændstof end benzin, og det moment vil sikkert også blive taget med i betragtning, når man skal til at veje for og imod indførelsen af reaktordrevne luftlinere. Luftfartøjets store marchfart vil redu-

cere mulighederne for at komme ud for vejrforandringer, og endvidere vil den relativt lave planbelastning og deraf følgende moderate stillingshastighed være et skridt henimod forøget all-round sikkerhed.

En marchfart på 800 km/t.

D. H. 106 vil blive udstyret med fire de Havilland Ghost reaktorer, der hver har en trykkraft på 2270 kg, og på basis heraf regner man med, at den nye luftliner vil få en marchfart på ca. 800 km/t. Ghost reaktorerne har gennemgået en rivende udvikling de sidste par år. De har været prøvekørt i tusinder af timer, både på jorden og i luften og til stadighed under luftfartsmyndighedernes kontrol. I juni 1948 blev Ghost reaktoren forøvrigt godkendt af de engelske myndigheder til anvendelse i trafikluftfartøjer. De er fremstillet på grundlag af syv års erfaring med den mindre Goblin type, så motorspørgsmålet skulle derfor være løst på en tilfredsstillende måde.

Den nye luftliner imødeses med spænding, og der er ingen tvivl om, at den vil skabe sensation, når den bliver taget i brug. D. H.

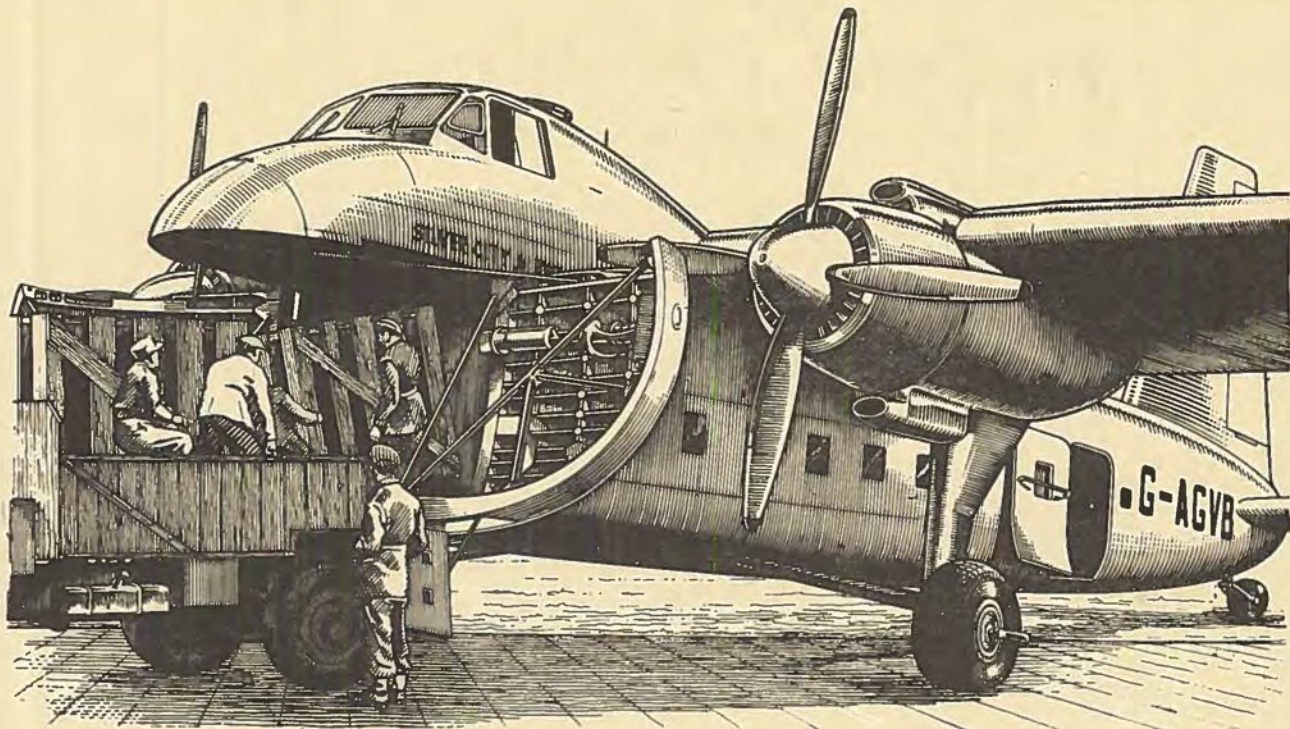
★

DDL får 13 mill. kr. som lån af staten

Den 29. april traf finansudvalget en afgørelse af spørgsmålet om støtte til Det Danske Luftfartselskab. Oprindeligt søgte DDL staten om et driftstilskud på 5 millioner kroner og en ny aktietegning fra statens side på 8 millioner kroner, men finansudvalget foretrak en anden fremgangsmåde og vedtog, at der ydes DDL et lån på indtil 13 millioner kroner mod pant i selskabets materiel. Dette lån ydes for tiden indtil årets udgang, og der skal svares 4 pct. rente af det. Forudsætningen for lånet er, at der efter nærmere forhandling med selskabet finder en nedskrivning af aktiekapitalen sted svarende omtrent til det konstaterede tab på nedskrivningstidspunktet.

Afgørelsen udelukker ikke, at staten tegner aktier i selskabet, således som selskabet havde ønsket, men hertil kræves lovhjemmel, og man vil først afvente forvaltningsnævnets undersøgelser, før man beslutter sig til at tage aktier for en del af det nu ydede lån.

Efter at sagen var afgjort, fremkom trafikminister Carl Petersen med nogle udtalelser, hvor han bl. a. sagde, at staten ikke ønskede at få yderligere indflydelse på DDL og heller ikke ønsker nogen ændring i dets ledelse. »Vi ønsker kun at få kendskab til, at pengene bruges på den bedst mulige måde«, sagde ministeren og fortsatte: »Det gælder om at bevare dette store nationale selskab, der så udmærket — gennem SAS — er blevet et led i det nordiske samarbejde. DDL har skabt sig en stor position ude i verden, og den gælder det nu om at bevare — selv om det måske vil kræve visse ofre.«



**„Bristol“ Freighters
på luftbroen
til Berlin**

**34 TONS
PÅ EEN DAG**

Blandt de mange enestående fragtflyvninger, som gennemføres med „Bristol“ Freighters på luftbroen til Berlin, er G-AGVB's rekord for en enkelt dags arbejde særlig bemærkelsesværdig. I løbet af otte tur/returflyvninger transporterede dette luftfartøj en godsmængde på 34.730 kg, bestående af blandet last . . . en smuk præstation af et tomotoret luftfartøj, og en ydelse, som tydeligt viser de fordele, der er ved at benytte luftfartøjer, som er særligt konstrueret til fragtflyvning.

„BRISTOL“ FREIGHTER G-AGVB.

Date	From	To	Kgs.	Cargo
6. 12. 48	Hamburg	Gatow	4,550	Medical Supplies
	Gatow	Hamburg	4,450	Machinery
7. 12. 48	Hamburg	Gatow	4,550	Misc. Generators
	Gatow	Hamburg	4,320	Machinery
	Hamburg	Gatow	4,550	Machinery
	Hamburg	Gatow	4,550	Mail
8. 12. 48	Wunsdorf	Gatow	4,550	Grader
	Gatow	Wunsdorf	4,550	Mail
9. 12. 48	Wunsdorf	Gatow	4,550	Grader
	Gatow	Hamburg	4,410	Machinery
	Hamburg	Gatow	4,540	Red Cross Supp.
	Gatow	Hamburg	3,530	Misc.
	Gatow	Gatow	4,550	Mixed Goods
	Hamburg	Gatow	4,090	Machinery
	Gatow	Hamburg	4,550	Food
	Hamburg	Gatow	4,410	Machinery
11. 12. 48	Hamburg	Gatow	4,550	Misc. Machinery
	Gatow	Hamburg	4,320	Machinery
	Hamburg	Gatow	4,550	Newsprint
	Gatow	Hamburg	4,320	Machinery
12. 12. 48	Hamburg	Gatow	4,550	Newsprint
	Gatow	Hamburg	4,550	Machinery

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND
Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S. - Industribygningen - København V.

Verdens største luftliner

Brabazon I

I specialudgaven af Daily Mail, Overseas Mail, er Courtney Edwards fremkommet med en række detaljerede oplysninger om den nye engelske luftliner Brabazon I, og da disse sikkert vil interessere FLYV's læsere, bringer vi i det efterfølgende et uddrag af dem.

Bristol Brabazon er den største luftliner i verden, og den er også et af de mest interessante eksperimenter, som Storbritannien har givet sig i lag med.

Den vejer 130 tons, den rummer 100 passagerer, og den er i første række konstrueret til trafikken over Nordatlanten.

Den kan flyve non-stop fra London til New York, og den vil i løbet af nogle få år kunne yde passagererne en helt ny luksuøs måde at flyve på.

Eksperimentet er i højeste grad noget, der koster penge. Hvis man til udgifterne også regner med den specielle startbane og monteringshal, som Bristol Aeroplane Co. har måttet anlægge og bygge, så kommer de første to Brabazon til at koste 12 millioner pund sterling eller ikke langt fra en kvart milliard danske kroner.

Det er bl. a. et prestige-spørgsmål.

Denne ret betydelige sum penge virker imidlertid ikke afskrækkende, for, som den store luftfartsnation Storbritannien er, må den ofre nogle penge på at holde sin position i verdenslufttrafikken. Med et projekt af denne art står der mere på spil end at få konstrueret en stor luftliner som Brabazon I til brug på en rute over Atlanterhavet. Den britiske luftfartsindustri har en stor eksport, og det er nødvendigt, at den af og til minder sine kunder om, at den er fuldt på

højde med andre nationer med hensyn til bygningen af moderne luftlinere.

Derfor betyder det såkaldte Brabazon-program så uhyre meget. Der er meget store chancer for, at ordrer på flyvemaskiner af enhver art — civile og militære, store og små — vil strømme ind til et land, der kan magte et problem som Brabazon.

Fremtiden.

Men det er ikke det hele. Ved at bygge Brabazon har Bristol Aeroplane Co. fået en rigdom af erfaringer med hensyn til bygning af meget store flyvemaskiner, anvendelsen af propel-turboreaktorer, trykkabiner og understel med flere hjul. Denne viden kan få stor militær værdi, og den kan ikke læres af bøger. Storbritannien kan heller ikke nøjes med de oplysninger, som det får fra amerikanske firmaer, der allerede har konstrueret, bygget og fløjet nogle meget store luftfartøjer.

Et andet spørgsmål, som også har interesse i øjeblikket, er dette, hvorvidt store luftlinere som Brabazon vil kunne reducere driftsomkostningerne og bringe billetpriserne ned på et niveau, der er overkommeligt for den store mængde af publikum. En af de store poster på et luftfartselskabs budget er lønninger til det flyvende personel, og mange hævder, at anvendelsen af store luftfartøjer i væsentlig grad vil reducere disse udgifter. Eller sagt med andre ord: det vil koste mindre at flyve med 90 passagerer i et luftfartøj, end det gør at befordre det samme antal i to luftfartøjer, der hver kan tage 45 passagerer, eller tre 30-sædede luftfartøjer. Man er her inde på at diskutere et meget vanskeligt problem, som kun kan

løses gennem praktisk erfaring med store luftlinere. Og i denne forbindelse vil Brabazon kunne yde en indsats.

Vil ekspeditionen af de mange passagerer kunne volde vanskeligheder?

Der er en grænse for det antal landinger og starter, som en lufthavn kan tage, og det vil der blive ved med at være, selv om det kommer til at foregå fuldstændig automatisk ved hjælp af radiosystemer eller radar-systemer. Men derimod er antallet af passagerer, som kan ekspederes, mere elastisk. Hvis en lufthavn kan overkomme 30 startende og 30 landende luftfartøjer i timen — og disse tal ligger i nærheden af de fenomenale rekorder, som er opnået på luftbroen til Berlin — så betyder det et maksimum af 630 udgående og et lignende antal indgående passagerer i timen, såfremt der anvendes maskiner til 21 passagerer.

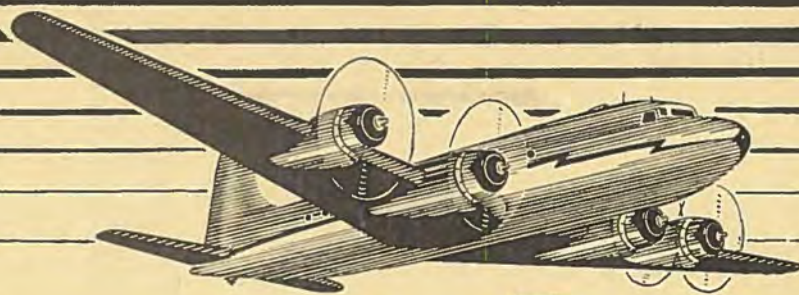
Såfremt 100-passagerers flyvemaskiner kunne blive ekspederet uden større vanskelighed, ville det betyde, at passagerantallet pr. time ville nå op på 3000. Det er blandt andet derfor, at en hel verden med så stor interesse følger forløbet af Brabazon's flyvninger.

Brabazon's tilblivelse.

Hundrede af tegnere, ingeniører og arbejdere har arbejdet på Brabazon-projektet i omtrent fem år. De første arbejder indledtes i 1943, efter at en komité med Lord Brabazon of Tara i spidsen havde bestemt, at det byggeprogram for trafikflyvemaskiner, som Storbritannien skulle påbegynde efter krigen, skulle omfatte en luftliner af denne størrelse. Den første »Brab« blev påbegyndt i Bristol Aeroplane Co.'s største hangar —



Bristol 167 Brabazon Mk. I under en prøve af de 8 Bristol Centaurus-motorer (ialt 20.000 hk). Den »lille« maskine i baggrunden er en 4-motors Lancaster-bomber.



Tryghed hos Flyveren

gennem

AVIATION  SERVICE



ca. 100×40 m — og i oktober 1947 blev den kæmpemæssige krop flyttet til den nye monteringshal, der lige var blevet færdig.

Brabazon I har vældige dimensioner. Den er 53,9 m lang, og dens spændvidde er 70,1 m; kroppen er 5,09 m i diameter, og fra den øverste kant af sideroret til jorden er der 15,24 m.

Til beklædning af bærepplanernes og kroppens overflade er der medgået 2787 m² metalplade. Der er anvendt 1½ million nitter, hvad der svarer til en enkelt stribe nitning på 17,7 km. Det elektriske system ombord er nok til en hel lille by; det har krævet lidt over 240 km elektrisk ledning.

Det kraftige understel har fire hjul på hver side, for at vægten kan blive fordelt og sætte luftfartøjet i stand til at anvende startbaner, som ikke ville kunne bære trykket af de 130 tons, hvis der kun var to eller fire hjul. Kroppen er en trykkabine, der tillader flyvning i højder på 7600 m og derover. I denne højde vedligeholdes et kabine-tryk, som svarer til forholdene i ca. 1300 m's højde.

Motorer.

Brabazon I er udstyret med otte stempel-motorer (ventilløse) af Centaurustypen. Hver af dem udvikler 2500 hk, altså ialt 20.000 hk. De er anbragt parvis i bærepplanets førende kant. De driver fire modsat roterende propeller, hvis diameter er 14,63 m, og man regner med, at de vil give luftfartøjet en økonomisk marchfart på 400 km/t. Prototype nummer to — Brabazon II — som allerede er ved at tage form på fabrikken i Fulton, vil blive udstyret med otte Bristol Proteus propel-turboreaktorer. De vil blive indbygget parvis ligesom Brabazon I's stempelmo-

torer, og de vil ligeledes komme til at drive fire modsat roterende propeller. Denne propel-reaktorudstyrede Brab. vil få en marchfart på 560 km/t.

Den stempelmotor-udstyrede Brab. I er ikke beregnet til anvendelse i lufttrafik. Den vil blive anvendt som et flyvende laboratorium, således at man indgående kan få afprøvet stellet, motorerne, styregrejerne, understellet og trykkabinen, inden Proteus-projektet bliver klar til indbygning i den flåde af Brabazon II, som skal leveres til British Overseas Airways.

Brændstofbeholdning og kabine-indretning.

De første af disse vil ikke blive leveret til BOAC før i 1952, og de vil ikke være klar til at indgå i Atlant-trafikken før i 1954. Den brændstofbeholdning, der skal medføres, vil blive enorm. Distancen mellem London og New York er 5630 km, men Brabazon må kunne medføre brændstof til andre 3200 km, såfremt dårligt vejr eller andre forhold skulle nødvendiggøre, at man valgte at lande på en anden lufthavn end oprindelig bestemt. Derfor skal Brabazon kunne medføre ca. 61.400 liter brændstof i sine 27 brandsikre tanke.

Brabazon skal medføre en besætning på syv mand: to flyvere, to flyvemekanikere, to radiotelegrafister og en navigatør — foruden mindst fire stewarder.

Efter de planer, der foreløbig er lagt, skal luftfartøjet indrettes med bekvemme pladser til 36 I-klasses passagerer, anbragt i kabiner med seks køjepladser i hver. De øvrige 64 passagerer får plads i lænestole. 40 af disse får plads i en salon midtskibs; de

andre 24 får plads agterude i en kabine, hvor der installeres filmsforevisningsapparat og radio. Mellem hovedsalonen og agterkabinen indrettes en bar.

Hvad har det kostet at bygge Brabazon?

Brabazon kan medføre 5½ tons fragt foruden de 100 passagerer. De 12 millioner pund sterling, som Brabazon-projektet har kostet indtil det tidspunkt, hvor den begynder på sine flyvninger, fordeler sig rundt regnet som følger:

Luftfartøjets konstruktion og udvikling ca. 3¼ million pund sterling.

Udgifter til arbejdskraft og materialer — inklusive motorer — til den første prototype ca. 2½ million pund sterling.

Anlæg af særlig startbane ca. 2½ million pund sterling.

Monteringshal ca. 3¼ million pund sterling.

Startbanen er godt og vel 2500 m lang og ca. 90 m bred. For at få den anlagt var det nødvendig at sløjfe hele landsbyen Charlton og flytte beboerne til en nyopført by.

Den kæmpemæssige hangar er 320 m lang og har en største dybde på 125 m. Den er delt i tre afdelinger, og der er plads nok til bygning af tre luftfartøjer af Brabazon's type på een gang. Gulvet dækker et areal på 3,2 hektarer. Cementplatformen foran hangaren dækker 2,8 hektarer. Til bygning af denne kæmpemæssige hangar blev brugt 12.000 tons cement og 8750 tons stål. Man får et begreb om hangarens enorme størrelse ved at høre, at hele den engelske parlamentsbygning vil kunne rummes indeni den.

PÅ LANGTUR TIL NORDAFRIKA

Af W. Greulich og Fischer Rasmussen



Greulich foran sin Auster Autocrat i Tanger.

VI sad en aften til et møde i klubben ved siden af hinanden og blev rørende enige om at forsøge en »rigtig« langtur.

Forberedelserne var ikke så indviklede, som vi troede. Det var værre at få at vide, hvad for nogle der var nødvendige. Til Italien behøvede vi overflyvningsstilladelse gennem udenrigsministeriet samt normale gennemrejsevisum. Til Afrika måtte vi have vaccinationsattester. Greulich var syg de sidste tre uger før rejsen og havde stik på alle legemsdele. Omtrent. — Kort havde klubben. En reservetank lånte vi af Scanaviation. 4 redningsbælter og en lille gummibåd var nødvendige. Vi havde planlagt at tage cykler med, men opgav ude i Kastrup. De var for uhandlelige, men vi kom nu til at savne dem.

Efter et par dages forsinkelse på grund af tåge kom vi endelig af sted mandag den 21. februar om eftermiddagen. Vi nåede kun Hamborg og overnattede på hotellet på flyvepladsen. Næste formiddag blev vi opholdt nogle timer af en front, men ved 11-tiden fik vi lov til at starte gennem resterne af den og dreje på sydlig kurs, når vi var igenem. Bag fronten fik vi så fin rygvind og solskin. I Strassbourg gjorde vi kun 20 minutters ophold og fortsatte til Genève, hvor vi gik ned samtidig med solen. Næste morgens start og stigning blev vanskeliggjort ved nattefrostsens rimlag på vingernes overflade. Men startbanen i Genève er meget lang. Kursen gik over Grenoble til Nizza, men navigeringen blev svær på grund af tåge i dalene. Men Alperne selv og f. eks. Mont Blanc kunne vi jo ikke tage fejl af, og Middelhavet lå blankt som et spejl i varmedisen. Efter landingen i Nizza måtte vi smide en hel masse tøj. Der var 20° i skyggen. Iøvrigt forekommer der hver dag i Nizza ved 10-tiden en vind på 40–50 km/t, der laver QGO på pladsens eneste bane. Den er ikke så rar, men Cannes ligger lige ved

siden af som et alternativ. Og der er sikkert lige så dejligt som i Nizza!

Gennem Italien.

På grund af tåge i hele Po-området måtte vi næste dag fortsætte helt til Rom, hvor vi først landede på en forkert militærflyveplads med masser af huller og hvide spidse trekanten. Af nogle meget martialske officerer fik vi på tegnsprog anvisning om, hvor vi skulle lande. Der fik vi en fin modtagelse af en italiensk sportsflyver, der kørte os ind til Rom, indkvarterede os, gav os mad og viste os Roms underverden. Det var bare synd, at vi ikke forstod ham og han ikke os. Hans kæreste kunne dog tale engelsk, men det hjalp jo ikke alle steder.

Fredag kom vi til Neapel, der skuffede os meget med sine industrikvarterer, snavsede bygninger og overflod af tiggere. Lørdagens tur til Sicilien foregik i fint solskin. Undervejs kikkede vi lidt ned i Vesuv, men kunne dog ikke se noget af jordens indre. I Catania på Sicilien hvilede vi os til mandagen, gik i vandet (det var koldt), var til karneval med mørkhårede sicilianske skønheder, drak masser af rødvin og spiste spaghetti. Jo, der var herligt!

Over Middelhavet til Tunis, Algier og Oran.

Mandagen skulle det store ske. Vi skulle til det mørke fastland. Vejrmeldingen var meget fin med lidt sidevind. Men vi havde ikke fløjet mere end 20 minutter, før vi mødte skygag i 800 m, regn og stratus op ad bjergsiderne. Da bjergene går op til 1200 m inde midt på Sicilien, drejede vi ud til sydkysten gennem et lille pas og fortsatte til sydvestspidsen. Her var solen kommet igen, så vi steg til 3000 meter. Et stykke ude over vandet mødte vi et skygag, som vi overfløj. Efter at vi havde stirret en evighed efter det første glimt af det forjættede

land besluttede vi at stikke ned gennem et hul i skyerne og så da kystlinjen. Vi var en halv time forsinket p. gr. a. modvind, som vi jo over vand og skyer ikke kunne korrigerer for. Men det er nu ikke rart at flyve så langt over åbent vand med een motor. Tunis havde en flot og moderne lufthavn med flere startbaner, men Fischer måtte ud og hænge i vingen p. gr. a. vinden.

Shell var flinke og kørte os ind til byen. Efter at have beset de indfødtes kvarter og Karthagos ruiner startede vi næste dag til Algier. På vejen mellemlandede vi dog i Philippeville for at være sikker på vor benzinbeholdning. Safety first! Over så lange stræk kan man ikke stole på, at vinden holder, og vejrrapporterne og kortene kunne man heller ikke stole fuldt ud på. To flyvepladser manglede f. eks. helt, og bjergkæderne var heller ikke helt pålidelige. I Algiers lufthavn, der iøvrigt er stor og moderne, var der en masse vrøvl med anbringelse af maskinen, benzin og forøvrigt også formaliteter. De ville se en tilladelse til overflyvning, og Fischer opgav flere forskellige institutioner, men da vi ikke forstod hinanden så godt, opgav toderen til slut. Heldigvis fik vi lov til at tage med en af Air France's biler til byen, ellers havde den været gal. Der var 25 km.

Om onsdagen gik vi op til en af de største danske forretningsmænd i udlandet, Pierre Sorensen, og han gav os det gode råd at tage med bus op til en oase, 250 km inde i landet. Det gjorde vi, og det blev en meget spændende tur. Først 7 timer i en af et halvt hundrede ildelugtende indfødte overfyldt bus, hvor chaufføren kørte med den største nonchalance op over de stejle Rifbjergene, og bagefter langs en ret linie igennem ørken og steppe. Om aftenen var vi på arabisk kaffehus og så afklædte arabiske mavedanserinder. De var nu dygtige; vi prøvede, men kunne ikke lave det samme. Torsdag prøvede vi nogle skikkelige kameler, dem kunne man blive helt søsyge af. Om eftermiddagen kørte vi tilbage til Algier, og havde for første og eneste gang vanskelighed med at få hotelplads for natten. Næste Formiddag var vi så med en fransk fører, som Pierre Sorensen elskvardigt havde stillet til rådighed, inde i Algiers indfødte by, Kasbah'en. Om eftermiddagen kom vi af med 28 kr. for en taxa ud til flyvepladsen, og fløj så langs kysten til Oran. Her var Greulich blevet så syg af ørepine, forkølelse og hold i ryggen, at han gik i seng med en hel flaske hvidvin. Fischer gik alene på byen, men kom nu hurtigt hjem.

Hjem via Spanien.

Lørdag morgen startede vi så på hjemturen; det første stræk gik til Tanger, hvor vi blev modtaget venligt. Vi havde ellers været bange for overflyvningsstilladelse og Visum, fordi vi ikke havde kunnet få noget oplyst herhjemme. Derefter fløj vi tæt forbi Gibraltar til Malaga. Her måtte vi betale 57 pesetas for landingen og dollars for benzinen. Det var en meget trist historie. Vi blev rent ud sagt snydt af myndighederne. Men vi skulle jo videre, og vi fik ikke lov til at starte, før vi havde betalt. Flyveturen over Sierra Nevada blev meget lang. Der er over 400 km over meget øde terræn, og af en me-

get skrap modvind blev vi sat så langt tilbage, at vi ikke kunne nå Valencia før efter mørkets frembrud. Vi landede så på Alicantes militærflyveplads. Vi havde ikke flere pe-
setas, vi kunne ikke veksle; de mennesker, vi var i forbindelse med, kunne kun tale spansk, visum havde vi ikke, da vi kun havde regnet med at mellemlande, men ikke overnatte, og forlade flyvepladsen. Nå, kl. 22 havde vi alligevel klaret sagen. Meget tidligt næste morgen fløj vi så til Valencia, hvor vi opdagede, at hvis vi havde fortsat i mørke til denne flyveplads, havde vi med sikkerhed ødelagt maskinen, da banerne var under ombygning.

Turen til Perpignan var meget urolig. Længs kysten til at begynde med gik endda; men vi fik dog nogle hop, så vi var lige ved at gå igennem taget. Det er heller ikke sjovt, når alt løst flyver rundt inde i kabinen som kanariefugle. Vi stak desværre ind over Pyrenæerne. Først fik vi her nogle nedvinde, så variometeret stod på ± 15 m/s, derefter blev vi løftet 500 m med den samme hastighed. Samtidig dansede maskinen en bedre indiansk krigsdans, og Greulich var lige ved at opgive ævred. Vi var en halv time om 30 km, så nogen imponerende marchhastighed var det ikke. Overgangen fra Perpignan til Lyon var ikke behagelig. Der var 20° varme i Perpignan og 12° kulde i Lyon. Vi rystede som espeløv. Mandagen var vi uheldige. Luxembourg flyveplads lå ikke der, den skulle efter kortet, så efter et kvarters søgen opgav vi og fortsatte til Maastricht. Her fik vi en dejlig middag, en god vejrrapport og en vældig lyst til at nå Kastrup. Den lyst fik vi hurtigt betvunget, da vi 5 minutter efter starten røg ind i en masse snebyger. I 2 timer holdt vi kursen med de modifikationer, som alt for



Vi overlader til læserne selv at hitte ud af, over hvilken by på turen dette foto er taget.

lave og tætte byer gav, men hvor vi egentlig var, vidste vi ikke. Så ramte vi Bremen, og sagen var klar. At nå Kastrup måtte vi dog opgive. Kl. 0930 næste dag landede vi i Kastrup og kimelede rundt for at fortælle, at vi levede endnu.

Til slut må vi sige, at maskinen gik som en symaskine, og at vejrguderne og mennesker undervejs næsten overalt var os venligt stemt, ellers havde det nok heller ikke været muligt at gennemføre 7500 km på ca. 50 timer inden for 14 dage.



„METEOR IV“ POWER OF INTERCEPTION

All R.A.F. Fighter Command interceptor squadrons are gradually being re-equipped with the latest type of Gloster Meteor jet propelled fighter, the Mark IV, with which Britain established world speed records of more than 600 miles an hour in 1945 and 1946. The Meteor IV, with two Rolls-Royces Derwent V jet engines, each of 3,500 lb. Static thrust, is the fastest fighter yet in squadron service anywhere in the world.

The Times.

ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LTD. DERBY. ENGLAND
REPR.: MOGENS HARTTUNG, DANAVIA A/S
2 POUL ANKERS GADE, KØBENHAVN K.

NYT UDEFRA



Englands nyeste reaktorjager, Hawker P. 1052, som under udstillingen i Paris fløj dertil fra London på 22 minutter.

Hawker's nye reaktorjager.

Som det fremgår af hosstående billede har Hawker bygget en ny reaktorjager, der har fået typebetegnelsen P.1052. Det er en videreudvikling af typen Hawker P.1040, men som det tydeligt fremgår af billedet, er udseendet noget anderledes. Det mest karakteristiske ved den nye type er de pillformede bærepilner, der giver hele luftfartøjet en elegant form. P.1052 har bibeholdt det dobbelte luftindtag ved planroden, og den er udstyret med en enkelt Rolls-Royce Nene reaktor. Der foreligger endnu ingen detaljer om den nye jagers præstationer, men den har slået London-Paris-rekorden ved en flyvning på kun 22 minutter.

Super-DC-3.

Super-DC-3 har allerede fået modgang. Præsidenten for UAL (United Air Lines) W. A. Patterson erklærede fornylig, at hans selskab overhovedet ikke var interesseret i typen. Dette er yderst alvorligt, da UAL med sine 78 DC-3'er er den største kunde. Han erklærede, at hvis modifikationer skulle gøres for at holde DC-3 i live, ville UAL selv gøre det. Iøvrigt mente han, at UAL og alle øvrige luftfartsselskaber i løbet af 7 til 10 år ville anvende reaktor-typer. Han påstod også, at flyvemaskineindustrien i november 1948 nåede bunden, og at der fra nu af kun skulle være fremgang at spore inden for denne og inden for flyvning. Hans optimistiske ord blev sande for hans eget selskab, idet USA forøgede selskabets posttjeneste. C. C.

Avro Shackleton; nyanskaffelse til R. A. F.

A. V. Roe & Co.s nyeste type, Avro Shackleton, er bygget til R. A. F.s kystkommando. Det er et stort, firemotoret luftfartøj, som rummer en række enkeltheder fra de berømte bombertyper Lancaster og Lincoln. Den er beregnet til rekognoscering samt til angreb på undervandsbåde og skibe. Den er udstyret med fire Rolls-Royce Griffon motorer på ialt 10.000 hk i starten, og den er således den af R. A. F.s maskiner, som har den største hestekraftydelse i stømpelmotorer. Hver af de fire motorer driver to modsatrettede trebladede propeller.

De eneste data, der på nuværende tidspunkt foreligger for det nye luftfartøj, er følgende: Spændvidde 30,6 m, længde 23,0 m og højde 5,3 m. Besætningen består af ti mand.

KLM har et flyvende personel på 1200 personer.

Der kræves mange mennesker til betjening af en luftflåde på de 90 trafikflyvemaskiner, som KLM råder over. Den 31. december 1948 havde selskabet en stab på 1200 funktionærer, som udelukkende hørte til det flyvende personel. Nogle af dem er stationeret i Indonesien og Vestindien. Nedenstående skema viser, hvorledes denne stab er fordelt:

	Holland	Indonesien	Vest-indien	Ialt
Flyvere	298	67	28	393
Radiotelegrafister	248	37	17	302
Flyvemekanikere	173	39	16	228
Stewardesser	121	9	15	145
Stewardesser	106	20	6	132
Ialt:	946	172	82	1200

Blandt selskabets flyvere er der mange udlændinge. Ved udgangen af året 1948 var der 72 engelske flyvere, 47 kanadiere, 19 amerikanere, 22 australiere, 8 syd-afrikanere, 8 svenske og 207 hollændere. Det øvrige flyvende personel er praktisk talt udelukkende af hollandsk nationalitet.



Avro Shackleton med Rolls-Royce Griffon-motorer er en ny rekognoscerings-bomber til RAF kystkommando.

6 Stratocruisere til Pan American.

Boeing Aeroplane Company har fornylig leveret den sjette luftliner af Stratocruiser-typen til Pan American World Airways. De seks flyvemaskiner er kun en del af den ordre på 30 millioner dollars, som PAA har afgivet på levering af ialt 20 Stratocruisere. Hver af luftfartøjerne bliver indrettet til 75 passagerer. Den sidst leverede Stratocruiser har fået navnet »Clipper Mayflower«.

Vampire skal bygges i Frankrig.

Mellem Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est og De Havilland Aircraft Co. er der truffet den aftale, at førstnævnte firma skal bygge Vampire på licens i Frankrig. Det franske luftvåben har allerede fået leveret et mindre antal Vampire, men nu er det meningen, at denne type skal indgå som standard-jager i luftvåbnet i et større antal. Den type, der vil blive bygget i Frankrig, er Vampire Mark 5 med Goblin 2 reaktor; endvidere skal der bygges en noget ændret type (Mark 51) til Rolls-Royce Nene reaktorer, som allerede er under produktion i Frankrig ved det franske Hispano Co.

Højderekor for raketter.

Den amerikanske W. A. C. Corporal raket, som er konstrueret på grundlag af den tyske V-2, har sat ny højderekor for raketter. Det skete over øvelsespladsen White Sands i New Mexico, og det meddeltes, at måleinstrumenter viste, at raketten havde nået en højde af ca. 400 km og opnået en største hastighed på ca. 8000 km/t. Den forrige raket-rekor var: højde 183 km og største fart ca. 5700 km/t. Disse resultater blev opnået med en ombygget V-2 den 17. december 1946 over samme øvelsesplads.

W. A. C.-raketten har en længde på 18,2 m, og den vejer ca. 13,5 tons.

Nogle driftsresultater fra udenlandske luftfartselskaber.

Swissair offentliggør følgende driftsresultater for 1948: 113.622 passagerer, flyvekilometer 6.221.192, fragt 1.223.262 kg, post 430.088 kg; den gennemsnitlige udnyttelse af lastevnen var 60,97 pct.

SABENA opgiver følgende tal for 1948 (tallene for 1947 er anført i parentes): passagerer 146.111 (186.127), flyvekilometer 13.620.801 (12.467.588), passager/kilometer 216.230.445 (214.790.253), post og fragt i ton/kilometer 8.398.301 (4.219.816).

Bonanza flyver næsten 8000 km.

Som andetsteds omtalt har FAI anerkendt en ny rekord af rekordflyveren W. Odom, der efter krigen to gange har fløjet jorden rundt i en Douglas B-26 på henholdsvis 79 og 73 timer. Den nye rekord på 3873 km slog en gammel russisk rekord på 3318 km, men var slet ikke den distance, der var planlagt. Derfor startede han påny fra Honolulu (hvor til Bonanza'en var fløjet i en trafikmaskine) den 8. marts og fløj 7978 km til Teterboro i New Jersey, lige ved siden af New York. Turen varede 36 timer. Bonanza'en var naturligvis overbelastet med ekstra benzol (i vingetip-tanke).

Beechcraft Bonanza er udstyret med en 185 hk 6-cylindret Continental-motor.

Bombeflyvartøj, som flyver 885 km/t.

Den amerikanske bomber B-45 skal kunne flyve med en hastighed på 885 km/t. Luftfartøjet er udstyret med fire reaktorer, som i alt yder en trykkraft på ca. 9000 kg. For at opnå en kortere start anvendes to Jato (Jet assisted take-off) aggregater, der hver giver en trykkraft på ca. 1900 kg; tilsammen yder de således en ekstra trykkraft på 3800 kg som et tilskud til reaktorerne ca. 9000 kg. Hosstående billede viser B-45 under start fra Muroc flyvepladsen i Californien.

Paris—Cannes på 45 minutter.

I april måned vandt De Havilland's prøveflyver *John Derry* »Montane-prisen«, som var udsat for den første flyvning, der blev gennemført fra Paris til Cannes på mindre end en time. *John Derry* fløj en standard de Havilland Vampire Mark V jager, en type mægtig til de jagere, som anvendes af ni forskellige nationers luftvåben. Luftfartøjet var udstyret med en de Havilland Goblin 2 reaktor. Fra lufthavnen de Bourget ved Paris til Cannes er der 695 km, og denne distance blev gennemfløjet på 44 minutter 51 sekunder, d. v. s. med en gennemsnitsfart på 933 km/t.

3.646 trafikflyvemaskiner i brug.

En meget interessant rapport fra Aviation Research Institute i Washington lægger følgende interessante tal angående trafikflyvemaskiner i brug for dagen:

Douglas DC-4 Skymaster (og C-54): 390, Constellation: 130, Douglas DC-6: 129, Avro York: 40, Avro Lancaster og Lancasterian: 36, Short Hythe og Plymouth: 29, Languedoc: 27, Canadair DC-4 M: 12. Alle disse firemotorede. Tomotorede: Douglas DC-3 Dakota (og C-47): 1655, DH Rapide: 706, Lockheed 18: 91, Curtiss Commando: 72, Vickers Viking: 69, Avro Anson: 58, Beechcraft D. 18: 51, Convair 240: 47, Convair Catalina: 39, Lockheed 10 og 12a: 39, DH Dove: 36, IL-12 (tal fra Ungarn og Jugoslavien ikke tilgængelige): 31, Martin 202: 31. Alle andre typer: 181. C. C.

1008 timer uden mellemlanding.

Amerikanerne *Dick Riedel* og *Bill Barris* landede den 25. april i Fullerton, USA, nøjagtigt 1008 timer 01 minut efter deres start samme sted, d. v. s. de var i luften i præcis seks uger, som det var deres plan. Den hidtidige varighedsrekord var 726 timer.

De fløj en Aeronca Chief, som med ekstratanke kan holde sig i luften i 12 timer. To gange i døgnet fiskede de fra en hurtigtkørende jeep såvel benzin som mad og vand op (og måske også post og aviser?). De første fire uger tilbragte de over forskellige byer i Florida, hvorpå de atter fløj hjem til Fullerton, hvis 18.000 indbyggere støttede flyvningen, der skulle gøre propaganda for at få byens flyvepladsforhold forbedret. Propaganda har de da fået, og forhåbentlig hjælper det også på flyvepladsen.

Nu lysner det jo heldigvis også for Københavns flyvepladsforhold, men ellers var det måske en idé at prøve amerikanernes metode, hvis der er nogen, som har tid.

Tværs over Amerika på 3 timer 46 min.

På en transportflyvning med Boeing XB-47 fra Stillehavet til Atlanterhavskysten fløj den tværs over kontinentet på 3 timer 46 minutter med en hastighed i forhold til jorden på 980 km/t i gennemsnit. Hvis man havde været ude efter en rekord, kunne det have været gjort på under 3 timer. Hvis man også kunne flyve fra øst til vest på tre timer (hvilket er vanskeligere p. gr. af modvind), ville man på grund af tidsforskellen kunne lande på samme klokkeslet, som man startede — — —

Stratocruiseren, »Clipper Rainbow«, har fløjet fra San Francisco til Washington på 6 timer 13 minutter.

KZ III sælges

Velholdt luftfartøj med ekstra udstyr, ca. 75 timer efter hovedeftersyn. Bill. mrkt. 61 modt. FLYV's eksped., Vesterbro 60, København V.



North American B-45 under start med JATO-aggregater, der forsøger de 4 reaktorer 9000 kg trykkraft med 3800 kg.

Hyppig flyvning over Nordpolen.

Den amerikanske Air Weather Service har i de sidste to år næsten daglig foretaget flyvninger til Nordpolen for at indsamle meteorologisk materiale om vejrforholdene i disse egne.

Den 65. bomber-eskadrille, der er udstyret med Boeing B-50, har under manøvrer i Alaska også haft nogle maskiner oppe over polen. Trafikken var så tæt, at flere maskiner observerede hinanden over disse ellers øde egne. Der var en luftsygeplejerske, Margaret Flynn, med på en af disse ture, og hun skal have været den første kvinde over Nordpolen.

FAI-rekorder.

FAI har anerkendt en flyvning af *William P. Odom* i en Beechcraft Bonanza fra Honolulu til Oakland i Californien som rekord i klasse C, tredje kategori (fuldvægt mellem 1001 og 1750 kg). Han fløj 3873,4795 km.

Desuden er Odoms senere rekord på 7977,92 km blevet anerkendt. Det samme gælder *Guy Marchands* svæveflyverekord på 46 t. 51 min.

Endvidere er *John Derry's* flyvning fra Hatfield i England til Ciampino i Italien blevet anerkendt som ny London—Rom-rekord. Han fløj med en Vampire den 4. 11. 1948 turen på 2 timer 51 minutter (gennemsnits-hastighed 810 km/t).

★

BØGER

»Teknisk Engelsk for Maskinfaget« af J. Hangelund og E. G. Bildsø. Teknologisk Institut's forlag; 159 sider, ill., indb. kr. 12.

»Teknisk Engelsk for Maskinfaget« er en ny og revideret udgave af »Teknisk Engelsk for Metalarbejdere«, og i valget af stof er hovedvægten lagt på arbejdet i en maskinfabrik. De vigtigste værktøjsmaskiner og de mange forskellige værktøjer er beskrevet. Hele indholdet er affattet som lektioner i engelsk. Der er 7 lektioner om måleværktøjer, håndværktøjer, pladearbejde, lodning og svejsning samt om stanse- og træværktøjer. Efter afsnittet om bearbejdningsskridt følger nogle lektioner om støbning, varmebehandling af stål og materialer.

Dernæst følger 16 lektioner om automobil, forbrændingsmotoren, skibsmaskineriet og flyvemaskiner, og sidstnævnte lektioner har naturligvis særlig bud til FLYV's læsere, fordi de både på engelsk og dansk bringer en række af de fagudtryk, som man jævnligt støder på, når man læser om flyvning og

flyvemaskiner i engelske tidsskrifter. Dette afsnit er udarbejdet med bistand af ingeniør H. V. Zacho fra DDL.

Bogen er anvendelig for enhver, der ved undervisning, selvstudium eller korrespondance har brug for at finde de fagligt korrekte betegnelser inden for maskintekniken. Hertil er fagtekniske leksika som bekendt ikke altid fyldestgørende, da flere engelske fagudtryk i dansk oversættelse kan have vidt forskellig betydning, eftersom de anvendes i den ene eller anden forbindelse. I foreliggende bog er de enkelte begreber beskrevet og illustreret på en sådan måde, at der sjældent kan herske tvivl om ordets rette betydning i praksis.



På Pariser-udstillingen vises Fokker S 12, som er den kendte S 11 Instructor, udstyret med næsehjulunderstel, således at man med en S 12 let kan omskole en flyver, der er vant til S 11.

NYT HJEMMEFRA

Zoneredningskorpsets flyvetjeneste

Den meget påskønnelsesværdige flyvevirksomhed, som Zoneredningskorpset oprettholder, har for året 1948 bl. a. bestået af ambulance- og sygetransportflyvninger, kighosteflyvninger, flyvninger til syge- og dødslejer, eftersøgningsflyvninger, slæbemålsflyvninger, rute-flyvninger, rekognoscering af landingspladser og andre flyvninger. Flyvetjenesten disponerer nu over følgende specieltbyggede ambulanceflyvemaskiner: 3 stk. 2-motorede luftfartøjer (2 KZ IV og 1 Monospar), 4 stk. 1-motorede specieltbyggede ambulanceflyvemaskiner af typen KZ III, 1 stk. 2-motoret passagermaskine med radio- og blindflyvningsinstrumenter af typen Anson V, 1 stk. 2-motoret passagermaskine med radio- og blindflyvningsinstrumenter af typen de Havilland D. H. 89A, 1 stk. 1-motoret KZ VII til kighosteflyvning, taxaflyvning og anden flyvning samt 1 stk. 1-motoret Stinson, der er overladt af Dansk Røde Kors, ialt 11 flyvemaskiner. Personalet består af 3 faste flyvere, 3 faste radiotelegrafister, 4 faste mekanikere og 1 arbejdsmand samt 2 radiomekanikere (alle stationeret i København). Derudover er der truffet aftaler med såvel reservflyvere som reservetelegrafister, der er uddannet og har fået certifikater til luftfartøjer. Flyvetjenesten har stadig opretholdt udstationeringen af materiel på Fyn og i Jylland, hvortil der er knyttet 3 flyvere.

Ialt har flyvetjenesten foretaget 586 flyvninger med 3587 passagerer, med ialt 1030½ flyvetime og 188.038 flyvekilometer.

Flyvningen fordeler sig på de forskellige kategorier således:

	Antal ture	Antal passagerer	Flyve-timer	Flyve-kilometer
Ambulance- og sygetransport	77	166	256.35	45.410
Medicinalvarer, post, proviant	7	2	14.20	2.320
Eftersøgnings, flyvning for politiet	6	10	17.10	2.730
Syge- og dødslejer	12	24	40.55	4.340
Kighosteflyvning	159	534	274.15	37.054
Rekognoscering, skole- og prøveflyvning for eget personel	76	73	88.55	11.363
Propagandaflyvninger	30	47	64.45	8.065
	367	856	756.55	111.282
Dansk Røde Kors	42	141	362.55	80.710
	42	141	362.55	80.710
Rute-flyvning	472	3374	783.30	143.089
Slæbemålsflyvning	39	12	129.55	26.409
Forretningsflyvning, taxaflyvning og andre flyvninger	75	201	116.40	18.540
	586	3587	1030.05	188.038

ICAO bevilger penge til danske vejrstationer og radiostationer på Grønland.

I slutningen af april og begyndelsen af maj afholdtes i det Kongelige Geografiske Selskabs lokaler i London en ICAO-konference, hvor 20 ICAO-lande indbefattet Danmark var repræsenteret (ved luftfartsinspektør G. Crone og sekretær frk. Else Kjær). Blandt de spørgsmål, der blev behandlet, var bl. a. en anmodning fra den danske regering om tilskud til vejrstationer og radiostationer på Grønland, idet disse jo udgør et meget væsentligt led i sikrings-tjenesten for den civile luftfart over Nordatlanten.

Konferencen besluttede at yde Danmark et tilskud på ialt ca. 11 millioner kr., hvoraf langt den største part er tilskud for det arbejde, der allerede er blevet udført, mens godt og vel 3 millioner kr. er tilskud for det kommende

20 Gloster Meteor til Danmark.

Forsvarsministeriet oplyser, at der nu er bestilt 20 Gloster Meteor til det danske flyvevåben. De første skal leveres i august, og der skal danske flyvere til uddannelse i England.

de finansår. ICAO-medlemmernes tilskud dækker også den LORAN-station på Færøerne, som Danmark i 1946 overtog fra Storbritannien, og som er et led i den LORAN-kæde på tre stationer, der dækker Nordatlanten. De to andre LORAN-stationer findes på Hebriderne og i Island.

International trafikflyver-kongres i København.

I oktober skal der i København afholdes en international kongres, hvortil man venter repræsentanter for en snes landes trafikflyvere. Det er DDL's flyvere med luftkaptajn Jensen som formand, der tilrettelægger arrangementet.

Danmarks længste indenrigs luftrute — København—Grønland.

I samarbejde med Grønlands Styrelse har SAS/DDL etableret Danmarks længste indenrigs luftrute: København—Blåie West I på Grønland. Kilometerafstanden er 3.651 km og flyvetiden 13 timer 20 minutter. Den første afgang fandt sted fra København den 2. maj. Maskinen, »Rolf Viking« (en DC-4), førtes af luftkaptajn Poul Jensen, og den øvrige besætning bestod af luftkaptajn Frandsen, luftkaptajn Klint, cheftelegrafist Jørgen Jensen, flyvemaskinist Asmussen samt de to stewardesser, frk. Birthe Jensen og frk. Merete Dons. Der var 38 passagerer ombord, der fra Blåie West I skulle sejles videre med »Julius Thomsen« til Julianehåb, Godthåb, Færingehåb og Sukkertoppen. Flyvning nr. 2 startede fra København den 9. maj, og flyvning nr. 3 den 16. maj. Ialt er der foreløbig projekteret 5-6 flyvninger mellem København og Grønland i forårets og sommerens løb.

DDL antager 7 danske flyvere.

Den 16. juni tiltræder syv danske flyvere tjeneste hos DDL. Det drejer sig om følgende: Arne Bøge, Vagn Esbo, Brix Gedsø, Thorvald Jensen, Jørgen Mortensen, Kjeld Rønne og P. Stig-Nielsen.

Af disse er Bøge, Rønne og Stig-Nielsen RAF-uddannede og har sidst gjort tjeneste som instruktører for militærflyverne. Stig-Nielsen var forinden skolechef i Sportsflyveklubben. Brix Gedsø er uddannet hos Herrens Flyvetropper. Esbo, Thorvald Jensen og Jørgen Mortensen er helt civilt uddannede, og da det så vidt vides er de første civilt uddannede flyvere, DDL har antaget, vil dette skridt vække stor interesse. Esbo har sidst været radiotelegrafist i DDL, Jensen har fløjet for Dansk Lufttaxa og Jørgen Mortensen hos Sylvest Jensen. De to sidste er velkendte i model- og svæveflyverkredse, ligesom Brix Gedsø er en af vore første sølv-c-indehavere.

DDL påtager sig mindre bierhverv





Hvor som helst United Aircraft's motorer, propeller og flyve-maskiner benyttes, kan der med kort varsel tilkaldes en United Aircraft service-mand, som vil kunne vejlede luftfartselskaberne med de problemer, der måtte opstå.

Her skal blot nævnes nogle af de mange områder, hvorpå denne trænede service-stab overalt i verden kan hjælpe luftfartselskaberne:

- Medvirken ved fremskaffelse af reservedele
- Råd og vejledning med hensyn til driftsøkonomi
- Oplysninger om de nyeste installationer
- Bistand ved bestilling af det rigtige værktøj
- Senest indvundne erfaringer angående vedligeholdelses-problemer.

Denne hjælp overfor luftfartselskaberne er kun en del af den service, som — vederlagsfrit — ydes af United Aircraft's verdens-omspændende service-organisation. Den er et led i bestræbelserne på at skaffe luftfartselskaberne de færrest mulige vanskeligheder og den bedst mulige økonomiske drift ved anvendelse af United Aircraft's materiel.

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

PF6's 2. bølgeflyningssekspektion til Norge

Af Bjørn Thøgersen

ARHUS Svæveflyveklubs og Polyteknisk Flyvegruppes flyvemeteorologiske expedition til Norge i marts 1948 viste, at det lod sig gøre at gennemføre et sådant arrangement, hvilket netop var et af formålene med denne første expedition.

Der var således ingen tvivl om, at experimentet burde gentages med udnyttelse af de erfaringer, man havde høstet. Allerede hen på efteråret begyndte vi i PF6 at tænke på, hvor expeditionen i foråret 1949 skulle have basis. Da vort kendskab til de norske landskaber hovedsagelig stammede fra kort, søgte vi kontakt med vore kolleger i Norges tekniske høgskoles flyklubb (Nthf) i Trondheim og overlod til dem at finde et egnet sted. Resultatet blev, at man besluttede at anvende Siksjøen beliggende i Rondane ca. 100 km SSE for Trondheim som startsted. Terrænet heromkring udmærkede sig især ved flere parallelt løbende bjergkæder strækkende sig fra NNW til SSE, og her skulle således være gode muligheder for dannelsen af stationære bølger ved vestlige vinde. Siksjøen ligger imidlertid i en ret tyndt befolket egn, og trods Nthf's anstrengelser lykkedes det ikke at finde noget logi til os på stedet. Da det desuden var tvivlsomt, om Siksjøen umiddelbart kunne benyttes til startplads på grund af høj sne, opgav vi Siksjøen og valgte i stedet Lade flyveplads beliggende nær ved Trondheim som basis for expeditionen. Et medlem af flyvegruppen opholdt sig sidste sommer i Trondheim og observerede ofte lenticularis-skyer over byen.

Fi-1 i stedet for Baby.

Expeditionen til Steinsfjorden i 1948 lærte os, at Grunau Baby 2b ikke egnede sig til bølgeflynning, først og fremmest fordi dens hastighedspolar er for dårlig til, at der med fordel kan flyves med den ved de store vindhastigheder, som ofte optræder i forbindelse med de stationære bølger. At basere den anden expedition på Gr. Baby kunne der derfor ikke være tale om. Det lykkedes os da også at fremskaffe et svæveplan af typen Fi-1 fra Sverige, og da vi tillige fik mulighed for at leje den norske Schweizer TG-3, mente vi at være tilstrækkeligt udrustet, hvad flyvende materiel angik.

På den første expedition høstede vi desuden den erfaring, at man vanskeligt kan klare sig uden motormaskine til slæb, idet bølgerne ofte ikke kan nås fra spil- eller autostart. Også her trådte Nthf's hjælpende til, idet de formåede det norske luftforsvar til at stille en Fairchild-skolemaskine til vor rådighed. Nthf har desuden 2 Piper Cubs, som vi forsøgte at få godkendt til slæb, men det kunne desværre ikke gennemføres tilstrækkeligt hurtigt.

Afreisen var oprindelig berammet til den 10. april; men da Fi-1'en først ankom fra Sverige på denne dag og skulle undergå forskellige ændringer som f. eks. bygning af en ny førerskærm blæst op af plexiglas og installation af iltanlæg, kom vi først af sted den 20. På turen havde vi Fi-1'en i åben transportvogn på slæb efter vor Adler. Den 1200 km lange rejse forløb så nogenlunde uden uheld, bortset fra at vi et sted i Østerdalen pludselig opdagede, at transportvognen ikke hang på mere. Efter at vi havde sundet os lidt, vendte vi vognen og startede eftersøgningen. Vi måtte et par km tilbage ad vejen, før vi fandt transportvognen kørt op i en snedrive i vejkanthen. Fi-1'en var ganske

uskadt, men vi gjorde os visse tanker om, hvad der kunne være sket, hvis der til den ene side af vejen havde været dyb afgrund, hvilket slet ikke er ualmindeligt i Norge!

Besværligt at komme i gang.

Først da vi var vel ankommet til Trondheim, meldte de egentlige vanskeligheder sig. Det var os ikke muligt at få tilladelse til at anvende Lade flyveplads til flyslab, fordi den var for opblødt. Vor eneste mulighed var da at forsøge at få lov til at benytte den militære flyveplads Værnes, der ligger 30 km øst for Trondheim. Men der var mange formaliteter, der skulle bringes i orden, før man turde indlade os på militært område. Mens vi ventede på, at sagen skulle nå gennem alle militære instanser, tog et par mand til Oslo for at hente Schweizeren, og der var rigelig tid til det! Da vi så endelig havde opnået den ønskede tilladelse, var der imidlertid ingen grænser for den hjælpssomhed, der mødte os fra militærrets side. Tidligere havde vi boet en halv snes km vest for Trondheim i en studenterhytte, men det var alt for besværligt at komme herfra og til Værnes, og glade blev vi derfor, da luftforsvaret tilbød os, at vi kunne blive indlogeret på selve flyvepladsen i »sivilmessas«, hvor meteorologer, telegrafister og andre civilister boede og spiste.

Vi nåede dog helt frem til mandag den 4. april, før vi første gang startede med Fairchild'en, hvilket resulterede i *Klarskovs* flyvning til 2300 m højde i Fi-1'en i bølgeopvind. Begyndelsen var således fin, men hermed var det også næsten slut. Vejret var ikke alt for godt, og desuden var der en del besvær med at få slæbeanordningen på Fairchild'en til at fungere, således at vi, når der endelig viste sig lenticularis-skyer, måtte ligge og vente på slæbflyet, og når det så kom, trak bølgerne sig planmæssigt tilbage. Fra artilleriskoleskolen her i København havde vi lånt to teodolitter, og ved hjælp af disse udfyldte vi ventetiden med at pejle lenticularisskyer for at bestemme deres højde og beliggenhed, hvorved vi fik en del værdifuldt materiale.

Kun på endnu en flyvning havde vi virkelig kontakt med bølgerne, idet *Mogens Møller-Madsen* en dag også i Fi-1'en nåede 1800 m og holdt sig der i et par timer.

Udbyttet af turen.

Rent flyvemæssigt var expeditionen altså ikke nogen succes, men til gengæld fik vi på andre områder en del ud af opholdet. Vi havde således et glimrende samarbejde med flyvepladsens meteorologer, der altid var villige til at hjælpe os med vejrkort og aerogrammer. Hver morgen kl. 8,15 var vi desuden til »briefing« i vejrtjenesten sammen med de militære piloter, der havde vagt, og her fik vi så vejsituationen gennemgået.

Nthf havde iøvrigt stillet en af deres Piper Cubs til vor disposition, og med den foretog vi flere opstigninger med meteorograf.

Expeditionens vigtigste resultat er måske, at vi erfarede, at det ikke er tilstrækkeligt at have en motormaskine til slæb, man må også kunne gøre den startklar med et øjeblikks varsel på et hvilket som helst tidspunkt af døgnet for at have mulighed for at udnytte bølgeopvindene, der ofte kun holdt sig en times tid eller to.

Flyvepladsens beliggenhed var ikke helt ideel, idet den ligger i en øst-vest-gående dal,

således at der helst skulle sydlige vinde til at give bølger. Ved eventuelle fremtidige expeditioner bør man søge længere ind i landet for at få bjerge på alle sider og dermed mulighed for bølger ved alle vindretninger.

Hjemturen foregik i to tempi. Schweizeren blev først kørt til Oslo, og Adleren kørte derefter tilbage til Værnes for at hente Fi-1'en. Begge disse transporter gik godt, bortset fra at Adleren på den sidste tur gennem Sverige tabte sit venstre baghjul.

Denne expedition opfyldte alt i alt ikke de forventninger, vi havde stillet til den, men trods det vandt vi en del vigtige erfaringer, især hvad angår det ikke-flyvende materiel, og disse håber vi at få lejlighed til at udnytte på kommende expeditioner.

Den 2. OSTIV-kongres.

I dagene 3.—7. maj fandt den anden kongres af den tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation OSTIV sted i Paris. Den blev åbnet af den franske luftfartsminister, som betonedede den betydning, som den franske stat tillagde svæveflyvningen, såvel på den sportslige som videnskabelige side.

På kongressen, i hvilken der deltog svæveflyvere, teknikere og videnskabsmænd fra 15 nationer, blev der holdt 14 foredrag, hovedsagelig fra fransk side. De behandlede dels tekniske spørgsmål ved svæveplaner og deres almindelige brug, men drejede sig især om svæveplanens anvendelse som forskningsmiddel, f. eks. ved undersøgelser af skyer, deres elektriske forhold, bølger i atmosfæren o. s. v.

Danmark bidrog med et lille resumé af Polyteknisk Flyvegruppes rapport om Norgeekspeditionen 1948, fremlagt af den danske delegerede, ing. *Per Weishaupt*. Præsidenten, den franske svæveplankonstruktør *R. Jarlaud*, fremhævede den danske indsats som et eksempel til efterfølgelse. I svæveflyvningen gjaldt det ikke blot at få flest mulige diplomer, men også om højere mål. Blandt de interessante foredrag må nævnes *M. Mauboussin's* foredrag om det reaktordrevne svæveplan samt dr. *Klemperer's* beretning om situationen i U.S.A., hvor man som i mange andre lande er i fuld gang med bølgeflynning.

Den sidste dag blev der aflagt besøg på den kendte svæveflyveskole *Beynes* — en af de mange i nærheden af Paris, som har et utal af lufthavne, flyvepladser og svæveflyvetrænerer — og dog ikke nok. Her var der samlet et righoldigt udvalg af de mange franske typer.

Næste OSTIV-kongres bliver i Sverige i 1950 i forbindelse med den internationale svæveflyvekonkurrence og KSAs 50-års jubilæum.

Pragtfulde billeder fra Schweiz.

Onsdag den 18. maj havde Dansk Svæveflyver Union indbudt svæveflyvere fra København og omegn til den kendte schweiziske fotograf og svæveflyver, *Th. Heimgartner's*, forevisning af en serie pragtfulde farvefotografier fra den schweiziske svæveflyvning.

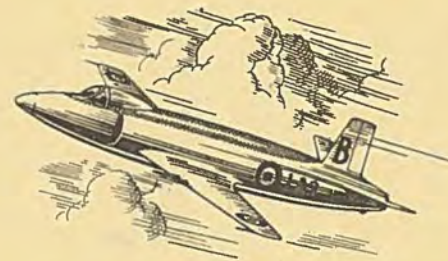
Heimgartner ledsagede sine billeder med interessante kommentarer og oplysninger, præget af megen humoristisk sans. Størstedelen af billederne såvel som den lille farvefilm, der fulgte bagefter, var fra FAI's internationale svæveflyvekonkurrence sidste år, og ikke mindst når man selv har været dernede, genså man med glæde de smukke svæveplaner i det storslåede landskab. Det hele blev næsten endnu kørner i Heimgartners fotografering end i virkeligheden.

Heimgartner var fløjet herop sammen med *A. Stürnemann* i en over 20 år gammel schweizisk AC-4 flyvemaskine, der vakte opsigt, hvor den kom frem. De fortsatte til Århus svæveflyveklub og derpå til Sverige. PW.

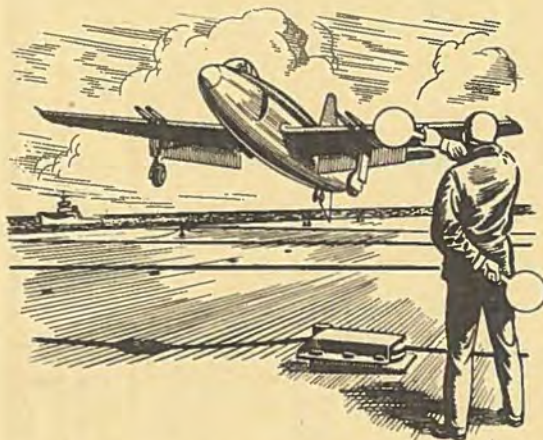
Ringe tilslutning til Vandel.

Ved redaktionens slutning var der kun indkommet et lille antal tilmeldelser til svæveflyvekursus'erne på Vandel i sommer. Det er antagelig de høje priser i forbindelse med, at der sidste år ikke opnåedes så meget som ventet, der bevirker denne tilbageholdenhed. For mange af vore svæveflyvere er Vandel dog den eneste mulighed for at komme til virkelig at svæveflyve, så forhåbentlig lægger pessimismen sig, og en strøm af indmeldelser dukker op.

ROYAL NAVY's nye jetjager THE SUPERMARINE „ATTACKER“

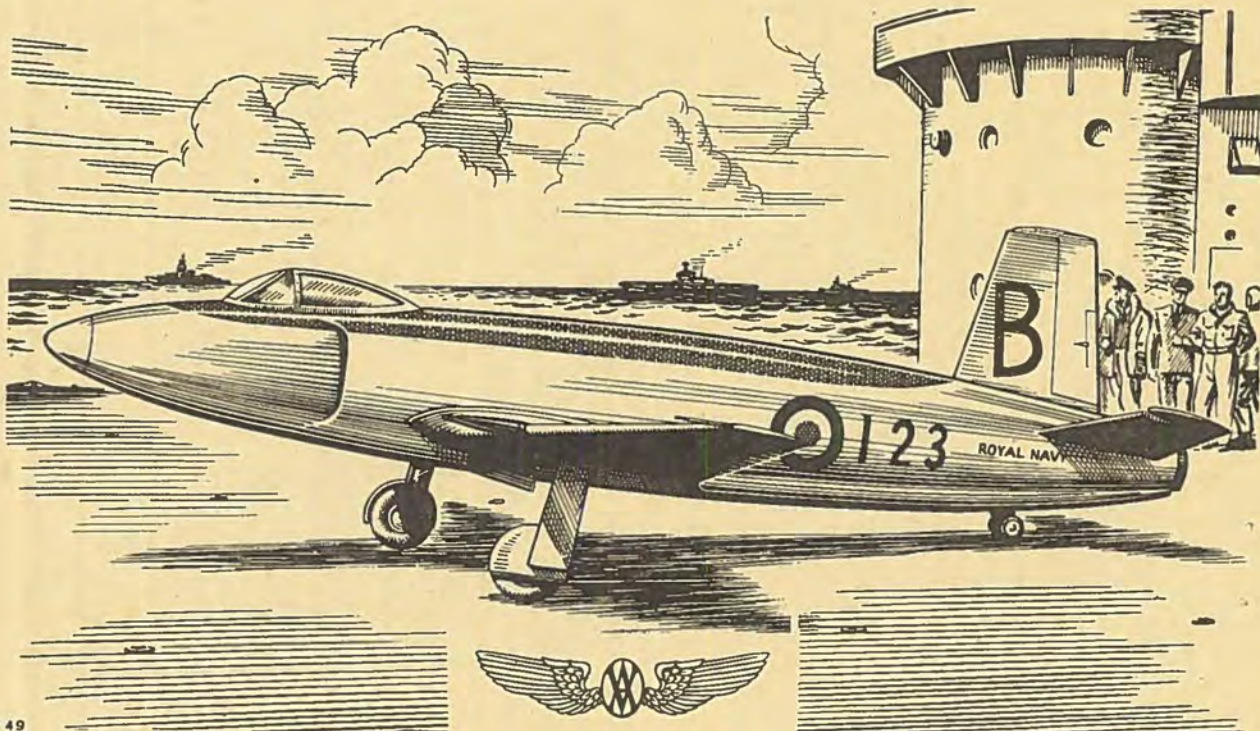


Når der kræves stor stighastighed og acceleration samt fremragende manøvredegyldighed ved store hastigheder, er Vickers Supermarine „Attacker“ simpelthen uovertruffen til anvendelse i forbindelse med hangarskibe. Dens standardbevæbning består af fire 20 mm Hispano kanoner.



Glimrende kontrol ved stillingshastighed takket være anvendelsen af „lift spoller“ betjent af føreren, frit udsyn fra cockpittet og en understøtelseskonstruktion med stor vandring og som samtidig giver en udpræget dæmpning — alt dette er faktorer, der bevirker, at the „Attacker“ er særlig egnet for dæklandinger.

Vickers Supermarine „Attacker“ fremstilles nu til „Royal Navy“. Udover at besidde alle de fremragende egenskaber, som kendetegner den landbaserede version, må den hangarskibsbaserede „Attacker“ være i stand til at modstå de yderligere påvirkninger, der fremkommer ved hyppige dæklandinger. Da „Royal Navy“ fornylig stod overfor det problem at skulle træffe bestemmelse vedrørende anskaffelsen af en ny jetjager, blev såvel disse kendsgerninger som en række andre taget i betragtning. Den succes, hvormed the „Attacker“ bestod de meget krævende prøver, for hvilke den blev udsat, medførte, at den blev valgt til marinen.



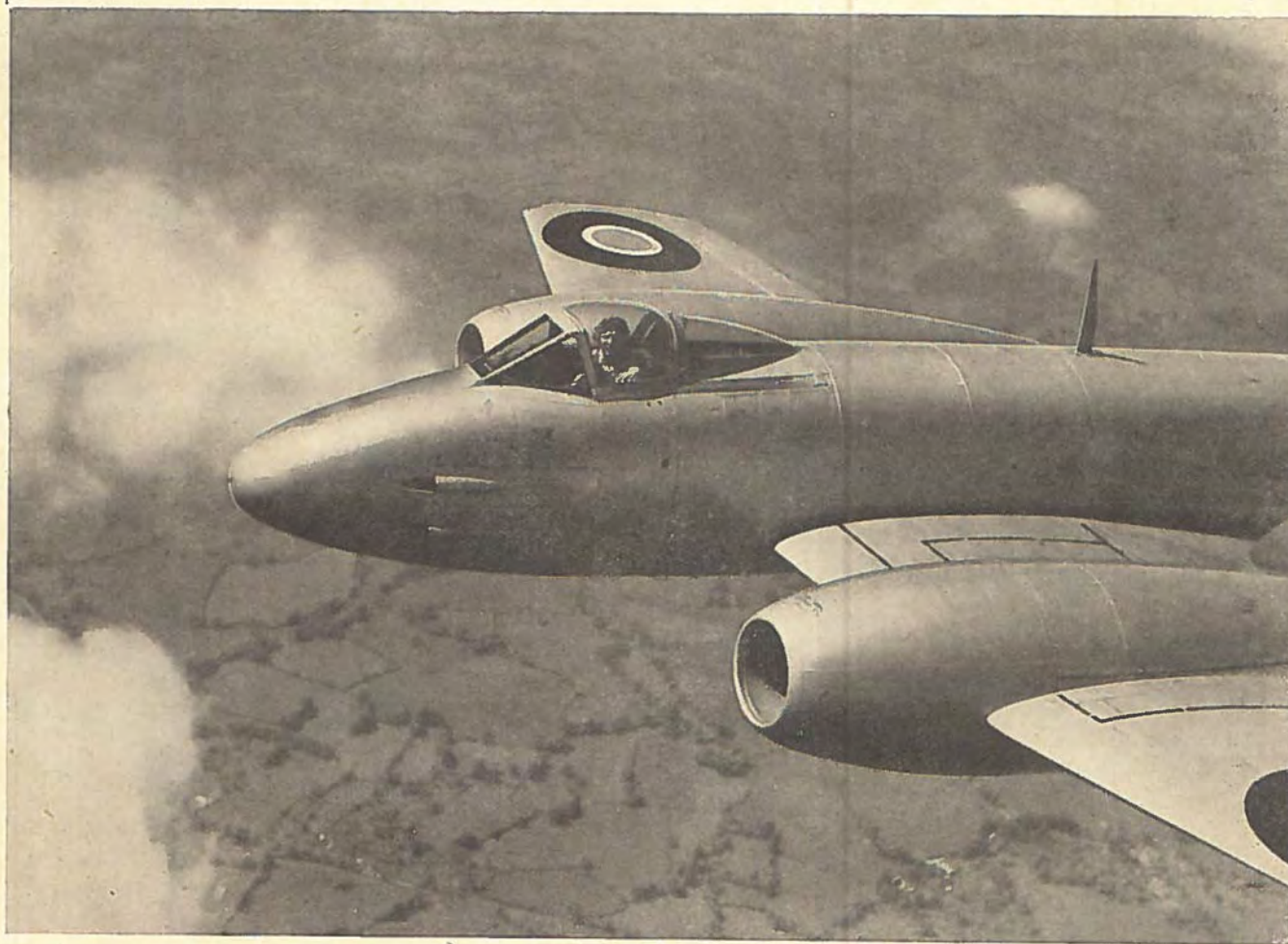
OAT 49



VICKERS ARMSTRONGS LTD. . VICKERS HOUSE . BROADWAY . LONDON . ENGLAND

Repræsenteret af ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.

**THE CHOSEN WEAPON OF
GALLANT ALLIES — WHO
KNOW AIR FIGHTING AS
IT REALLY IS....**



G L O S T E R M E T E O R

GLOSTER AIRCRAFT COMPANY LIMITED
(BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP)

TRIMMING og KONKURRENCER

HELT fra modellflyvningens barndom kender vi den modellflyvetype, som fortrinsvis bygger sine modeller natten mellem lørdag og søndag og så kommer ud for at prøveflyve og deltage i konkurrencen søndag formiddag.

Enhver modellflyver med lidt erfaring ved, at denne metode, selv om der er eksempler på, at det er lykkedes, ikke er den rigtige metode til at opnå gentagne gode konkurrenceresultater.

Desværre har netop den seneste tids distriktskonkurrencer vist en hel del alt for dårlig flyvning, som i de fleste tilfælde kan føres tilbage til mangelfuld forberedelse. Distriktskonkurrencerne skal ikke være skuepladsen for begynderes eller viderekomnes trimninger. Der stilles som bekendt ikke krav til et diplomminimum, idet konkurrenceorganisationen hidtil har kunnet klare alle deltagerne, men f. eks. »Ørnen« i Næstved tillader meget fornuftigt ikke sine medlemmer at tage til distriktskonkurrencer uden at have opnået et A-diplom.

Det siger sig selv, at en modellflyver, som ikke engang med sin model kan klare den simple A-prøve, som enhver ordentligt bygget begynder-model kan bestå, han har ikke noget at gøre på en distriktskonkurrence. Han bør først tage sit diplom og siden erhverve en elementær konkurrenceerfaring ved klubkonkurrencer, før han melder sig til de store distriktskonkurrencer, hvor en uerfaren mand blot er i vejen.

Men også de mere erfarne kommer til tider med utrimmede eller helt uindfløjne modeller. Det er ikke meningen. Nej, man må foretage sin trimning hjemme i ro og mag, og først når modellen er klar, skal man tage den med på en konkurrence. Har man i længere tid ikke fløjet med en ellers god model, kan den som bekendt også være kommet ud af trim og må derfor trimmes om inden konkurrencen.

Bedst er det naturligvis, når man kan få

lejlighed til at trimme dagen før. Og så kan man desuden komme i god tid og foretage nogle enkelte fintrimningsstarter, inden konkurrencen begynder, således at man får modellen indstillet på de vejr- og terrænforhold, der hersker på konkurrencestedet.

De rutinerede modellflyvere, som opnår placeringer ved den ene konkurrence efter den anden, og som måske kommer med på landsholdet, de kommer ikke sovende til deres resultater. En enkelt gang kan de måske i kraft af deres erfaring klare sig ved improvisation; men de gentagne fine resultater fremkommer, fordi de flyver systematisk, fordi de flyver hyppigt, og fordi de også uden for konkurrencedagene tager modellerne ud, især i stille aftener, for at fintrimme dem.

Ikke alle har lige gode muligheder for at trimme. Nogle kan bare gå udenfor — så har de egnede marker, andre kan cykle et kvarterstid, men mange må længere væk. Det er der ikke noget at gøre ved. Det er trimming, der skal til.

Konkurrencelederne kan også bidrage til mere system over konkurrencerne ved at forbyde trimning i konkurrenceperioderne, i alt fald i nærheden af konkurrencestedet. Præcision må der også til, og derfor er det stadig bedst at dele konkurrencen op i tre perioder med forud fastlagte tider, så ikke nogle modellflyvere, som sover længe og møder op i sidste øjeblik, når vejrforholdene måske er bedre, skal gå hen og få lov at foretage alle starterne under gode forhold, mens de mere præcise har fløjet under dårligere i begyndelsen af konkurrencen.

Vinderne i distriktskonkurrencerne må huske, at de er forpligtede til at sørge for vandre-pokalernes tilstedeværelse på næste konkurrence. Og konkurrencelederne må efterhånden have vænnet sig til at opgive resultaterne som den totale flyvetid i hele sekunder. PW.



Børge Jørgensen fra Sportsflyveklubben har lige sluppet en linestyret model, hvis »flyver« inde i cirkelbanens centrum ved at give højderor lader modellerne stige brat op fra startbanens ende.

ste konkurrencer — forhåbentlig går både resultaterne og deltagerantallet frem igen ved den 4. konkurrence den 12. juni.

Her er resultaterne:

1. distrikt (Lundtofte): A 1: Bølling 478, O. Olesen 340, J. Christensen 274. — A 2: P. C. Andersen 580, B. Hansen 568, Ib Glindemann 542. — A 3: P. C. Andersen 366. — D: S. Olsen 251, Glindemann 108. — Alle placerede fra klub 105. — P. gr. a. 50 m snor er resultaterne ganget med 2.

2. distrikt (Næstved): K. V. Nielsen (207) 479, K. G. Petersen (207) 404, K. Johansen (207) 383. — A 2: V. Nielsen (201) 359, H. E. Hansen (208) 346, K. V. Nielsen (207) 291. — A 3: H. Jørgensen (201) 498, B. Schmidt (201) 410, H. E. Hansen 91.

3. distrikt (Ring): H. Poulsen (301) 239, T. Hansen (304) 193, W. Mikkelsen (304) 190. — A. Høst-Aris (301) 711, A. Hansen (301) 607, B. Skou (301) 514. — A 3: N. Madum (304) 456, T. Hansen (304) 290, J. S. Petersen (302) 241. — D: M. Erdrup (301) 403, V. Petersen (301) 173.

4. distrikt (Ålborg): B. Larsen (417) 288, S. Dybbro (403) 235, L. Pedersen (405) 205. — A 2: T. Hermansen (401) 401, K. M. Sørensen (417) 392, L. Pedersen 374. — A 3: L. Pedersen 440.

5. distrikt (Århus): E. Madsen (506) 262, P. Pedersen (502) 188, K. Moesgård (510) 124. — A 2: V. Kristensen (506) 240, P. Pedersen 202, K. Lauersen (502) 176. — A 3: E. Madsen 619, K. Moesgård 463.

6. distrikt (Vandel): A 1: K. Hansen (611) 447. — A 2: K. Hansen 508, D. Thestrup (611) 150, J. A. Lauridsen (608) 111. — A 3: J. A. Lauridsen 291, K. Hansen 137. — C: D. Thestrup 226.

SOMMER-FLYVELEJR paa RØMØ

fra 1. til 18. Juni og fra
16. Juli til 13. August

De kan faa:

Alm. Træningsflyvning (Udlejning).
Omskoling til Auster - K.Z.III -

D. H. Moth

Blindflyvning og Kunstflyvning.

Eller De kan bare holde Ferie.

Det korteste Ophold er 3 Dage.

Indmeldelse senest 15. Maj, 1. Juli og 15. Juli (Undtagelsesvis 8 Dage før det ønskede Ophold) med Opgivelse af Antal Dage og Datoen, evt. Art af Flyvning. Skriv og forlang Brochure med udførlig Oplysning om Priser, Indkvarteringsforhold (Feriehjemmet »Klitreden« eller Hotellet) m. m.

P. Perch

VESTJYDSK FLYVESKOLE
Lufthavnen . Esbjerg . Tlf. Guldager 84

Linestyingskonkurrence i Belgien.

DMU har gennem KDA modtaget indbydelse fra Fédération de la Petite Aviation Belge til en konkurrence for linestyrede modeller fra 2. til 3. juli i Knocke sur Mer. Det drejer sig både om hastigheds- og kunstflyvning. Modellflyvere, der er interesserede, må have tilmeldt sig til førstetræningskursen senest 10. juni.

Landsholdet 1949.

Under hensyntagen til deres præstationer i det sidste års tid og med vejledning i en bedømmelseskonkurrence i Odense lufthavn den 13. maj har Dansk Modellflyver Union udtaget følgende hold til den nordiske landskamp i Finland i begyndelsen af juli:

Arne Hansen, Odense, Børge Hansen, København, Age Høst-Aris, Odense, og Jens Arne Lauridsen, Vejle. Holdleder bliver unionens sekretær, Jørgen Gamst. Reserve er Bent Skou, Odense.

100 km/t nået.

Sportsflyveklubben, som har en speciel flyveleder for linestyrt, flyver ivrigt konkurrencer såvel i hastighed som i linestyrt. Indehaveren af danmarkrekorden med 74,1 km/t, kommunelærer Holm Jørgensen, har vundet flere konkurrencer med over 89 km/t i gennemsnit, og den 30. april opnåede han

en hastighed af 100,6 km/t, der antagelig bliver ny rekord. Ved rekorder er linelængden fri, men reglerne præciserer ikke, at meningen er, at der skal flyves over en banelængde på mindst den i tabellen for linestyrede angivne, altså for den lille klasse mindst 400 m. Rekorden er målt over nogle få meter mindre, men i fremtiden skal man altså huske minimumsbanelængden (ved FAI-rekorder er den som bekendt 1000 m).

3. distriktskonkurrence.

Ved den tredje distriktskonkurrence den 24. april gennemførte distrikterne 1-4 på den fastsatte dato, mens 5. og 6. udsatte til 1. maj. Ialt deltog 69 modellflyvere med 103 af 121 tilmeldte modeller. Resultaterne ligger i gennemsnit yderligere lidt under de to før-

Sølv-C-højder.

Fra Avedøre flyveplads, hvor polyteknisk Flyvegruppe driver skoleflyvning, har man trods de gennemgående dårlige termiske forhold fornyligt opnået 4 1000 m højdevindinger til sølv-C.

Splinterny SG. 38 sælges

til ca. halv pris. Henvendelse W. Jensen,
Katrinegade 9, Kolding. Telefon 1777.

BRASILLEN

et eldorado for sportsflyvere

BRASILLEN er et rent eldorado for sportsflyvere. Her findes et land, hvor man kan få den fornødne statstøtte. Her ligger muligheder.

Den første brasilianske flyveklub blev startet i 1911 i Rio de Janeiro. Denne klub var sandsynligvis den første flyveklub i hele Sydamerika. I dag har Aero-Club do Brazil 280 underafdelinger, ejer 1.100 maskiner og har 3000 flyvere, i hvilket tal ikke er medregnet tilsluttede medlemmer, som har fået uddannelse andre steder. Klubberne får god statstøtte i Brasilien. De fleste klubflyvemaskiner er skænkede af større industriforetagender eller endog privatpersoner. Ingen flyvemaskine ejes af en bestemt klub. Hovedorganisationen disponerer over alle maskinerne og kan sende disse derhen, hvor der er brug for dem. På denne måde bliver de også udnyttede til det yderste. De mest anvendte typer er HL-1 (brasiliansk version af Piper Cub), HL-6 (brasiliansk konstruktion meget lig KZ-II Træner, men med Lycoming motor, som giver den et yderst moderne udseende), Piper Cub, Stinson 108, Taylorcraft Trainer, Cessna 120 og 140, Beechcraft 35 Bonanza, Fairchild F.24, Aeronca og den tyske Bücker Jungmann.

Er man mellem 18 og 23 år, kan man få statstøtte og fri uddannelse. Denne vil så forme sig således: Man kommer til en flyveskole, her bliver man indkvarteret i småhytter med nogle mand i hver. Og så begynder flyvningen. Efter 8-12 timer er det almindeligt at gå solo. Derefter skal man have 30

timer i navigations- og instrumentflyvning samt 15 timers kunstflyvning. Efter 100 timers flyvning er man færdig — men de, som kunne ønske det, fortsætter på en instruktørskole. Efter at have passeret denne skole og opnået et timetal på 200-300 timer, hvori en del som instruktør for andre elever, kan man blive overtaget af et af luftfartselskaberne og her fuldende sin uddannelse og oftest blive ansat som anden og senere som førstepilot. Men dette skitserede forløb kan jo kun opnås af personer mellem 18 og 23 år. Er man over 23, må man selv betale sin uddannelse. Det kan man også let. Man går og køber billetter. Hver billet koster 15 kroner og gælder for en time. (Jo — det er sandt — femten kroner i timen). Disse billetter kan deles i bidder, som hver gælder for 5 minutter. Man kommer således ikke til at betale for mere, end man har fløjet. Hvis man nu aldrig har fløjet før, så følger instruktør med for de 15 kroner. Al flyvning koster 15 kroner i timen — uanset hvordan og hvorledes. Når man tilføjer, at alle flyvepladser er statsdrevne og moderne, hvem har så ikke lyst til at emigrere?? C. C.

Luftkamera Zenon F: 2

Automatisk filmtransport og
lukker i eet greb. Film medfølger.

Telf. Central 1801

Flyvedagskonkurrencerne

I forbindelse med den danske flyvedag afholdes hvert år konkurrencer for model-, svæve- og motorflyvere. Modelflyvernes konkurrencer har været annonceret det sidste halve år og begyndte den 1. maj. Der har tilmeldt sig en hel del hold fra forskellige klubber, og de første resultater er begyndt at komme ind.

Den 9. maj udsendtes reglerne for svæveflyvernes konkurrencer, der løber fra 13. maj til 15. september, mens modelflyvernes hører op, så resultaterne kan foreligge på selve flyvedagen den 4. september. Forhåbentlig viser svæveflyverne større interesse for disse konkurrencer end sidste år. Dengang håbede man endnu at kunne afholde et centralt danmarksmesterskab, men håbet brast som bekendt. Nu har vi kun flyvedagskonkurrencerne og rekorderne til at stimulere udviklingen (og det kan nok tiltrænges). Både i Holland og Sverige afholdes i år foruden de decentraliserede konkurrencer også centrale mesterskaber, og næste år er der FAI-konkurrence i Sverige, så det er trist, at vi har så ringe lejlighed til at få konkurrenceerfaring. Lad os derfor i det mindste udnytte flyvedagskonkurrencerne.

Om motorflyvernes konkurrencer foreligger der endnu intet.

★

Bryllup.

Modelbyggerne Karin Terndrup og Levin Jensen fra Odense indgik den 14. maj ægteskab. De vil være velkendte i både model- og svæveflyvekredse. Vi ønsker til lykke!

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

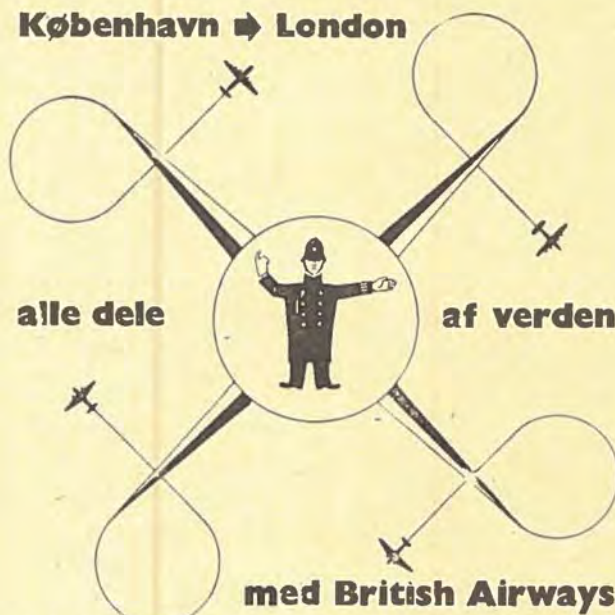
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

København → London



med British Airways

De kan flyve til alle dele af verden med de tre store britiske luftfartselskaber. Deres dygtige piloter er kendt med et utal af ruter og med mange lande, fra de fjerneste at'anterhavskyster til Kina's støvede basargader. Men hvorhen De end flyver, nyder De godt af den fulden service og den pålidelighed, der er skabt tradition for.

BOAC

BEA

BSAA

BRITISH OVERSEAS EUROPEAN AIRWAYS

DAGMARHUS, VESTRE BOULEVARD 12, KØBENHAVN. TLF. PALAE 6311

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8-13

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i
Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil Kr. 4.75

Fartøj-Journal 6.00

Flyve-Journal (i Foderal) . 2.50

Arbejdsbog 0.85

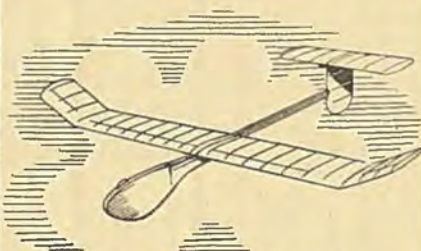
Ekspederes fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

FLUEN



Spændvidde 110 cm

A.1-pokalen erobres sikrest af „Fluen“.

Ideel til nybegyndere — alt er udskåret.

Tegning 1.50. Samlesæt m. tegn. 6.00

„Jet“ swingline model.

Spv. 27 cm. Højderoret kontrolleres
gennem en enkelt line.

Flyver 100 km/tim.

Byggesæt m. tegn. 3.50, færdigb. 6.25.

EGON BRIKS MADSEN

Hans Schourupsgade 7, Århus

Motorflyverkalender 1949.

- 2.—10. 7. Tour de France.
- 4.—11. 7. Rally i Spanien.
- 12.—19. 7. International flyveuge i Italien.
17. 7. Internationalt stævne i Deauville. (Fr.)
- 22.—24. 7. Benelux Rally.
30. 7.—1. 8. King's Cup og andre air races i Birmingham.
- 30.—31. 7. Internationalt rally i Orange. (Fr.)
31. 7. III. Eskadrille-konkurrence i Ypenburg. (Holl.)
- 27.—31. 8. International tur gennem Schweiz.
4. 9. Flyvedagen (Danmark).
- 7.—11. 9. 10. SBAC flyvestævne og udstilling, Farnborough.

Diverse begivenheder i 1949.

- 2.—9. 9. FAI-kongres i Cleveland, USA.
11. 9. Gordon-Bennett-ballonløb (Belgien).

Modelflyvekalender 1949.

(Ret til ændringer forbeholdes)

5. 6. Int.konkurrence f.sømodeller i Monaco.
12. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
25. 6. Sidste frist for sommerlejrtilmeldelse.
- 2.—3. 7. Linestyingskonkurrence i Belgien.
1. 7. Sidste frist for tilmeldelse til DM for gummi-, gas- og linestyrede motormodeller.
3. 7. Nordisk landskamp i Finland.
10. 7. DM for motormodeller, Roskilde.
15. 7. Sidste frist for forsinket sommerlejrtilmeldelse.
31. 7. Wakefieldkonkurrence i England.
1. 8. Int. gasmotormodelkonkurrence i Engl.
- 7.—14. 8. Sommerlejr i Vandel.
- 15.—20. 8. Stort klubinstruktørkursus. Odense.
29. 8. DMU 12 År.
- 3.—5. 9. Int. konkurrencer i Belgien.
4. 9. Flyvedagen 1949.
11. 9. Int. konk. for linestyling i Monaco.
18. 9. DM for svæve modeller. Århus.
16. 10. Femte distriktskonkurrence.
27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
31. 12. Pointskonkurrence og årsrekordår slutter.

DKDAS's bibliotek.

Følgende bøger er anskaffet til selskabets bibliotek:

- L. E. O. Charlton: The Royal Air Force (October 1944—September 1945).
Alan Pope: Wind-Tunnel Testing.
S. G. Bloxham: Practical Aircraft Hydraulics.
A. C. Douglas: Gliding and Advanced Soaring.
C. E. Bowden: Model Jet Reaction Engines.
Lennart Sundström: Hobbyboken 1949.
George P. Sutton: Rocket Propulsion Elements.
M. J. Zucrow: Principles of Jet Propulsion and Gas Turbines.
Ch. Frosch & W. Prokosch: Airsport Planning.
H. O. Sharp, G. R. Shaw & John Dunlop: Airport Engineering.
M. P. Eskildsen: »Saa flyver vi«, 4' udgave.
Robert A. Winston: Jaktflygere.
Bendt Rom: Lystige Luftskipper Historier, illustreret af Robert Storm Petersen.

Velholdt AUSTER til salg

eventuelt bytte
med velholdt automobil.

Walter Greulich, Centr. 5552

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet 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



Den ekstraordinære generalforsamling i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Under ledelse af landsretssagfører Oluf Lind afholdtes tirsdag den 10. maj ekstraordinær generalforsamling i DKDAS. Der var kun eet punkt på dagsordenen, nemlig forslaget om endelig vedtagelse af de på den ordinære generalforsamling den 31. marts vedtagne ændringer.

Disse blev enstemmigt vedtaget med følgende ændringer:

1. I formålsparagraffen skal indføjes: at søge sikret historiske aeronautiske effekter til anbringelse i et kommende aeronautisk museum.

2. I paragraf 12 (vedr. stedet for afholdelse af generalforsamlingen) udgår ordet København.

Endelig fik bestyrelsen enstemmigt bemyndigelse til at fastsætte tidspunktet for lovenes ikrafttræden og til at foretage de dertil nødvendige skridt.

Efter generalforsamlingen vistes to meget smukke og interessante farvefilm, som SAS havde stillet til rådighed: »Middelhavet kalder« og »Flyvende Vikinger«.

★

Den danske Flyvedag og Flyvelotteriet 1949.

Den Danske Flyvedag vil i år blive afholdt søndag den 4. september. Det nærmere program foreligger endnu ikke, men vil blive meddelt snarest muligt. I tilslutning til flyvedagen har justitsministeriet bevilget Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab en lotteribevilling på 150.000 lodder à 1 krone, som må sælges i perioden fra 1. august til 15. september. Nærmere herom vil senere blive meddelt i FLYV, ligesom klubberne vil få skriftlig meddelelse herom direkte. Der kan dog på nuværende tidspunkt siges så meget, at gevinsterne bliver af en så sjælden og værdifuld art, som man endnu ikke har set mage til herhjemme. Klubberne bør derfor i god tid forberede sig på sagsarbejdet, der som ovenfor nævnt begynder den 1. august. I år skal lotteriet kunne melde udsløgt.

★

Fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Følgende nye ordinære medlemmer er optaget i selskabet:

Direktør E. Boserup,
Fabrikant Boris de Voss,
Grosserer Mogens Bank,
Flyveleder Kristen Larsen,
Direktør Chr. Houe,
Værkfører B. Bøderberg,
Autohandler Ingemann Madsen,
Ingeniør Kaj Borch,
Landsretssagfører Henry Thede,
Mekaniker Jens F. Schmidt,
Løjtnant Per Perch,
Løjtnant Erik Infeld,
Gaardejer Poul Andersen,
Fabrikant M. Clausen,
stud. polyt. Bjørn Thøgersen,
Prokurist A. Stühr,
Direktør Chr. R. Thomas,
Direktør Tage Hestbech,
Murermester Kaj F. Jørding,
Fabrikant S. L. Skou,
Kystløjtnant H. E. Sehorst,
Medhjælper Herman Lorenzen,
Kaptajn Allan Dix,
Luftfartsinspektør G. Crone,
Kaptajn C. H. Sandqvist.

Firmamedlemmer:

Falck's Redningskorps,
Zone-Redningskorps,
Fyens Tidende,
Fyens Stiftstidende,
Dansk Røde Kors Tuberkulosekontor,
Dansk Lufttaxa A/S.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.

Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høglund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.

Forstærktur: Per Weishaup, Blidabpark 6, Hellerup. Telf. Hellerup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Sven Wiel Bang, I.E. Ohlsensgade 12^a, København Ø. — Postgiro 520.84.

Repræsentantskabsmødet i Dansk Motorflyver Union.

Søndag den 15. maj afholdtes ordinært repræsentantskabsmøde i Dansk Motorflyver Union. På mødet, der fandt sted i Herning, vedtoges det enstemmigt at ændre lovenes opslagningsparagraf, så denne kom i overensstemmelse med den almindelige lovændringsparagraf.

Derefter vedtog man at opløse unionen, så snart man var i stand til at træde ind i den kommende Kongelige Dansk Aeroklub (KDA), og hertil nedsattes en likvidationskomité, som indtil videre fungerer som bestyrelse for unionen, og hvoraf til sin tid fem medlemmer skal udgøre det første motorflyverråd i KDA. Denne komité kom til at bestå af følgende: landsretssagfører Ørum Jensen (Ålborg), kommunelærer Wm. Nielsen (København), direktør Falck Børgesen (Herning), ingeniør Aulskjær (Odense) og civiling. Holmqvist (Ålborg) med civiling. Korsgaard (Nykøbing) og dir. Flensborg (Herning) som suppleanter.

Sportsflyveklubbens motorflyversektion

har fra 1. april d. å. nedsat flyvepriserne, således at disse nu er følgende:

For udlejning: KZ III og Auster kr. 54,— pr. time, KZ VII kr. 72,— pr. time, Piper Cub kr. 45,— pr. time.

Ved skoleflyvning er prisen fortsat kr. 20,— højere pr. time.

Ved udlejning for en hel dag med maksimum 3 timers flyvetid er priserne nu henholdsvis: kr. 180,—, 240,— og 150,—. For overskydende flyvetimer betales de gældende timetakster.

I lighed med sidste år vil sektionen også i år arrangere felles søndag-formiddagsure til nogle af landets forskellige flyvepladser, idet det er sektionens opfattelse, at disse ture, især for de nye certifikathavere, men også for de medlemmer, der nu vågner op af vinterhilet, vil være af stor værdi såvel flyvemæssigt som kammeratligt.

Der mødes hver gang på Lundtofte kl. 0630 pr., og deltagerne får så godkendt deres i forvejen udarbejdede og medbragte flyveplan.

Klubben sørger for, at en erfaren flyver altid deltager i disse ture. Anmeldelser om deltagelse må meddeles flyveleder Ege senest tirsdag før turen. Det er velkomment, såfremt man selv kan finde sig makker til turene. Der betales som tidligere for tiden ved pinden. Frokostpakke medbringes. Deltagerne er tilbage på Lundtofte senest kl. 1300.

Aviator.

Efter generalforsamlingen d. 11/4-49 i svæveflyveklubben »Aviator« ser bestyrelsen således ud:

Formand: Knud Erik Sørensen, Mirabellevej 7, sekretær: Jørgen Hovaldt Jensen, Boulevarden 32, kasserer: Mogens Buch Petersen, Tordenskjoldsgade 10, bestyrelsesmedlemmer: Svend Westergaard, Nørregade 30, Ellen Petersen, Steen Blichersgade 8, Svend Sørensen, Fyensgade 36, og Nørholm, Kjellerupsgade 8.

Midtjydsk Motorflyveklub.

Bestyrelsen for »Midtjydsk Motorflyveklub« har efter afholdelsen af repræsentantskabsmøde den 4. april og bestyrelsesmøde den 7. april følgende sammensætning:

Direktør Falk Børgesen, Torvegade 3, Herning (formand), direktør A. Flensborg, Vesterholm pr. Herning (næstformand), fabrikant Mads Eg Damgård, Østre Kirkevej 12, Herning (kasserer), købmand C. Sander, Bredgade 19, Herning (sekretær), fabrikant Åge Damgård, Silkeborgvej 79, Herning.

Korrespondance bedes rettet til sekretæren.

Aerosport (Air-Danmark).

Som tidligere nævnt i FLYV har Aerosport (Air-Danmark) påbegyndt typekendingskonkurrencer efter engelsk mønster. Prøverne, som anvendes, er fra RAA, og endvidere disponerer klubben — som eneste organisation uden for England — over nogle månedlige eksemplarer af The Inter Services Recognition Journal, hvorfra en del prøver tages. Til dato har kun to medlemmer bestået de ret svære prøver. Disse er Hans Kofoed, som har erhvervet sig et A-diplom, og Hans Erik Hillerup, som har nået den højeste dødelighed med et C-diplom. Det planlægges at arrangere en årlig landskonkurrence.

Klubbens formand har i begyndelsen af april deltaget i Air-Britains kongres i London og har herfra som gaver fra Air-Britain, John Stroud, Charles W. Cain (forhenværende redaktør af The Aeroplane Spotter) og John G. Gaylard (leder af Registration Research og Combined Spotters Clubs Organisation samt redaktør af The Bull) hjembragt et stort materiale. Formandens deltagelse i dette møde gjordes mulig af SAS, som bekostede rejsen pr. DC-4.

På Aerosports sidste møde vedtoges det at adoptere Air-Britains nydelige emblem og blot lade dets ordlyd blive »Air-Danmark«. Antagelig vil derfor navnet Aerosport for fremtiden glide noget i baggrunden til fordel for Air-Danmark. Aerosport følger her samme politik som f. eks. Air-Holland, Air-Republique-France etc. etc. Dette vil betyde en vis form for »reflected glory«, som klubben ikke har råd til at afvise.

C. C.

Dødsfald.

I en alder af kun 38 år afgik den tidligere militærflyver, løjtnant J. P. Jensen den 23. april ved døden på Nakskov sygehus.

Da Nakskov motorflyveklub i 1944 startede sine teorikursus, var løjtnant Jensen — eller som han hed i flyver kredse »Jens Lyn« — lærer og leder for disse kursus, og da klubben i 1946 fik sine første maskiner, gik han ind i det aktive arbejde med en interesse, som skabte store resultater.

Han blev ligeledes lærer for og leder af den flyveskole, som klubben senere startede.

Det var med tryghed, såvel passagererne ved rundflyvninger som eleverne på flyveskolen fløj med ham, og hans ro smittede, således at eventuelle nervøse passagerer hurtigt blev rolige ved hans side.

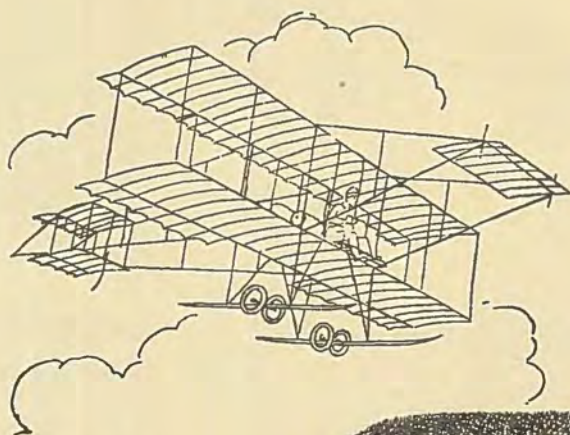
I efteråret rantes han af en svær sygdom, og efter en operation på militærhospitalet i vinter kom han i februar måned tilbage for at tage fat igen. Hans mentalitet kunne simpelthen ikke holde lediggangen ud.

Det var med sorg, vi modtog budskabet om hans død, og vi vil savne ham, ikke alene i det arbejde, som nu forestår, men som en af vore bedste kammerater.

Hans navn vil altid være knyttet til det pionerarbejde for flyvningen på Lolland-Falster, som han udførte sammen med sine bestyrelseskammerater i klubben.

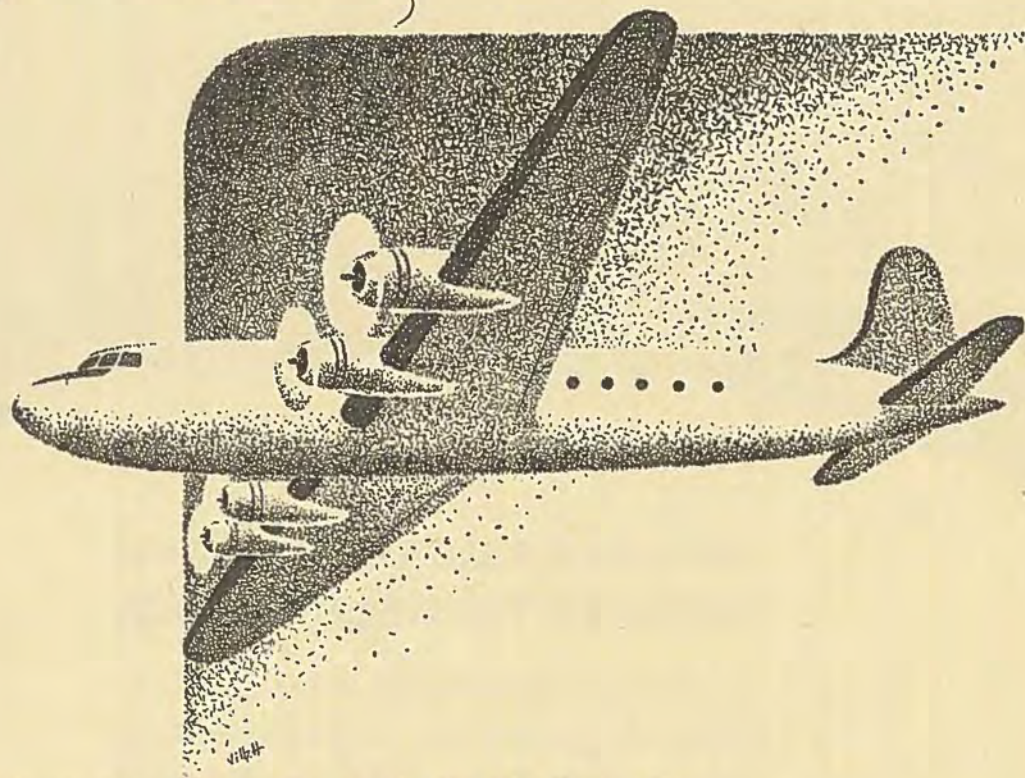
Æret være hans minde.

Nakskov Motorflyveklub, E. Semberg.



OLIEN *fremmer* UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var optundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benzinen, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





MED SAS FRA KØBENHAVN DIREKTE TIL HELE VERDEN

40 gange om dagen starter der en SAS maskine fra Københavns lufthavn med direkte forbindelse til verdens storbyer. De kan altid finde en direkte SAS forbindelse, der passer Dem. Sig til Deres rejsebureau, De vil med SAS, vort eget luftfartselskab.

Med SAS flyver De på 1. klasse.

SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM

ABA · DDL · DNL



FLYV

Nr. 7

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Med svæveplan
til 10,2 km højde

★

Haren og skildpadden

★

Fouga Cyclone

— den reaktordrevne
motorglider

★

Skal flyveren ligge
ned?

★

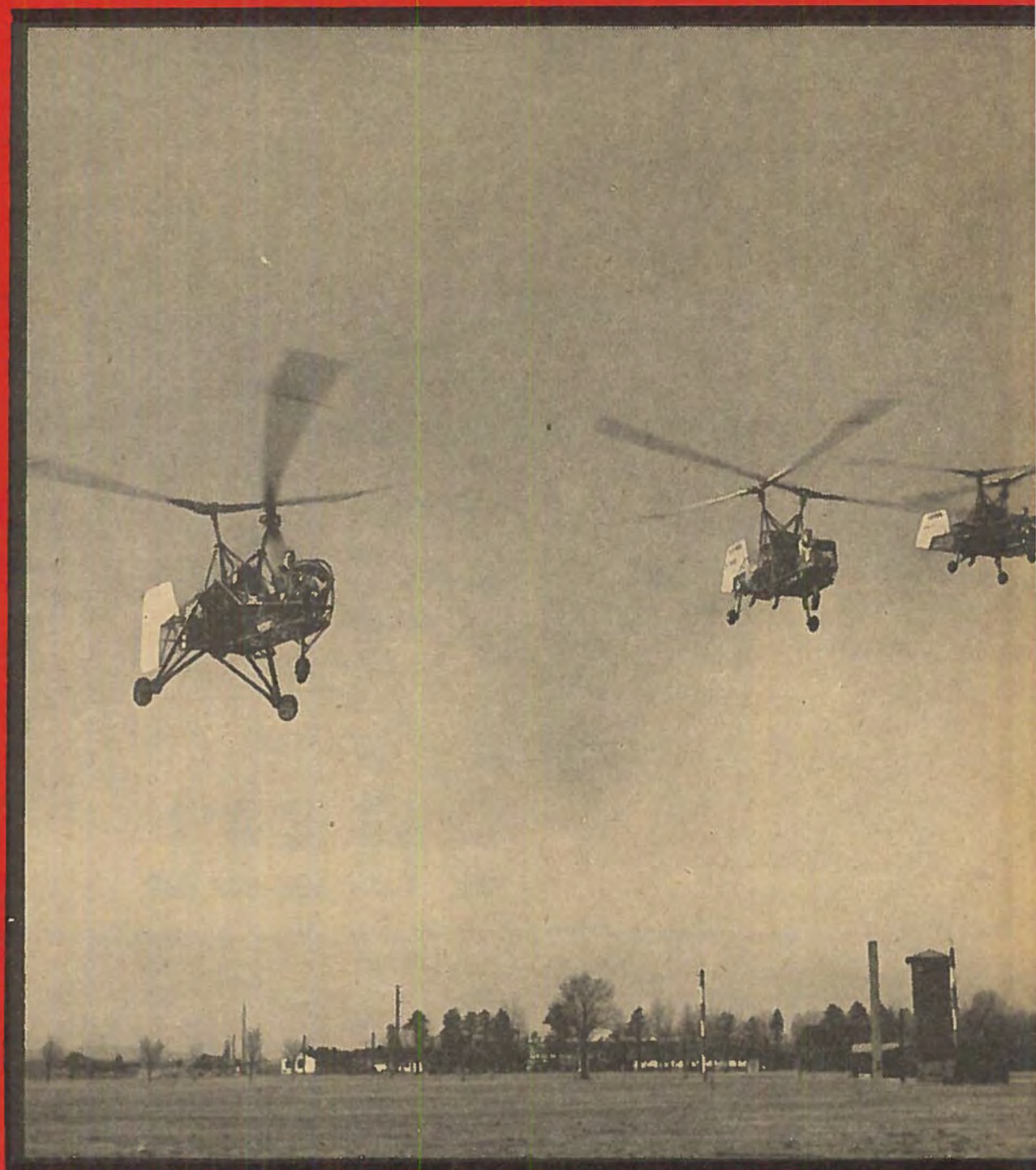
Fransk
svæveflyvning

★

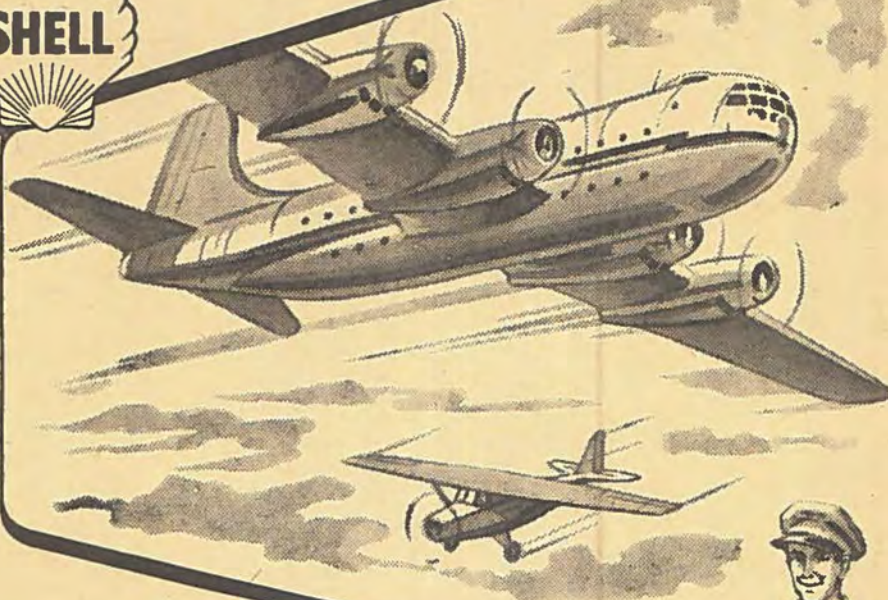
Wakefield-
konkurrencen

• Tre Kaman-helikoptere
i formation.

Kaman-helikopteren er en ny civil type
med to rotorer i «flødepisker»-
arrangement.



RIGTIG SMØRING



Store flyvemaskiner ... og små

Rundt om på alverdens flyvepladser vil De finde Shell olie benyttet både til store og små flyvemaskiner. For Shell olie har alle de specielle egenskaber, der gør flyvningen mere sikker og gør det muligt nårsomhelst at lade maskinerne præstere alt, hvad de kan yde.

Også indenfor automobilkørsel, skibsfart og industri har Shell's verdensomspændende forskning ydet sit bidrag til moderne fabrikation og transport — der er en Shell olie til at klare ethvert smøreproblem.



SHELL

L4



FLYV



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

Nr. 7

Juli 1949

22. årgang

Modelflyvernes valutaproblem

I 10 lange år har de danske modelflyvere ikke kunnet indføre de vigtigste materialer balsatræ og motorgummi, som er absolut nødvendige ved bygning af den store og lærerige gruppe, som hedder gummimotormodeller. De har holdt den gående med svævemodeller; men disse er i længden ikke tilfredsstillende alene, og gasmotormodellerne er for kostbare for den store masse af de som regel ikke særligt velstillede modelflyvere.

For at Danmark ikke skal komme for langt agterud har Dansk Modelflyver Union i samarbejde med modelflyvehandelen søgt at få balsa og gummi til landet. DKDAS og Statens Luftfartstilsyn har støttet disse bestæbelser. Medens der synes at være gode muligheder for at få engelsk gummi, har Direktoratet for Vareforsyning nu to gange givet blankt afslag på balsa. Vanskeligheden ligger i, at balsa, som vokser i Sydamerika, skal betales i dollars.

Tildels udstyret med førkrigsmodeller og hjulpet ved gaver fra udenlandske konkurrenter drager et beskeden dansk hold nu til den internationale Wakefieldkonkurrence i England. Dette bør blive indledningen til en genopliven af gummimotormodelflyvningen i Danmark, hvad der igrigt vil stimulere vor modelflyvning som helhed.

I betragtning af, at det drejer sig om et såre lidet beløb, må man håbe, at de tegn på forståelse og velvilje over for den private flyvning, som vi i den senere tid har konstateret hos myndighederne, også vil kunne udstrækkes til flyvningens brede basis, modelflyvningen.

FLYV

Med svæveplan til 10,2 km højde

Fantastiske svæveflyvninger i stående
bølger i Californien



Blik fra Bishop lufthavn mod syd med de snedækkede Sierra Nevada til højre. Basis for den lave alto-cumulus, der ligger 40 km borte og var stationær i 10 timer, er ca. 2700 m over pladsen. Lenticularis-skyen derover ligger ca. 12 km over havet.

I aprilnummeret meddelte vi kort, at der var sat en amerikansk svæveflyverekord, idet John Robinson havde nået 9,99 km højde. Fra F.A.I. meddeltes den 17. maj, at Robinsons præstation var anerkendt som den første rekord i den i 1948 oprettede kategori »absolut højde« med nøjagtigt 10.210.821 m. Bag disse tørre meddelelser skjuler der sig nogle epokegørende flyvninger, der ikke blot har sportslig, men også videnskabelig og praktisk interesse.

En almindelig privatflyver, der en sjælden gang går til vejs ved, at han ikke når meget over 4 km op. Hvordan kommer man så uden motor over 10 km op? De hidtidige højdeflyvninger i svæveplan er udført i de kraftige opvinde i tordenskyerne, cumulonimbus-skyer. Den største højdevinding, d. v. s. den største højde over det forudgående laveste punkt, er udført af svenskeren Persson med 8050 m. Han var oppe i en absolut højde af 8700 m over havet, og meget højere kan man ikke vente at komme i cu-ni-skyer.

Robinsons flyvning fandt imidlertid ikke sted i skyer, men i bølgeopvind. »Bølger« er det magiske ord inden for svæveflyvningen idag — det er den tredje opvindsform: Skræntvind, termik — og nu bølger. Lad os efter denne indledning tage til det nyeste berømte svæveflyveterræn — Bishop i Californien.

Regnmageren i Bishop stiger med stoppet motor.

Bishop er en lille by, 400 km fra Los Angeles. Den ligger i en dal og har en flyveplads, hvis højde over havet er ca. 1250 m. Vest for pladsen ligger i nord-sydgående retning Sierra Nevada-bjergene, mod øst White Mountains. Disse kæder når op til 3½ til 4 km højde. Mount Whitney er med 4410 m USA's højeste top. Owens dalen, som Bishop ligger i, er 40 til 65 km bred og 200 km lang.

I Bishop bor Bob Symons. Han lever af at lave regn! Los Angeles, der ligger 400 km

borte, får nemlig sit vand fra disse egne, og for at skaffe regn, flyver Bob op og strør noget på skyerne, så de giver regn. Han har bl. a. en Lockheed Lightning, en Bellanca og andre maskiner samt et svæveplan. En dag, mens svæveplanet var til reparation, så han på skyerne, at der var bølgeopvind. Resolut startede han Bellanca'en og begyndte at klatre. Han nåede opvinden, efterhånden isede motoren til og stoppede totalt. Det generede ikke Bob. Med stoppet propel steg han videre til over 9 km højde over havet, inden han gik ned igen. Andre motorflyvere har oplevet de voldsomme op- og nedvinde. En steg fra 600 m over pladsen til over 7000 m på 8 minutter! En flyvelærer stoppede propellen på en Cessna 140 i 3½ km højde og steg til over 5 km til stor undren for sin elev. En militærflyver, som ofte blev drillet af sine kammerater, fordi han var svæveflyver, fløj sin Superfæstning hen i opvinden og steg med over 10 m/sek. op til 7½ km højde. En sådan stighastighed var besætningen ikke vant til, og siden holdt de kæft.

De voldsomme bølgeopvinde, som ofte er på over 10 m/sek, opstår, når der blæser en kraftig vestenvind ind fra Stillehavet, og det sker som regel fra november til marts. De mest bemærkelsesværdige flyvninger fandt sted her ved årsskiftet.

MacCready svæveflyver til 9 km højde.

En flok amerikanske svæveflyvere holdt juleferie i Bishop. Symons og de andre svæveflyvere som samarbejder nøje med meteorologerne fra U. S. Weather Bureau, skulle prøve at få noget ud af det. Den 23 årige student, Paul MacCready jr., som vandt sidste Elmirakonkurrence og har verdensrekorden i returmålflyvning med 368 km, havde længe forberedt sig og sin gamle polske »Orlik« på højdeflyvning. Han havde 30 kg instrumenter, radio og iltudstyr ombord, speciel vindskærm, der kan tåle temperatursvingninger, isoleret førersæde og masser af varmt tøj. Han havde i undertrykskammer trænet sig til at kende iltudstyret i forhold svarende til 12 km højde. Han var endog sprunget ud med faldskærm fra en vens privatflyvemaskine for også at have kendskab hertil!

Den 31. december stod en skarp og fin lenticularis-sky over dalen. Paul blev slæbt op og udløste kl. 12.26 4 km over havoverfladen. Han fandt hen til opvinden efter at have mistet 1000 m. Efter at være kommet gennem en urolig zone, hvor der var op- og nedvinde skiftevis på hver op til 10 m/sek., nåede han rolig opvind. Han steg op til kanten af en lenticularis-sky og satte ny amerikansk rekord; han nåede 9 km over havet.

Fra venstre MacCready, Robinson samt Donald Pollard, fotograferet ved Elmirakonkurrencen 1948, hvor de blev henholdsvis nr. 1, 2 og 3.



Robinsons eventyrlige flyvning nytårsdag.

MacCready havde været der hele ferien. Nu dukkede også John Robinson op med sin Zanonía, med hvilken han har USA's distancerekord på ca. 525 km. Både MacCready og Robinson blev taget på slæb af en BT-13 (Vultee Valiant med 450 hk). MacCready nåede »kun« ca. 6600 over havet og syntes, det kunne være nok, især da det blev skyet under ham. Han anså ivotrigt sin rekord for at være sikker nok, da en front var passeret og opvinden blev svagere. Men han kom først ned, da det var blevet mørkt og landede ved lufthavnens lys.



Kortskitse over området. Man ser Startpunktet Bishop og landingsstedet Muroc. Mount Whitney — USA's højeste bjerg — var et af de navigationsholdepunkter, Robinson kunne skimte i sin tilsluede kabine.

Robinson havde udløst i 3000 m og efter en usandsynlig rystetur i den turbulent zone under bølgeopvinden steg han i denne, mens han fløj sydpå, hvor man havde udpeget ham bedre forhold. Det stemte også, og han steg roligt, op, op, op. I hele tre timer fløj han på sin iltbeholdning. Det var hundekoldt, og førerskærmen isede helt til, så han kunne kun se ud ved at skrabbe sig nogle huller engang imellem. Mens han opholdt sig i den klare luft i nærheden af bølgeskyerne, opdagede han, at dalen var blevet helt dækket af skyer. Han fortsatte derfor sydpå da han havde nået sin tophøjde af 10.200 m, for at finde et hul. Det var også ved at blive aften. Både ilt og lyset var ved at slippe op. Hvorlænge er man om at komme ned fra 10 km højde — i en kraftig opvind? Det går ikke at sætte planet på næsen og dykke op på alt for store hastigheder, da man risikerer at overanstrenge planet. I endnu 6 km højde opdagede han et hul, satte svæveplanet i spind og kom ned i 3 km højde. Her orienterede han sig og spandt videre til 900 m. Nu skimtede han endelig i mørkningen en stor lufthavn, gled ned og landede.

Landede ubemærket på USA's bedst bevogtede militære flyveplads.

Lufthavnen var selveste Muroc Army Air Base, hvor de nyeste militære forsøgsflyve-

maskiner bliver prøvet, og hvor hastighedsrekorderne bliver sat. Alle nysgerrige holdes væk, og skulle en flyvemaskine lande, bliver den straks sat under opsig. Robinson havde uhørt og uset »sneget« sig ind på området, hvor han pludselig landede foran en hangar. Fra Muroc tog han hjem til Arcadia nær Los Angeles, hvor han er mekaniker. Han havde kun haft nytårsdag fri, men benyttede fridagen godt.

55 grader temperaturforskel fra hoved til fod.

Foruden at man skal flyve på ilt og passe på at have nok, foruden tilisningen af vinduerne og accelerationer på mellem ± 2 og $\pm 5,5$ g, så er især de lave temperaturer generende. MacCready fløj i en lufttemperatur på ± 50 grader. I kabinen var der ± 40 grader ved hans fødder, hvor han trods opvarmede støvler fik en let forfrysning på en tå. I samme øjeblik var der ± 15 grader, når solen skinnede på hans hoved! Kun ved grundig træning og kendskab til forholdene kan man foretage sådanne flyvninger.

Man mener, at det er muligt ved Bishop at nå op i 12–14 km højde, således at man skulle kunne slå Perssons rekord i højdevinding (Robinson steg 7200 m) og den uofficielle rekord på 11.460 m, sat af tyskeren Klöckner i 1940 i Alperne. Han opfyldte imidlertid ikke den betingelse for anerkendelse af absolut rekord, at højdevindingen skal være mindst 5 km.

Vil distancerekorderne blive slået?

Når man kommer op i disse højder, har man naturligvis mulighed for også at flyve store distancer. Robinson fløj 280 km uden at gøre det mindste for at komme langt. MacCready mener, at man ved at udnytte de store vindhastigheder i disse højder samt bølgerne fra flere bjergkæder skulle have mulighed for at komme langt over Olga Klepikovas distancerekord på 749 km. Så vi kan spændt vente på sensationelle nyheder fra Bishop næste vinter.

Svæveflyvemeteorologerne og videnskabsmændene mener, at bølgerne strækker sig langt op i stratosfæren. Myten om den rolige luft i stratosfæren er i hvert fald fordrevet. Det anses ikke for udelukket, at man vil kunne nå op til 20 km højde eller mere med svæveplan. Tænk om højderekorden for flyvemaskiner (nu 18 km) blev slået af en motorløs maskine.

Det vil imidlertid kræve specielle svæveplaner til stratosfæreflyvning, udstyret med trykkabine o. s. v. Sådanne er i øjeblikket under forberedelse i Frankrig.

Adskillige motorflyvemaskiner er forulykket i disse bjergegne, dels p. gr. af de turbulente rotor, dels p. gr. af mystiske højdemålerfejl på helt op til 600 m, således at man fra mange sider er interesseret i svæveflyvernes og meteorologernes udforskning af forholdene.

PW

★

Brand i Lundtofte

Natten til 19. juni nedbrændte hangar II på Lundtofte flyveplads. En militær KZ VII og Alfred Jensen's Cub OY-AID blev ødelagt ligesom Sportsflyveklubbens svæveflyve-sektions SG-38 OY-57 og det havarerede overgangsplan type Wolf OY-83. Desuden brændte et lager af reservede og tilbehør, mens to spil blev en del beskadiget (Stamgruppens Ford og Sportsflyveklubbens Buick).

FLYVEALDEREN LIGGER FORAN OS

Nye materialer, brændstoffer og epokegørende opfindelser vil muliggøre en stadig voldsom udvikling inden for flyvningen.



Boeing B-47 Stratojet er USA's mest moderne bomber.
Den krydsede kontinentet på 3 1/2 time forleden uden anstrengelse.

I det amerikanske tidsskrift »The Pegasus« for maj 1949 har J. Carlton Ward Jr. skrevet en artikel om luftmagts økonomiske virkninger, og heri fremsætter han nogle betragtninger om, hvad fremtiden har i sit skød. Som eksempel på flyvemaskinens tekniske udvikling siger mr. Ward:

— I 1924 foretog to af den amerikanske hærs flyvemaskiner en flyvning jorden rundt på en samlet flyvetid af fjorten døgn og femten timer. I 1933 gennemførte Wiley Post en soloflyvning rundt om jorden i løbet af syv døgn og atten timer (distance 25.100 km). I 1949 foretog den amerikanske luftstyrkes bomber B-50, Lady Luck II, en flyvning jorden rundt uden mellemlanding på tre døgn og toogtyve timer (distance 37.740 km). Disse tre bedrifter er kun et enkelt eksempel på, hvad flyvemaskinen har kunnet præstere. For udviklingen vil stadig fortsættes.

Der eksperimenteres med andre metaller og nye brændstoffer.

Der er opgaver nok, som skal løses i den flyvealder, der ligger foran os. Bygningen af moderne flyvemaskiner stiller nye og større krav til konstruktøren, som bl. a. må søge at finde nye materialer, der for Amerikas vedkommende kun forefindes i begrænsede mængder. Her tænkes på gruppen af aluminium-forbindelser, magnesium-gruppen og — hvor det gælder om at se en halv snes år frem i tiden — tillige på metallet titanium. Der er nemlig ingen tvivl om, at titanium vil blive anvendt til bygning af fremtidens flyvemaskiner, bl. a. fordi det er meget stærkt i forhold til sin vægt, og fordi det kan tåle meget høje temperaturer.

Der er også brug for et bedre brændstof. Et kemisk brændstof kan til en vis grad yde en ret god portion energi. Benzin med højt oktantal har forbedret flyvemotorens ydelser, men for øjeblikket må man vist regne med at have nået ydegrænsen for de almindelige kemiske brændstoffers ydelser i flyvemaskiner.

I de forenede Stater arbejder National Advisory Committee for Aeronautics på at kunne anvende pulveriseret aluminium som brændstof. Man gør sig med andre ord alle mulige anstrengelser for at finde et kemisk stof, der i mere kondenseret form kan erstatte den enorme vægt af flydende brændstof, som de moderne bombere må medføre. En af de store bombere, som bygges efter det nuværende amerikanske luftfarts-program, skal slæbe på omtrent eet hundrede tusind kilo benzin. Anbringelsen af sådanne cirka eet hundrede tons brændstof stiller store krav til konstruktøren.

Atomenergien som drivkraft.

Da vi imidlertid i øjeblikket befinder os på grænsen af atomalderen, er det derfor naturligt, at videnskabsmændene undersøger mulighederne for anvendelsen af atomenergien som drivkraft i flyvemaskiner. I atomenergien har vi det ideelle »brændstof« for en flyvemaskine. Et enkelt eksempel vil forklare de muligheder, som anvendelsen af atomenergien som brændstof rummer for flyvningen. En vægtedel af et kemisk brændstof kan yde en energi på et forholdsvis beskedent antal kilogrammeter. Hvis denne energi udløses ved hjælp af atomkraft, er det teoretisk muligt at udløse nogle milliarder gange så stor energi pr. vægtenhed, som den den kan fås af almindeligt kemisk brændstof. Dette tal lyder chokerende. Teoretisk skulde altså et halvt kilo atom-brændstof kunne yde en energi på 11.400.000.000 kilowattimer. Dette er naturligvis kun en teoretisk ydelse, men jeg tror godt, man kan regne med, at et atom-brændstofs ydelse til praktiske formål vil være en tusinddel af dette tal, eller 11,4 millioner kilowattimer. Ifølge statistiske oplysninger kan de elektriske kraftstationer, som findes i de Forenede Stater, ialt yde 50 millioner kilowattimer. Hvis man derfor kunne udnytte den teoretiske energi, der findes i et halvt kilo atom-brændstof, vilde der være mere end nok til at holde samtlige kraftstationer i de Forenede Stater i gang i 10 dage.

Derfor må man følge atomenergi-kommissionernes arbejde med den allerstørste interesse, og i særdeleshed den kommission, der arbejder på at udnytte atomkerne-energien som drivkraft i flyvemaskiner (NEPA = Nuclear-energi Propulsion for Aircraft).

Jagere eller radiostyrede bombere.

En anden interessant udvikling, som finder sted i vore dage, og som i høj grad vil få indflydelse på magtforholdene i luften, er de moderne radiostyrede fjernvåben. Der findes mange forskellige typer; nogle betragtes som defensive våben, andre som offensive våben; nogle anvendes fra jorden mod luftfartøjer, andre fra luftfartøjer mod mål på jorden, og atter andre fra luftfartøj mod luftfartøj. Den type fjernvåben, som efter min mening vil få størst betydning til militære formål, er den radiostyrede raketbombe, der skal anvendes til nedkæmpelse af fjendtlige bombere.

Det amerikanske luftvåben har på sin øvelsesplads Eglin Field i Florida fornylig konstateret, at den moderne reaktorjager

ikke er særlig effektiv til bekæmpelse af moderne langdistance-bombere i højder på over 10.000 m. I så store højder er forskellen i hastighed mellem disse to luftfartøjstyper forbausende ringe, og dertil kommer yderligere, at den moderne jager under disse forhold har en meget dårlig manøvrevevne. Den har i virkeligheden kun et ganske kort øjeblik til at fuldføre sin mission, og med de store hastigheder der drejer sig om, i forbindelse med manglende manøvrevevne, vil det sige, at jageren ikke tilstrækkelig hurtigt kan komme på nyt skudhold. Såvidt jeg husker, var de reaktordrevne jagere ca. 27 minutter om at nå tilstrækkelig højt op for at kunne lægge sig i en ordentlig angrebsstilling mod bomberne, der kom flyvende med fart på ca. 480 km/t. Dette vil sige, at bombeluftfartøjet er kommet ca. 240 km nærmere målet, mens jageren har haft travlt med at nå op i en passende angrebshøjde. De data, som luftvåbnet nylig har offentliggjort, viser tydeligt, at det er tvivlsomt, om de nuværende jagere kan klare forsvaret på tilstrækkelig effektiv måde.

Raketbomben tænker selv.

I modsætning til jageren kan raketbomben nå op i den krævede højde på meget kort tid, fordi den er raketdrevet. Den medfører en minimal nyttelast, fordi den ikke er bemannet. Et sådant våben er i virkeligheden et stykke livløst mekanisme, der bliver skudt tilvejs ved hjælp af en særlig udskydningsanordning. Men i samme øjeblik det kommer i luften, begynder radiostyringen at fungere, og denne fortæller bomben, hvilken vej den skal følge for at nå hen i nærheden af det fjendtlige luftfartøj. De samme radioimpulser sætter tillige et andet radiosystem i gang, som er installeret i selve raketbomben, og når dette system begynder at fungere, kan bomben »tænke på egen hånd«. Når den er kommet til et punkt, hvor den ved hjælp af sit eget »radarøje« kan se fjenden, afbrydes forbindelsen med jorden, og nu handler den selvstændigt. Den ændrer selv retning og fart, og med matematisk nøjagtighed rammer den sin modstander og eksploderer.

En sådan fjernstyret raketbombe er ikke noget fantasifoster. Den nærmer sig sit sidste udviklingsstadium, og den har allerede udført hver af de operationer, som jeg lige har beskrevet, enkeltvis. En koordinering af samtlige operationer er kun et tidsspørgsmål, for det er givet, at teknikerne når så vidt. Det er således ikke forkert at sige, at flyvealderen ikke ligger bag os — men foran os.

HAREN og SKILDPADDEN

På kortere ruter, hvor transporttiden mellem byer og lufthavne sluger en stor del af rejsetiden, vil helikopteren få store muligheder

FLYVEMASKINENS store fordel fremfor andre trafikmidler er dens overlegne fart, og lige så længe lufttrafikken har eksisteret, har man tilstræbt at skabe den mindst mulige rejsetid mellem afgangsstedet og bestemmelsesstedet. Dette er også i høj grad lykkedes, hvad angår selve flyvetiden, hvorimod tiden, der medgår til ekspedition og transport til og fra de respektive lufthavne, endnu lader meget tilbage at ønske. Især det sidstnævnte spiller en uhyre rolle på de kortere ruter, hvor selve rejsetiden ligger langt under den tid, det tager at blive transporteret til og fra lufthavnene. I disse tilfælde har man ikke megen glæde af forøgelsen af flyvehastigheden på så og så mange kilometer i timen, fordi det i virkeligheden betyder meget mere at få forkortet ekspeditionen og transporten på jorden.

For storbyernes vedkommende, hvor flyvepladsen som regel ligger langt uden for bycentret, findes der en radikal løsning på transportproblemet til og fra lufthavnene, og det er anvendelsen af helikopteren. Dette særprægede luftfartøj vil kunne yde lufttrafikken en værdifuld håndsrækning på mange af de lufttruter, der har en længde på helt op til 400 km.

73 forskellige helikoptertyper.

Mange vil måske så spørge, om helikopteren har nået et sådant udviklingstrin, at den kan påtage sig denne opgave, og svaret herpå må blive, at de fremskridt, der har fundet sted på helikopter-konstruktionernes område de sidste to-tre år, har været så store, at de, når de bliver udnyttet på de typer, som er under udvikling, vil kunne yde en meget værdifuld hjælp til problemets løsning.

Verden over findes der i øjeblikket 73 forskellige helikoptertyper, der hver, eller som er under bygning; deraf 52 i de Forenede Stater og 21 i andre lande. Konstruktionerne varierer fra ensædte typer med en motor på 35 hk til store helikoptere, der kan bære lige så meget som en jernbanevogn.

I begyndelsen af sin tilværelse var helikopterens kommercielle anvendelse begrænset til bepodning af marker og skove samt til flyveopvisninger. Den første regelmæssige kommercielle anvendelse af dette nye luftfartøj begyndte ikke før end oktober 1947, da Los Angeles Airways startede en post-helikopter-rute. Siden den tid er der pr. helikopter blevet befordret 97 millioner breve og foretaget over 65.000 landinger i de områder,

Cierva Air Horse er verdens største helikopter for tiden. Større er under bygning.



Alan Marsh parkerer præcist Cierva Skeeter helikopteren på en påhængsvogns lad. Skeeter er en træner med en 100 hk motor, men vil senere få 145 hk. Man stiler mod en pris af 60.000 kr.

hvor de har været anvendt, indbefattet over 6.000 landinger på taget af hovedpostkontoret i Los Angeles.

Det første år helikopteren blev anvendt til postbefordring gennemførtes 93 % af de planlagte flyvekilometer, og driftsomkostningerne blev reduceret med over 50 %. Perioden for hovedeftersyn af motoren blev forøget fra 400 timer til 600 timer, rotorbladernes driftstid, der oprindeligt var fastsat til 500 timer, blev forhøjet til 2.000 timer, og den daglige udnyttelse af luftfartøjerne kom op på 6-7 timer.

Disse tal viser tilstrækkelig tydeligt, at helikopteren er under en udvikling som lover godt for fremtiden.

Hvor store er helikopterens driftsudgifter?

I denne forbindelse dukker så det spørgsmål op, om der kan bygges tilstrækkelig store helikoptere, og hvor dyre disse vil blive i drift i forhold til almindelige trafikflyvemaskiner, og her kan det engelske Cierva Autogiro's leder og chefpilot, mr. H. A. Marsh, give svaret. Mit firma, siger mr. Marsh, foretager for tiden prøveflyvninger med to helikoptertyper, den to-sædte W. 14 (Skeeter), der vejer 680 kg, og typen W. 11 (Air Horse), som har en fuldvægt på lidt under 8.000 kg, og da det vist navnlig er den sidste, der har interesse ud fra et trafikmæssigt synspunkt, skal jeg fortælle lidt om den.

Typen Cierva W. 11 er indrettet med siddepladser for 20-24 personer, og dens nyttelast er 2.270 kg. På grundlag af de erfaringer, der er indhøstet under bygningen og gennem de foretagne flyveprøver, er Cierva gået i gang med bygningen af en endnu større helikoptertype, nemlig W. 11. T. Denne bliver udstyret med to motorer (Rolls-Royce Merlin), den beholder sin forgængers tre rotor, dens fuldvægt bliver forøget til 11.340 kg, nyttelasten til 4.540 kg, og den får siddepladser til 32-36 personer.

Men hvordan stiller det sig nu med hensyn til anskaffelses- og driftsudgifterne for de store helikoptere i sammenligning med trafikflyvemaskinerne? Anskaffelsesudgifterne for en trafikflyvemaskine ligger på omkring 60.000 kr. pr. passagersæde, siger mr. Marsh, og vi regner med at kunne fremstille W. 11 T. for en pris af ca. 40.000 kr. pr. passagersæde, såfremt den vel at mærke kan bygges i serie. Kabinens indretning med siddepladser vil komme til at svare til det udstyr, der findes i en omnibus, og mere behøves ikke, da det jo kun drejer sig om forholdsvis korte flyvninger.

Driftsudgifterne vil heller ikke blive så store, men vil selvfølgelig være afhængig af, hvor store serier, der kan sættes i arbejde af den pågældende helikoptertype. Prismæssigt set vil den store helikoptertype imidlertid godt kunne hævde sig i konkurrence med de større trafikflyvemaskiner. Dette gælder ikke blot de direkte driftsudgifter, for sammenligningen stiller sig endnu gunstigere for helikopteren, når man tager i betragtning, at der spares udgifter til anlæg og vedligeholdelse af meget store flyvepladser.

I nedenstående tabel vises en sammenligning af driftsudgifterne for en 4-sædet helikopter, en W. 11. T. og to flermotorede trafikflyvemaskiner:

Luftfartøjstype	Udg. pr. pass./km i øre	
	Flyvestrækning 160 km	Flyvestrækning 320 km
4-sædet helikopter..	43,5	—
Cierva W. 11. T. ..	8,11	8,07
30-40-sædet flyvemaskine med moderat fart	7,50	6,755
med stor flyvefart ..	7,67	6,15

Helikopteren som elevator.

Hvad den store helikopters anvendelsesmuligheder angår skal det nævnes, at både passagerer og fragt kan transporteres direkte til bestemmelsesstedet, og de kan med fordel anvendes fra bycentre til internationale

Pariserudstillingens sensation:

FOUGA CYCLONE

Den reaktordrevne motorglider, det første trin på vejen til reaktionsdrift for privatflyvere

Omtrent den eneste virkelige nyhed i Paris var som tidligere omtalt CM. 8-R. 13 Cyclone, et svæveplan, på hvilket er monteret en lille turbine-reaktor. Det kan betegnes som en motorglider, som en reaktordreven privatflyvemaskine, eller hvad man vil. Det vakte lige stor interesse hos teknikere, svæveflyvere og motorflyvere. Prototypen havde endnu ikke fløjet, da den blev udstillet, men man venten sig en del af tyden, og der er bestilt en halv snes stykker til videnskabelige formål.

Det er første gang, reaktionsdriften for alvor tages i brug på en let flyvemaskine. Svæveflyverne, der ofte har vanskeligheder ved at få planerne op, har nok fablet om reaktionsstart som en ny startmetode, men har her mere tænkt på raketstart. Det franske firma Fouga & Cie., der konstruerer Castel-Mauboussin-svæveplaner og lette transportflyvemaskiner er gået ud fra et af sine svæveplaner, CM-8, og har bygget en reaktor ovenpå.

M. Mauboussin, der holdt et foredrag om Cyclone på OSTIV-kongressen, undskyldte, at han havde sammensat to så tilsyneladende modsætninger som svæveplanet og reaktoren. Han vidste også nok, at der fra svæveflyver-side ville blive rejst de samme sportslige indvendinger som mod tidligere motorglider-konstruktioner.

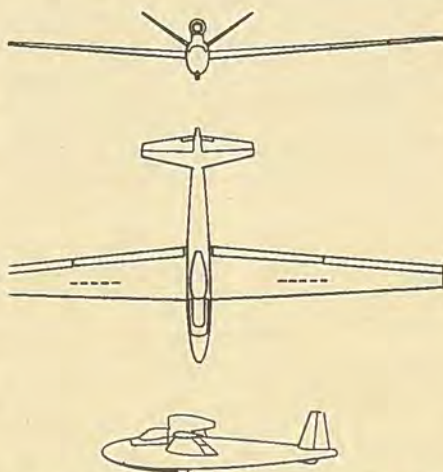
Til undersøgelser af atmosfæren i store højder og specielt til forskning efter de høje bølger har man — som også Polyteknisk Flyvegruppe har erfaret i Norge — haft store vanskeligheder med at komme op til bølgerne. Skal man slæbes op i nærheden af stratosfæren af en motorflyvemaskine, bliver det af en så hurtig og kraftig maskine, at svæveplanet for at tåle transporten må bygges så

stærkt og tungt, at det går ud over glideegenskaberne. En motorglider med stempel-motor kan sjældent nå mere end nogle få kilometer op.

Reaktoren.

Den lille Turbomeca 011 er et lille aggregat efter samme princip som sine store brødre. Den har en aksial kompressor, et ringformet forbrændingskammer og en turbine, der driver kompressoren. Den er 40 cm i diameter og vejer 40 kg.

Omdrejningstallet er 37.000 omdrejninger pr. minut, og skulle man omsætte det til en



Oversigtstegning af Cyclone. Vi bragte et fotograf i sidste nummer, side 125.

propel, gav det en tung og indviklet mekanisme, som man opgav, omend man kunne have opnået større trykkraft. Selv om den termiske virkningsgrad naturligvis er ret ringe, så får man dog en trykkraft på 80 kg. Man har været oppe på 90, og reaktoren, som har kørt 250 timer på prøvestand, kan formodentlig udvikles videre. Nu svarer ydelsen nogenlunde til en motor på 75 hk, men medens denne kun vil kunne give planet en tophøjde på rundt regnet 4 km, så er den beregnede praktiske tophøjde med reaktoren 10 km. Til gengæld sluger reaktoren en masse brændstof, men er ikke så krævende, idet den klarer sig med petroleum.

Flyvemaskinen.

Man er gået ud fra svæveplanet CM. 8-13, der har 13 m spændvidde, 13 m² planareal, vejer 245 kg tomt og 335 kg fuldt og har et bedste glidetål på 27 og en mindste synke hastighed på 0,79 m/sek. En lidt større udgave med 15 m spændvidde, 355 kg fuldvægt og glidetål 29 kan også bruges. Reaktoren monteres oven på kroppen over planet og fylder ikke særlig meget — den er meget lettere at have med at gøre end en propel-motor, som kræver mere plads. Af hensyn til udstødningen er halepartiet udformet som v-hale.

Data.

Data for Cyclone er følgende: Spændvidde 13 m, længde 6,2 m, højde 1,78 m, planareal 13 m². Lidt forstærket vejer selve flyvemaskinen 252 kg, motor med installation 57 kg, fast udstyr 15, hvilket giver en tomvægt på 324 kg. Med en pilot på 83 kg, brændstof 75 kg og 3 kg diverse bliver fuldvægten 485 kg. Det giver en planbelastning på 37,3 kg/m². Brudlastfaktoren er 10.

Til 10 km højde på 1½ time.

Præstationerne er beregnet til en maksimumfart af 260 km/t i 3,5 km højde og en stighastighed ved jorden på 3,9 m/sek. Den bruger 350 m til at lette og 530 m til at klare en 20 m høj forhindring. Hvis man ønsker at flyve distance, kommer man ved flyvning i 3,5 km højde 240 km. Hvis man ønsker at nå højt, kommer man på 1½ time op i 10 km højde. Når brændstoffet er forbrugt, er brudlastfaktoren steget til 12. Hvordan glider den så? Det opgives ikke i dens data, men vi fik oplyst ved forespørgsel, at den ved 78 km/t havde et glidetål på 20, d. v. s. en synkehastighed på 1,08 m/sek., formodentlig ved jorden.

Anvendelsesmuligheder.

Vi får nu se, hvilke præstationer man får i praksis, men til udforskning af atmosfæren åbner Cyclone som nævnt interessante muligheder. Man kan ret hurtigt nå op til sine bølger, stoppe motoren og stige i opvinden. Har man brændstof tilovers, kan man ved at dykke lidt fart på starte turbinen igen. På jorden skal der en særlig startanordning til.

Holder man motoren på tomgang, giver den 14 kg trykkraft, hvilket næsten er nok til at flyve vandret i lav højde — i hvert fald kan man få dejlig flad glidning, hvis man har været på termikflyvning og er løbet tør for termik. Man vil kunne spare tilbage-transporterne.

Foreløbig kostbar.

Men billig er den foreløbig ikke. Den koster 3,5 mill. francs, hvilket er ca. 62.000 kr. Heraf koster reaktoren 26.500 kr.

Man vil følge Cyclone's udvikling med interesse. Der kan rejses indvendinger mod den aerodynamiske udformning. Reaktoren forstyrrer utvivlsomt opdriftsfordelingen og yder modstand, men viser det hele sig ellers vellykket, så fylder den ikke mere, end at den lettere end en motor med propel vil kunne trækkes ind. Cyclone vil åbne nye veje for videnskab og forskning, for svæveflyvning og måske også for den almindelige privatflyvning. PW

Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 6,00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

lufthavne, selv om disse også ligger i en afstand af 30—40 km. De kan anvendes til transport af visse landbrugsprodukter direkte fra produktionsstedet til fordelingscentret, hvorved der både spares tid og undgås unødvendig omladning; de kan anvendes til transport af tunge maskindele, udstyr og personel fra jernbane og dokker over vanskeligt fremkommeligt terræn direkte til mindestrikter, og de kan medføre malm i modsat retning.

Cierva Autogiro Co., blev fornylig forespurgt, om det kunde levere en helikopter, der skulle bruges som elevator. Det var fra et stort luksushotel i Sydamerika, der var bygget 1200 m oppe over den strand, hvor gæsterne badede, og nu ville hotellets direktion gerne bringe gæsterne op og ned på en behagelig måde.

Til slut et par ord om helikopterens hastighed. I øjeblikket er hastighedsrekorden for helikoptere kun 200 km/t, mens der er udsigt til, at flyvemaskinen i en ikke al for fjern fremtid vil komme op på en marchhastighed omkring 800 km/t; men tager man helikopterens særegne start- og landingsmuligheder i betragtning, er der på de korte ruter mulighed for, at skildpadden endnu engang vil kunne triumfere over haren.

SKAL FLYVEREN LIGGE NED?

Antropologen Edward Hertzberg fortæller om de forsøg, der har været foretaget ved det amerikanske luftvåbens medicinske laboratorium i Dayton

DA brødrene Wright for 46 år siden foretog deres første flyvninger, lå de på maven på underplanet, for at de ikke skulle yde for stor luftmodstand. Og nu er denne liggende stilling ved at vende tilbage igen, men af en helt anden grund; — i dag gælder det om at finde ud af, i hvilken stilling flyverne bedst kan tåle de store påvirkninger, der opstår ved meget store flyvehastigheder.

Ved flyvning med moderne jagere, hvis hastighed ligger omkring lydens, og flyvning med strategiske bombere, hvis flyvninger kan vare fra timer til dage, udsættes flyverne for næsten umenneskelige anstrengelser. Hurtige sving og pludselige opretninger i reaktorjagere truer flyverne med »black out« som følge af centrifugalkraftens påvirkninger. For at løse disse vanskeligheder har derfor bl. a. Aero Medical Laboratory i Dayton, USA, taget fat på en række forsøg, og man mener ganske bestemt, at den liggende stilling vil gøre det lettere for flyveren at klare centrifugalkraftens voldsomme og ubehagelige påvirkninger. Og — hvad der også har betydning i denne forbindelse er dette, at flyvemaskinekonstruktøren får mulighed for at give fremtidens jagere en endnu hurtigere aerodynamisk form.

De militære luftstyrker støtter forsøgene.

Allerede under krigen foretog de amerikanske luftstyrker nogle forsøg, hvor flyveren lå ned, og hertil anvendtes bl. a. nogle svæveplaner. Den amerikanske marines luftstyrke afholdt for syv år siden nogle forsøg med en specielt bygget flyvemaskine, men de opgav dem, fordi flyverne syntes, at denne stilling var altfor ubehagelig. Det engelske Royal Air Force og det tyske luftvåben har ligeledes været inde på samme idé, og i 1941 foretog det amerikanske firma Chance Vought Aircraft nogle forsøg med en flyvemaskinemodel i fuld størrelse for at finde ud af den behageligste og mest praktiske stilling for den liggende flyver. Disse forsøg blev imidlertid ikke fortsat, fordi flyvemaskinernes hastighed dengang ikke stillede de samme store krav til flyverne som nutildags.

Når man tilstræber, at flyveren skal ligge på maven under foringen af sit luftfartøj, siger de, der eksperimenterer med problemet, må man også regne med menneskets indgroede modvillie mod at foretage sig noget i andre stillinger end den siddende. Lige fra barnsben af har mennesket lært, at den siddende stilling er en af civilisationens særrettigheder, og rimeligvis har det været medvirkende til, at adskillige flyvere på forhånd havde noget imod at skulle ligge på maven i en flyvemaskine. Hvad det ubehagelige ved den liggende stilling angår, da mener det fornævnte luftfartsmedicinske laboratorium, at det har fundet frem til en »seng«, som flyverne kan bruge.

Forsøgslederen fortæller.

Edward Hertzberg, der er knyttet til American Air Force som Antropolog, og som har ledet en række forsøg med en særlig formet nylon-seng, hvor flyveren ligger på maven og betjener styregrejerne med hænder og fødder, udtaler følgende om sine erfaringer:

»Vi har haft en af disse nylon-senge anbragt i næsen af en B-17 Flyvende Fæstning,



Flyveren, set forfra i forersædet, liggende på sin »seng«.

og der har været foretaget adskillige flyvninger, hvorunder luftfartøjets fører har ligget ned, og de er forløbet til alles tilfredshed.

Der har også været afholdt forsøg med nylon-sengen i centrifugen for at få undersøgt, hvor stor en centrifugalpåvirkning flyveren i liggende stilling kan tåle uden at komme ud for »blacking-out«.

Jeg har selv været udsat for en påvirkning på 12 G, og det er der flere andre, som også har været. Dette vil sige, at forsøgskandidaten er blevet slynget rundt i centrifugen så hurtigt, at tyngdekraften har forøget hans vægt tolv gange. De beskudte 75 kg, som han vejer, føles som en vægt på 900 kg.

I siddende stilling vil flyvere, selv om de også er udstyret med en anti-G-drage, som skal hjælpe med til at forhindre blodet i at løbe fra hovedet, have besvær med at tåle 7 G.

Almindeligvis er flyvere kun udsat for en kraftig G-påvirkning i nogle få sekunder, men Hertzberg og hans medarbejdere har været udsat for en påvirkning på tolv G i hele tyve sekunder.

»På en undtagelse nær voldte dette mig intet ubehag,« fortæller Hertzberg, »og det var min egen skyld. Jeg prøvede på, om jeg kunne dreje hovedet ved ti G. Det viste sig, at jeg kunne,« sagde han sørgmodigt, »men det gjorde mig øjeblikkelig syg. Det føltes, som om jeg pludselig blev nederdrægtig søsyg.«

Hertzberg lagde fingrene bag ørene og fortsatte: »Det skyldtes højst sandsynligt en kraftig forandring i balance-mekanismen i ørene. Der vil sikkert intet ske, hvis man blot lader være med at dreje hovedet.«

Tretten mand prøver nylon-sengen.

Forsøgsinstituttet har prøvet ti aktive flyvere og tre ikke-flyvere i nytonsengen og spurgt dem, hvad de syntes om den. Senere har også tre militærlæger og tre civilpersoner

prøvet at ligge i den for at konstatere, hvor bekvem den var.

Nogle af flyverne havde på fornemmelsen, at de mistede noget af deres værdighed ved at komme ned på maven, og de betragtede forsøgene med nogen skepsis.

»Når man første gang bliver stillet overfor forsøgs-sengen,« siger Hertzberg, »ser den heller ikke særlig indbydende ud. Det er jo en mærkelig stilling at skulle indtage. Den minder mest af alt om en svømmer, der prøver på at holde hovedet oven vande. Underlaget er et knyttet nylonnet, som er fastgjort til en metalramme, og den er således formet, at den giver flyveren støtte lige fra skuldrene til anklerne. Hans arme er fri så se kan betjene styrehåndtagene foran ham. Hans kæbe hviler på en polstret, gaffeldannet metalstøtte, og ydermere er hans hoved, ved et metalbånd om panden, støttet af en kontravægt. Hele dette arrangement med støtte for hovedet er meget praktisk, fordi kontravægten kan modvirke centrifugalkraftens påvirkninger.

Flyverne lægger stor vægt på, at sengen er tilpasset den enkelte på en sådan måde, at der ikke er noget, som generer ham, og til dette formål kan nettet strammes mere eller mindre. De mere tunge flyvere bliver naturligvis noget mere generet af den liggende stilling end letvægterne.

Tolv timer i sengen.

Flyverne blev »lagt i seng« i mindst otte timer, og man anmodede dem om at fremkomme med alle deres indvendinger. Selv efter tolv timers forløb var det snarere kedsomhed end træthed og ubehag, de beklagede sig over. De, der ledede forsøgene, gjorde alt muligt for at afhjælpe kedsomheden. Blandt andet blev der forevist en række film, om trent fem timer gik med denne tidsfordriv, og så blev der passieret og læst højt, foruden at der selvfølgelig blev sørget for måltiderne. Det ene med det andet hjalp med til at fordrive tiden.

Efter forsøgstidens afslutning sagde flere af flyverne, at de godt kunde være blevet liggende længere end tolv timer, ja selv en »mavetur« på seksten timer ville de sagtens kunne tage, hvis det gjaldt om at føre en rigtig flyvemaskine. En bombeflyver sagde, at han fandt den liggende stilling meget behagelig. Efter otte timers forløb var han ikke nær så træt, som hvis han havde siddet i et almindeligt flyvemaskinesæde. En anden bombeflyver var af samme mening. En jagerflyver hævdede, at den liggende stilling var at foretrække under længere flyvninger. Ganske vist var han blevet lidt øm i benene efter et par timers forløb, men det fortog sig ret hurtigt. Under alle omstændigheder følte han sig bedre tilpas efter forsøget, end hvis han havde tilbragt den samme tid i en almindelig flyvemaskine.

En medvirkende årsag til flyvernes interesse i disse forsøg var den omstændighed, at der blev stillet dem i udsigt, at de skulle få lov til at flyve en B-17, anbragt i liggende stilling ude i luftfartøjets næse. I denne forbindelse må dog nævnes, at der i det pågældende luftfartøjets førerrum sad en anden flyver, som i givet fald kunne overtage styregrejerne.

American Air Force påtænker også at prø-

FLYVELOTTERIET 1949

Nu skal lodsedlerne bestilles

I anledning af flyvelotteriet 1949 har lotteriets kontor tilsendt klubberne en redegørelse for, hvordan dette vil blive organiseret i år, og da disse oplysninger bør komme til de fleste mulige medlemmers kendskab, skal FLYV nedenfor gengive disse i uddrag.

— DKDAS har efter ansøgning til justitsministeriet fået tildelt en lotteribevilling på 150.000 lodsedler a 1 kr. Dette er dog kun lykkedes efter meget store anstrengelser, fordi ministeriet hævdede, at der ikke var blevet solgt tilstrækkeligt mange lodsedler af forrige års lotteri, som var på 200.000 lodsedler, idet der kun blev solgt 102.656. Ud fra samme betragtning nedsatte ministeriet i år lotteribevillingen fra 200.000 kr. til 150.000 kr.

Såfremt lotteriet ikke helt skal ophøre, må der i år gøres en kraftanstrengelse for at få alle lodsedlerne solgt, og det kan kun gøres, når samtlige klubber hjælper til. Indtægten fra flyvelotteriet er af så stor betydning for arbejdet for flyvesportens fremme i Danmark, at den ikke kan undværes. Siden det første flyvelotteri blev afholdt, er der tilgået et beløb til unionernes og klubbernes arbejde på ialt kr. 227.232,27, der efter aftale med DKDAS og unionerne er blevet fordelt på følgende måde:

	Motorflyver-unionen	Svæveflyver-unionen	Modellflyver-unionen
1945	36.000,00	14.309,08	9.539,39
1946	15.269,81	11.621,30	6.972,77
1947	23.254,23	23.254,23	11.627,11
1948	19.244,50	19.244,50	9.622,35
Ialt	93.768,54	68.429,11	37.761,62

Dette bliver ialt kr. 199.959,27. Desuden har klubberne i 1947 og 1948 fået udbetalt henholdsvis kr. 20.391,15 og kr. 6.881,85, og sidstnævnte tre beløb giver en samlet udbetaling til unionerne og klubberne på ialt kr. 227.232,27, eller lige ved en kvart million kroner.

Hovedgevinster.

Da salget af lodsedler jo i høj grad er afhængig af gevinsternes art, har der været gjort alt muligt for at fremskaffe de bedste mulige gevinster, og vi mener, at dette også er lykkedes. Vi er vel vidende om, at en eller flere biler af nyeste model er et meget stort trækplaster for et lotteri i dag, og vi har i løbet af det sidste halve år gjort alle mulige anstrengelser for at fremskaffe en bil som hovedgevinst, men dette er ikke lykkedes. Trods gentagne velanbefalede henvendelser har varedirektoratet afslået at give tilladelse til køb af en bil, og henvendelser til USA for at få en bil forærende har ligeledes været resultatløse. Vi har derfor fundet på anden udvej, og mener også, at dette er lykkedes på tilfredsstillende måde. Takket være

SAS kan vi som hovedgevinster udsætte et større parti agte tyrkiske gulvtæpper. Det er en vare, som i Danmark har en meget stor værdi og er meget efterspurgt, fordi den ikke kan købes herhjemme. Desuden er det en art af gevinster, hvorpå der kan skabes en god pressereklame, som kan gavne salget af lodsedler.

Foruden disse hovedgevinster kan flyvelotteriet byde på flyverejser for 2 personer til Europas hovedstæder, herre- og damecykler, bøger og andre gode gevinster, ialt ca. 400.

Organisation af salget.

Salgsarbejdet vil i år blive lagt an på salg fra kiosker og klubber. Salget fra kioskerne landet over må af praktiske grunde — i lighed med tidligere år — ordnes fra flyvelotteriets kontor, hvorimod klubberne er frit stillet med hensyn til salget. Det skal dog pointeres, at der ifølge ministeriets bestemmelser ikke må udbetales provision til sælgere af lodsedler.

Flyvelotteriet har tilladelse til at sælge sine lodsedler i perioden 1. august—15. september.

Da det kan tænkes, at der vil blive meget stor forespørgsel efter lodsedlerne, når det ordinære salg begynder den 1. august, vil der i år, efter aftale med kioskorganisationernes formænd, blive etableret en forudbestillingsperiode, således at kioskerne landet over kan modtage forudbestillinger på lodsedler fra fredag den 15. juli. Forudbestillingsgebyret bliver 25 øre pr. ekspedition, beløbet betales af køberen og tilfalder den pågældende kiosk. Forudbestillingsperioden varer fra 15. juli til 31. juli, efter hvilken dato lodsedlerne kan afhentes af køberne. Fra og med den 1. august sælges lodsedlerne direkte uden forudbestillingsgebyr.

Klubberne er frit stillet med hensyn til arrangementer, som de vil sætte i gang for at få solgt så mange lodsedler som muligt.

* * *

Til slut rettes der i skrivelsen en indtrængende opfordring til klubberne om at gøre en effektiv indsats for at få lodsedlerne solgt, idet det af hensyn til fremtiden er magtpåliggende at kunne melde ud solgt. Det henstilles endvidere til klubberne ikke at rekvirere et større antal lodsedler end disse med sikkerhed mener at kunne sælge. Forrige år bestilte klubberne ialt 95.220 lodsedler, og deraf blev de 50.197 returneret på et så sent tidspunkt, at det var umuligt at få dem solgt på anden måde. Dette har flyvelotteriet ikke råd til at risikere i år.

Af hensyn til flyvesporten i Danmark bør derfor hvert eneste klubmedlem hjælpe til med at få flyvelotteriets lodsedler ud solgt!

Flyvende tæpper.

Hvis nogle af læserne rundt om på bladens vittighedssider skulle støde på nogle morsomme tegninger over emnet »flyvende tæpper«, vil redaktionen være taknemmelig for at modtage dem inden 10. ds.

Modelflyvernes flyvedagskonkurrencer går bedre end sidste år

Den 1. maj begyndte — som omtalt i sidste nummer — modelflyvernes flyvedagskonkurrencer. Der har hidtil været fløjet mest i den mindste klasse om Zone-Redningskorpsets pokal. Sportsflyveklubben har taget teten. Førsteholdet bestående af Ole Olesen, Achur Ekelund og Henry Ekelund (far og søn), har endda vist en ikke før set energi i disse konkurrencer.

Allerede den 21. maj havde holdet fløjet de forlangte 4 gange. Resultatet var ikke overvældende, 2609 sekunder ialt, d. v. s. 1.13 i gennemsnit, men holdet har adskillige gange forbedret dette ved at erstatte de dårligste flyvninger med nye og lå ved redaktionens slutning efter ialt 8 konkurrencedage på 3595 sekunder. Andetholdet har fløjet to og to Odensehold henholdsvis to og en gang.

I A 2 fører OM-F's landsholdsfolk med 3866 sek. efter to omgange, mens Sportsflyveklubben har 2392.

Mange flere hold er tilmeldt, og vi venter at høre fra dem. Langt de fleste forudmelder flyvningerne for at være pointsberettiget, selv om man også kan nøjes med at indberette, hvis man en særlig god dag har skyndt sig at udnytte forholdene.

Også svæveflyverne konkurrerer med større interesse fra første dag

Svæveflyverne var hurtige med at starte i årets konkurrencer om flyvedagspokalerne. St. Bededag var første dag, og fra denne foreligger 5 resultater. Som bekendt flyves konkurrencen i tre klasser for henholdsvis varighed (af hensyn til klubber med »be-grænsede planer« med landing på startstedet), højdevinding og distanceflyvning.

Der kæmpes om tre vandrepokaler, udsat af henholdsvis »Ekstrabladet«, »Berlingske Tidende« og »Politiken«.

I klasse I og II er vinderen den klub, som har højst gennemsnitlig præstation af sine bedste 10 flyvninger, i klasse III tæller de bedste 5 flyvninger. Resultater skal være afsendt med de nødvendige bilag senest 8 dage efter flyvningen, og ikke mindst af hensyn til de tre dagblade bør de indsendes omgående.

Foreløbig er flg. præstationer anmeldt:

Klasse I: Odense Svæveflyveklub 1 time 33 min. (Poul Rosager 13/5), og 1 time 02 min. (Erik Malmose 13/5).

Slagelse Flyveklub 36 min. (Curt Schrøder, 5/6) og 45 min. (Tage Slottboe 5/6) samt 5 timer 05 min. (Hans Jacobsen 6/6), 5 timer 03 min. (J. Brandt Jørgensen 6/6) og 5 timer 07 min. (Curt Schrøder 6/6).

Klasse II: Odense Svæveflyveklub 1010 m (P. Rosager 13/5, stigning fra 60 til 1070 m!) og 890 m (Erik Malmose 13/5, stigning fra 90 til 980 m).

Slagelse Flyveklub 380 m (Curt Schrøder 14/5).

Klasse III: Slagelse Flyveklub 37,3 km (H. H. Jacobsen, 13/5, Slagelse-Hellestrup pr. Holbæk) og 18,3 km (Curt Schrøder, 14/5, Slagelse-Korsør).

ve metoden i en tosetet reaktor-træner, hvor den ene flyver anbringes liggende i den forreste del af kroppen.

Det er også laboratoriets håb, at sengen kan blive prøvet i et eensædet luftfartøj, og endvidere håber man, at få prøvet den liggende føringsmetode i et luftfartøj, som er specielt bygget dertil. *Bee-Hive.*

METEOR-JAGERE til Danmarks luftvåben

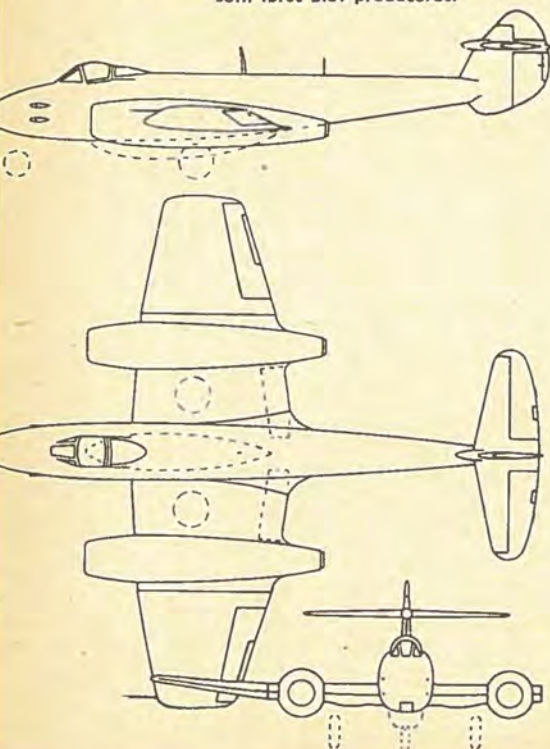


Efter at Gloster Meteor som eneste allierede reaktorjager så aktiv tjeneste i krigen, blev den for første gang vist offentligt ved RAF-flyvestævnet i Kastrup i juli 1945. Billedet viser den nuværende standardtype Mk. 4.

Som kortelig meddelt i forrige nummer af FLYV har det danske luftvåben hos Gloster Aircraft købt 20 Meteor-jagere, som skal leveres til efteråret. Chefen for Marinens Flyvevæsen, kommandørkaptajn Erik Rasmussen, har ført forhandlingerne på forsvarsministeriets vegne.

Den Meteor-type, som det danske luftvåben har købt, er standard udgaven Meteor F. Mk. 4 med standardudstyr. Typen Mk. 4 er et lavvinget metalmonoplan udstyret med to Rolls-Royce Derwent 5 reaktorer. Det en-sædede, tryktætte førerrum er udstyret med opvarmning, ventilation og aflsningsanordning. Taget er forskydeligt. Luftfartøjet er udstyret med et Martin-Baker udskydeligt sæde, flyver-panser og skudsikkert vindspejl. Bevæbningen består af fire 20 mm kanoner. Et fotogevær er anbragt i næsen. Under planerne er ophængningsgrejere for to 454 kg bomber og/eller otte 40,8 kg raketprojektiler.

Oversigtstegning af Meteor Mk. 4, der har kortere spændvidde og længere motornaceller end Mk. 3, som først blev produceret.



Data: spændvidde 11,3 m, længde 13,2 m, højde (over halen) 3,96 m, tomvægt 4.562 kg, militær last 1.265 kg; normal fuldvægt 6.800 kg; fuldvægt med ekstratanke 7.600 kg; planbelastning 202 kg/m². Største flyvefart ved jorden 940 km/t, i 3.050 m 940 km/t, i 12.190 m 870 km/t. Stigeevne ved jorden 2.280 m/min. i 6.100 m 1860 m/min. Topphøjde 14.900 m. Flyvestrækning i 9.150 m med normal brændstofbeholdning (1480 liter) 670 km; med normal brændstofbeholdning plus fældbar kroptank (2.298 liter) 1.100 km; med normal brændstofbeholdning plus fældbare krop- og plantanke (3.200 liter) 1.610 km. Landingshastighed 200 km/t; stallingfart (med flaps og understel ude) 165 km/t.

(Oplysningerne fra »Jane's All the World's Aircraft 1948«).

★

Flyvningerne på Grønland.

Atter i år vil danske flyvere få travlt i luften over Grønland. SAS/DDI har allerede foretaget flere flyvninger for Grønlands styrelse med passagerer mellem København og basen Blue West 1 i Sydvestgrønland, og i juni måned lagde de militære flyvemaskiner ud. Flyvertropperne »flyvende fæstning«, som startede fra København den 29. maj, ført af kaptajn Michael Hansen, foretog i første halvdel af juni en række trænings- og transportflyvninger over Grønland og Labrador som forberedelse til Geodætisk skommande tre måneders kortlægningsvirksomhed over Grønland. Med maskinen fulgte bl. a. chefen for Sjællandske Flyverafdeling, oberstløjtnant L. Bjarkov.

Den 10. juni startede det første af de tre Catalina-luftfartøjer, som marinens flyvevæsen i indværende sommer skal have i virksomhed på Grønland, og noget senere afgik de to andre Catalina'er fra København til arbejdet over store nordlige koloni. De tre luftfartøjer hører til »Catalina-luftgruppe Grønland«, der ledes af orlogskaptajn E. J. Overbye. To af dem er fløjet til Vestgrønland for at deltage i kortlægningsarbejdet for Geodætisk Institut tilligemed Flyvertropperne »flyvende fæstning«, og den tredje Catalina, ført af orlogskaptajn Overbye selv med kaptajnløjtnant Bistrup som andenpilot, får sin arbejdsplads i Østgrønland, hvor den skal assistere Pearyland-ekspeditionen. De to Catalina'er, der er fløjet til Vestgrønland, føres af kaptajnløjtnant Lonsdale og flyverløjtnant Frants Christensen med flyverløjtnant P. Ipsen og sekondløjtnant Sejr (fra Hærens Flyvertropper) som andenpiloter.

★

BØGER

»The Air Officers Guides« udgivet af The Military Service Publishing Company, USA 1949. 582 sider. Kr. 19,25. Tilsendt fra Knud Rasmussens Boghandel.

Denne meget omfangsrige bog giver læseren alle tænkelige oplysninger om, hvad der kræves af flyveofficeren i de amerikanske luftstyrker. Den omhandler ikke blot alle de mange krav, der stilles til aspiranten, som påtænker at søge ind i luftvåbnet, men også det væld af detaljer, som vedrører den daglige tjeneste.

Der er bogstavelig talt ikke den ting flyvertjenesten vedrørende, som bogen ikke beskæftiger sig med. Vi skal blot nævne sådanne forhold som luftstyrkens organisation, uniformsspørgsmål, flyverofficerens optræden i og udenfor tjenesten, forfremmelsesmuligheder, pligter og rettigheder, lønninger, forsikringssspørgsmål, tjenesten på oversøiske pladser, messeforhold og meget andet.

Bogen er ikke skrevet som en knastør håndbog, der kun kan bruges som opslagsbog, men dens talrige illustrationer og levende tekst gør den læseværdig også for den, der blot ønsker at fordybe sig i et interessant emne.

»The Aviation Mechanic's Aircraft Manual« af John W. Vale Jr. MacCraw-Hill Publishing Co. Ltd., New York, Toronto og London. Første udgave 1949. 757 sider. ill. 30 sh.

Forfatteren til denne udmærkede håndbog er direktør for Aviation Mechanics Institute of California, og bogen, der er skrevet for de mange, der ønsker at blive flyvemekanikere, dækker alle emner, hvori der undervises på skoler, som er godkendt af den amerikanske regering. Bogen omhandler de mange ting, som den værdende flyvemekaniker — og for den sags skyld også flyveren — bør have kendskab til, når det gælder om at »pleje og passe« en moderne flyvemaskine, hvad enten denne er en privatflyvemaskine eller en stor luftliner.

Blant de mange emner, som forklæres, skal navnlig fremhæves kapitlerne om behandling af træ, metal, hydrauliske systemer, elektriske systemer samt inspektion af flyvemaskiner, og bogen har medtaget alle de erfaringer, som er blevet indhøstet under og efter den 2. verdenskrig.

Et særligt kapitel omfatter ca. 200 spørgsmål og svar vedrørende rent tekniske og teoretiske emner, data og mange andre forhold, som den dygtige flyvemekaniker bør have kendskab til.

Sproget og hele fremstillingen er let læselig og forståelig — og de 531 illustrationer støtter i højeste grad læsningen af bogen.

★

Uddannelse af flyvemekanikere.

I begyndelsen af juni sluttede uddannelsen af de første store hold på flyvemekanikerskolen i Værløse. Der blev uddannet over 150 mekanikere, som nu går igang med arbejdet for alvor.

Den 15. juni gik man igang med et nyt hold på 175 elever. Uddannelsesstiden af disse mekanikere, der i forvejen må være udlærte håndværkere, er kun et år.

Meteors i Holland og Belgien.

Medens Norge, Sverige og Frankrig udstyrer deres luftvåben med De Havilland Vampire, bliver RAF's anden standardtype, Gloster Meteor, leveret til Danmark, Holland og Belgien. Holland får 34 Meteor 4 og 7 Meteor 7 (tosædet version). Belgien får 48 Meteor 4 og 3 Meteor 7. Desuden har Fokker fået licens på Meteor, mens Belgierne skal bygge Rolls-Royce reaktorer på licens.

Harvard-skolen i Sverige.

Den 13. juni fløj overgangsskolen i Karup via Værløse og Norrköping med et smut ind over Stockholm i fin formation til Uppsala. Under kommando af oberst C. C. Larsen foregik flyvningerne med 14 North American Harvard's ledsaget af 3 Airspeed Oxfords. Besøget er genvisit efter den svenske flyvekadetskoles besøg i Danmark sidste år.

Flyvere og teknikere til England.

20 flyvere og teknikere er rejst til England for at lære at flyve og betjene Gloster Meteor.



Englands nyeste reaktordrevne jager, Hawker P. 1052, udstyret med en Rolls-Royce Nene motor; og alle de franske reaktordrevne flyvemaskiner: NC. 1071, S. O. 6000, S. O. 6020 og M. D. 450, Ouragan, som fløj ved den franske flyveudstilling i Orly, var udstyret med Rolls-Royce Nene motorer fremstillet af Hispano Suiza under licens fra Rolls-Royce. En anden verdensberømt jager, Grumman Panther, er også udstyret med Rolls-Royce Nene motor fabrikeret under licens af Pratt & Whitney i Amerika.

ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LTD - DERBY - ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERS GADE 2 . KØBENHAVN K.

NYT UDE OG HJEMME

Engelsk torpedobomber.

Blackburn Y.A.1. hører med til krigstidens byggeprogram. Den var beregnet til anvendelse som dykbomber og torpedoplan ombord i hangarskibe, og den har lige afsluttet en to-årig forsøgsperiode, hvor man har prøvet forskellige anordninger, som skal anvendes i nyere versioner. Blandt de nye anordninger, som er blevet prøvet på Y.A.1, kan nævnes hjælpe-mekanismer til betjening af styregrejserne.

Billedet viser tydeligt, at motorafskærmningen er foretaget på en sådan måde, at flyvere uden vanskelighed kan se hangarskibets dæk, når han lægger an til landing.

Y.A.1 har en spændvidde på 14,8 m, en længde på 11,96 m og en marchhastighed på 437 km/t med torpedo. Motoren er en Bristol Centaurus på 2.475 hk.

SABENA gennem 25 år.

I de 25 år, det belgiske luftfartsselskab SABENA har været i uafbrudt virksomhed, har det befordret 726.175 passagerer, hvilket svarer til antallet af beboere i en by som Manchester; det har fløjet 69.000.000 km og befordret 19.200.000 ton-kilometer fragt.

Selskabet har et rutenet på 55.000 km, hvoraf de 12.000 er i Belgisk Congo. Dets ruter strækker sig fra New York til Calro og fra Johannesburg til København. Dets flåde på 51 luftfartøjer omfatter 3 DC-6, DC-4, DC-3 og 6 nye tomotorede Convair Liner.

Boeing Stratofreighter må flyve med en fuldvægt på over 67 tons.

I begyndelsen af juni meddelte Boeing fabrikerne, at myndighederne i USA havde godkendt C-97A Stratofreighter til flyvning med en fuldvægt på 67.130 kg. C-97A blev sat ind på luftbroen til Berlin den 4. maj, og de første seks dage transporterede den på otte flyvninger 150 tons kul, jern, stålør, chokolade og kartofler til Berlin.

De første eksemplarer af den nye serie C-97A, der bygges på Boeing Renton fabriken i nærheden af Seattle, er ved at være færdige til aflevering. Firmaet skal foreløbig levere 50 stk. Stratofreighter, som skal anvendes til fragt- og troppetransport. Stratofreighter er en militær version af luftlineren Stratocruiser.

Den normale nyttelast for den nye type er 20.600 kg, og den kan bringes op til noget over 24.000 kg. Hovedlastdækket i C-97A har en længde på 18,28 m og en bredde på 2,74 m; det kan indrettes med klapsæder til troppetransport, og luftfartøjet kan medføre 143 fuldt udrustede soldater. Det samlede lastvolumen i C-97A er 183 m³. Luftfartøjets marchfart er 480 km/t.

En ordre på 20 Stratocruiser.

Pan American World Airways har hos Boeing bestilt tyve 75-passagerers Stratocruiser. Ordren beløber sig ialt til 30 millioner dollars. De første seks luftfartøjer er afleveret til PAA.



Blackburn Y.A.1 torpedobomber (2475 hk Bristol Centaurus) Topfart uden torpedo 590 km/t.

Fire engelske luftlinere med propel-turboreaktorer.

I løbet af denne sommer vil der i England være fire luftlinere, som er udstyret med propel-turboreaktorer. To af dem — Vickers-Armstrong Viscount og Armstrong Whitworth Apollo — har allerede været i luften, og i løbet af en måned eller to venter man, at de to andre typer, Handley Page Hermes og Marathons, skal ud på deres første prøveflyvninger.

Mr. George Edwards, som har konstrueret typen Viscount, har i et interview udtalt, at perioderne mellem de lovbefalede eftersyn af propel-turboreaktorerne vil beløbe sig til flere tusinde timer — noget som ingen stempelmotor hidtil har nået. Mr. Edwards sagde endvidere, at luftlineren, som er udstyret med propel-turboreaktorer, er det reaktordrevne luftfartøj økonomisk overlegen på strækninger på 1600 km, når de begge medfører de standard-brændstoffserever, som kræves her i Europa. Den er endvidere lige så økonomisk som stempelmotoren over den samme distance og under de samme forhold.

Benzin- og olieforsyning til luftbroen til Berlin var en gigantisk opgave.

Da den russiske blokade af Berlin mod vest blev ophævet, havde Standard Oil Company gennemført en af de vanskeligste opgaver, som det har haft med at gøre med hensyn til leverancer af benzin og smørelie til flyvemaskiner. Siden luftbroen oprettedes den 26. juni forrige år, har Standard Oil Company haft det fulde ansvar for benzin- og olieforsyningen til alle de flyvemaskiner, der anvendtes fra lufthavnene i den amerikanske zone i Tyskland, og det var ca. 1000 om dagen.

På Rhein-Main lufthavnen i nærheden af Frankfurt brugte den amerikanske luftflåde hver måned ca. 19.000.000 liter benzin, på Wiesbaden lufthavn var forbruget ca. 7.000.000 liter pr. måned, og ikke et eneste af de luftfartøjer, der deltog i aktionen for at bringe de vigtigste fornødenheder til en by på 2,5 mill. indbyggere, gik tabt eller blev forsinket som følge af mangel på benzin og olie.

Hvad Air France's luftflåde ville kunne præstere.

Air France's luftflåde beflyver et rutenet på 170.000 km. Samtlige luftfartøjers motorer repræsenterer tilsammen 500.000 hk, nok til at hæve Eiffeltårnet 4 m i eet sekund. I 1948 stilledes denne flåde 1.130 millioner plads-kilometer til rådighed for franske og udenlandske passagerer — det samme, som ville have gjort det muligt at transportere hele Paris's befolkning til Mars (211 km fra Paris). Endelig ville de 37.500.000 km, som selskabets luftflåde har tilbagelagt i løbet af 1948, såfremt de var blevet stillet til rådighed for en enkelt rejsende, have gjort det muligt for ham at rejse 1.000 gange jorden rundt eller flyve til månen 10 gange.

Air France har mange flyvemillionærer.

Pr. 1. februar havde de 769 medlemmer, som udgør Air France's flyvende besætninger, tilsammen 657.299.620 flyvekilometer og 3.086.072 flyvetimer bag sig på selskabets regelmæssige ruter (i disse tal er ikke medregnet hovmestre, steward og stewardesser).

Selskabets luftkaptajner alene har gennemfløjet 218.004.660 km og er oppe på 1.188.837 flyvetimer. I samme forbindelse kan nævnes, at 287 af selskabets personale har tilbagelagt mere end 1 million km, 70 er nået op over 2 millioner, og 4 er oppe på over 3 millioner km.

Stempelmotorer og reaktorer i samme luftfartøj.

Martin Mercator er den amerikanske marines første reaktordrevne patruljeluftfartøj. Det vejer ca. 36 tons, og det ligner et af de sædvanlige tomotorede luftfartøjer, fordi man ikke ser de Allison J-33 reaktorer, som er skjult bag de to propeldrevne Pratt & Whitney Wasp Major motorer. Reaktorerne giver ikke alene Mercator en ekstra hjælp i starten, men de kan også give den et ikke ringe skub fremefter, når det gælder for luftfartøjet om at skynde sig hen til et mål, som det har fået øje på ved hjælp af sit elektroniske udstyr. Luftfartøjet kan ved marchfart flyve på de to stempelmotorer alene, og derved opnå en større rækkevidde. Den militære typebetegnelse er P4M-1. Mercator har en spændvidde på 34,74 m og en længde på 25,9 m. Fuldvægten er godt og vel 36 tons, og der medføres en besætning på ni mand.



To Pratt & Whitney Wasp Major på hver 3000 hk samt to Allison J-33 reaktorer på hver 1814 kg trykkræft bringer hurtigt den 36 tons P4M-1 Martin Mercator i luften. 19 bygges til U.S. Navy.

Pas på hvordan De flyver!

Under landskampen Holland-Danmark i Københavns Idrætspark søndag den 12. juni sad jeg sammen med ca. 40.000 andre tilskuere, der havde betalt for entreen i dyre domme. På et af kampens mest spændende tidspunkter kom en sportflyvemaskine hen over banen, hvad der måske ikke var noget at behjæde flyveren — hvis han bare havde passeret idrætsparken. Men til min — og vistnok også samtlige andre 40.000 tilskuere — forbavselse og irritation blev han liggende over fodboldbanen og drejede to gange.

Det var ikke blide ord, der lød fra de omkringsiddende tilskuere, fordi flyveren afledte deres opmærksomhed fra kampen, og det var under ingen omstændighed ord, der tjente til at gøre flyvere eller flyvning populære i det store publikums bevidsthed — tværtimod. Det, jeg hørte, var kun forbandelse imod og fordømmelse af flyvning.

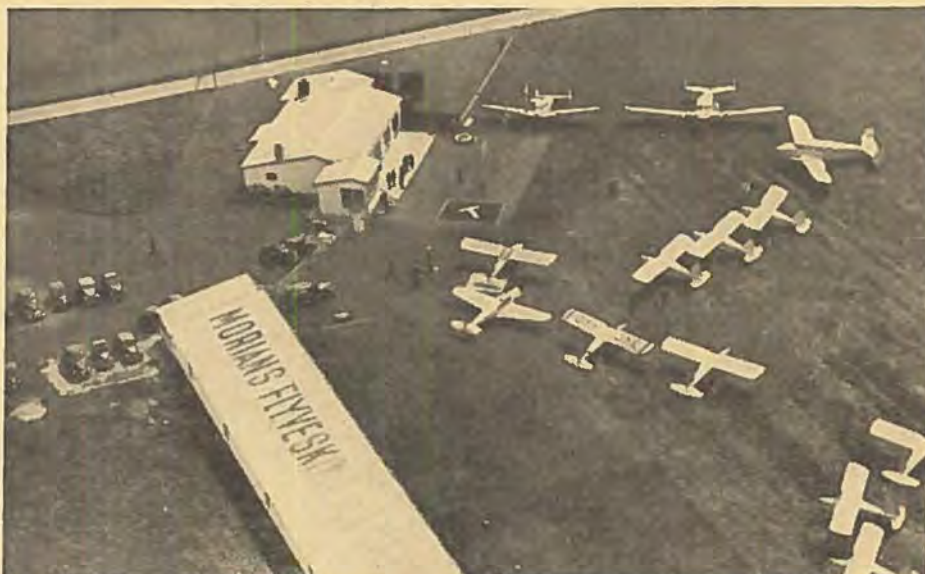
Og den slags kunne så let have været undgået, såfremt flyveren deroppe havde været lige så interesseret i at skabe tilhængere for flyvning, som han åbenbart var i fodboldkampe — som han alligevel ikke kunne se ret meget til.

Flyvningen herhjemme — og i særdeleshed sportsflyvningen — har brug for al den goodwill, den overhovedet kan få, og det bør enhver flyver tænke på, fra det øjeblik han starter til han lander. Der skal så uhyre lidt til at skabe en fjendtlig publikumsindstilling overfor flyvningen — og det har flyvningen ikke råd til.

Tilskueren.

DDL har ikke bestilt Scandia.

Som bekendt har ABA bestilt 10 SAAB Scandia. For nylig meddelte »The Aeroplanes«, at DDL og DNL desuden hver havde bestilt 7. Denne meddelelse dementeres pure af DDL. Når det bliver aktuelt at bestille nye maskiner, vil det blive afgjort, om det bliver Scan-



Efter overtagelsen af sin nye KZ-IV har Zone-Redningskorpset forevist en del af sit flyvende materiel for pressen på Skovlunde. Den 24. juni fejrede Flyve-Ambulance-Tjenesten sit 10 års jubilæum ved en festlighed i Københavns lufthavn.

dia eller en af de andre typer, der kan være tale om.

Svensk DC-4 til DDL.

Efter at man er blevet enig om en ny samtrafikoverenskomst for SAS efter det første prøveår, har DDL fået forkøbsret på en ABA's DC-4 til 1. december, idet det kniber for DDL at levere den fulde andel af trafikken, efter at de resterende tre Vickers Viking er taget ud af trafikken. Indtil forholdene er afklaret, vil ABA udføre en del af DDL's DC-4-trafik på lejebasis.

Scottish Aviation Ltd. har iøvrigt ombygget en SAS/ABA DC-4 fra Atlanterhavsruten, så den i stedet for 28 kan tage 59 passagerer.

Dansk flyvning i 1948.

Iflg. Statens Luftfartstilsyn fordeler den danske flyvning sig i 1948 således:

Regelmæssig off. lufttrafik:	6.309,682 km
Indenlandsk lufttrafik:	818,918 km
Forsk. erhvervsm. lufttrafik:	1.782,084 km
Skole- og træningsflyvning:	1.327,673 km
Privat flyvning:	798,240 km
Udvidet svæveflyvning ca.:	36,400 km
Begrænset svæveflyvning ca.:	47,250 km
Ialt	11,120,247 km

I sammenligning med statistikken i vort juninummer sidste år er det en fremgang fra 9.602,583 km.

I den regelmæssige offentlige lufttrafik er der fløjet 63.09,682 km pr. havari, i forskellig erhvervsmæssig lufttrafik 1.782,084 km og i privatflyvningen 399.120 km pr. havari.

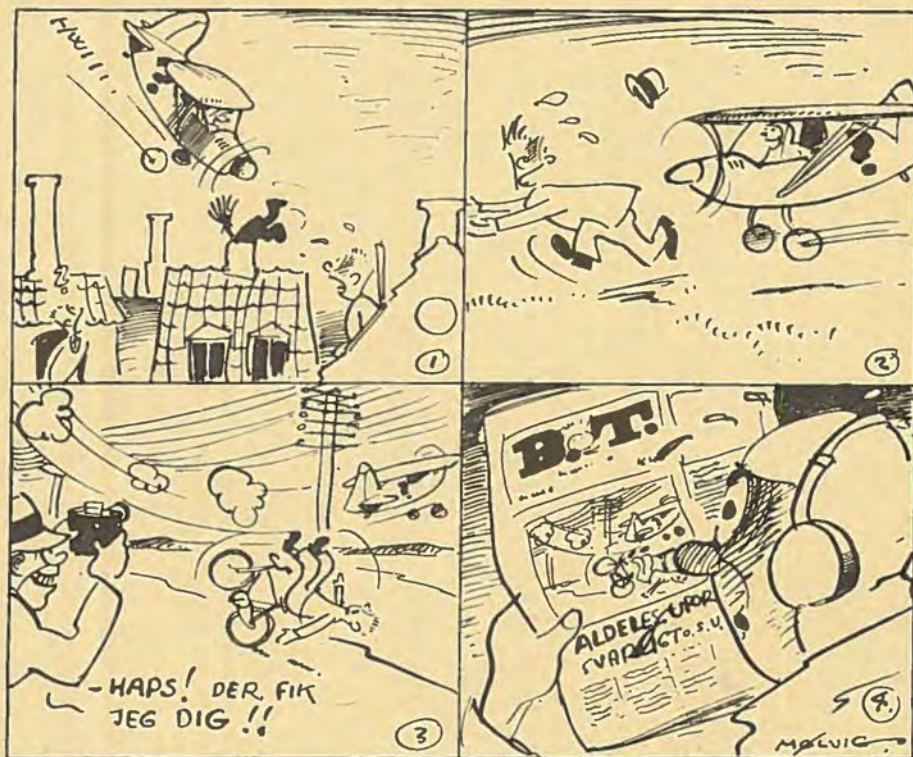
★

Stor svensk flyvedag i Malmö

10.000 tilskuere overværede d. 28. maj en af Aeroklubben i Malmö arrangeret flyvedag på Bulltofta flyveplads. Dagen blev en stor succes. Arrangementet klappede i alle detaljer. I modsætning til det almindelige virkede højtaleranlægget strålende, og den entusiastiske speaker Rudolf Abelin (kendt i svæveflyvekredse) havde en travl dag efterfulgt af hæshed. Stævnet var todelt. En udstilling (omfattende bl. a. KZ-II Coupé, KZ-III, Seabee, J-22, Vampire I, Bücker Bestmann, Harvard, FI-3 m. m. m.) var opstillet ved Kockums hangarer på nord-øst siden af Bulltofta. Flyvningen udførtes af diverse typer. Kunstflyvning bl. a. af 3 Klemmer i formation, BHT-1 (som fløj lavere end man troede det muligt), SAAB Safir, Bücker Jungmann (HB-EVA med den schweiziske kunstflyvemester Walter Spahn ved pinde), J-22 og Vampire. I luften sås også Er-coupe, FW Stieglitz, Piper Cub, KZ-III, Auster m. fl. Flygvapnet udnyttede dagen til stor propaganda med mange flotte brochurer og deltog bl. a. med formationsflyvning af 12 Harvard. SAS/ABA havde en stor dag med rundflyvninger.

Også den del af programmet, som gik stille af, var ypperlig. Der var ca. 10 forskellige typer svæveplaner tilstede (Olympia, Babyfalken, FI-1, FI-3, Hütter 28, Rhönbussard etc.). To Grunau Baby'er blev trukket op sammen af to Tiger Moths. I formationen startede også et par SG-38'er. Det store punkt på programmet var verdensmesteren Perssons kunstflyvning med Polyteknisk Flyvegruppens FI-1 OY-XIX. Denne blev udført med stor præcision og vakte berettiget jubel. Dagen gik uden et dødt øjeblik, og man må tilkende Aeroklubben i Malmö stor ære af sit arrangement. Noget sådant kunne man ønske sig herhjemme.

C. C.



— Men vogt dig, vogt dig, oh flyver — hvis du ellers har dit certifikat (og liv) kært.



BESØG I BEYNES

Af Per Weishaupt

BEYNES, hvad er det? Det ved de færreste. Men selv blandt svæveflyverne. Men hvis vi siger: Rhön, Alleberg, Jämsiljärvi, Dunstable, Vandel, Huesca, Samaden, Beynes — ja, så glider Beynes ind blandt andre store svæveflyvecentre, og det er da også en af de betydeligste skoler i det nuværende førende svæveflyveland, Frankrig.

Foruden at være der til en gennemgang af franske svæveflyvningstyper som afslutning på OSTIV-kongressen havde jeg lejlighed til som privatmand at tilbringe tre dage i Beynes, hvorved jeg ganske vist ikke selv fik fløjet meget, men i hvert fald fik et lille indblik i fransk svæveflyvning.

Beynes ligger ca. 35 km vest for Paris, og der findes andre svæveflyvepladser i nærheden. Selve pladsen er beskeden, ganske smal, men ca. 1 km lang. Der er lidt skrænter i omegnen, men ikke nogen særlig betydelige, selv om der under visse forhold kan skræntflyves. Ved selve pladsen ligger to-tre hangarer, en restaurant og nye opholdsbygninger.

Man kommer lettest derud med en speciel bus fra Paris, der medtager personale og elever og bringer dem ind igen om aftenen. Der boede på det tidspunkt et lille hold på et dusin unge mennesker derude. Kost og logi koster kun 300 frs. (5,30 kr.) pr. dag, hvilket er mindre end et enkelt måltid koster i Paris — og det inkluderer rødvin til frokost og aften!

Foruden de fastboende, som deltager i et kortere eller længere kursus, kom der også folk ude fra Paris, ofte bare for en enkelt dag, hvor de tilfældigvis havde fri, eller hvor vejret var så godt, at de simpelthen måtte ud at svæveflyve. Ved ankomsten skriver man sit navn på en sort tavle uden for lærernes kontor.

Ved 9-tiden trækkes planerne ud af hangarerne, som rummer en snes af disse (foruden en hel del i umonteret stand). Endvidere findes en del motorflyvemaskiner til slæb og instrumentflyvning. Til spilstart anvendes de udmærkede Arsenal-dobbeltspil, og til wiretræk anvendtes nogle ældgamle Citroën chassis'er, der trak to wirer ad gangen.

God instruktion.

Der er fremragende lærere i Beynes, flere med guld-C. Jeg fik det bedst mulige indtryk af standarden for skoling. Al skoling er naturligvis tosedet — jeg så ikke en skoleglider i Frankrig. Standardtypen er den højvingede C. 800, hvor man sidder ved siden af hinanden, læreren dog lidt bag ved eleven. Efter 40-50 flyvninger overgås til ensædede overgangstyper. Der lægges vægt på ren flyvning, og en meget stor kuglelibelle på instrumentbrættet erindrer herom. Indflyvning og landing skal være præcis, men de har det med at lave s-flyvning ved indflyv-

ningen, det eneste jeg har kritiseret. Man har set så mange havarier på grund af sving i lav højde, så man foretrækker den »lige indflyvning«, som også af trafikale grunde er at foretrække.

En hollandsk kollega med 150 baby-starter fløj i adskillige dage tosedet, før han fik en Baby betroet. Den dag, jeg kom derud, var det lavt grævej. Jeg fik ret hurtigt tre C-800-starter i træk, og kort efter tre Baby-starter i træk. Skulle man ikke lande lige på startstedet, bliver man transporteret tilbage, sidende i planet. Til al flyvning har man faldskærm på. Den Baby, jeg fløj, var franskbygget, og den hedder så Nord 1300, men der fandtes også tyskbyggede planer. Min instruktør var tilfreds og stillede mig i udsigt efter et par tosedede starter om eftermiddagen at komme på Nord 2000, d. v. s. den franskbyggede Olympia.

Det var naturligvis, hvad jeg gerne ville, men uheldigvis blev to, der havde været på 300-km-ture dagen i forvejen, ikke monteret, så det blev udsat til næste dag, mens jeg bare fik endnu to N 1300-ture.

Med et dobbeltspil, to planer om formiddagen og tre om eftermiddagen blev der udført 80 starter den dag, uden at man forhastede sig. Men det blev også kun til 3-4 min. pladsrunder.

En fin dag.

Næste dag så ud til at blive strålende. Der dukkede en modbydelig masse flyvere op med bussen, deriblandt mange af de store kanoner. Vi sled og slæbte hele formiddagen med at montere planer og sende dem af sted.

Der var så travlt med at sende folk op, som skulle på 5-timers-prøver, 300-km-flyvninger til guld-C eller rekordforsøg, at vi andre ikke fik megen flyvning. Yderligere var min engelsk-talende instruktør taget på langfart, og med sorg så jeg efterhånden alle Nord 2000'erne forsvinde. Selv fik jeg kun en kort termikflyvning i en C 800, da termikken om eftermiddagen var ved at holde op.

Det lykkedes da heller ikke en Baby-flyver at få sine 5 timer. Han kom ned efter tre. Det er værd at betone, at de store franske resultater ikke opnås blot på de fineste planer. Det er ganske normalt at anvende Baby o. lign. til sit sølv-C og Olympia o. lign. til guld-C. Der var vist en enkelt, der tog af sted i en Weihe, men Air 100 findes kun i få eksemplarer og forbeholdes de helt store.

Dagen før jeg kom, havde der været to 300 km flyvninger til guld-C. Denne dag, 12. maj, var fem på langfart. Min instruktør nåede ikke helt de 300. En anden var heldigere. En tredje, som ikke havde højden, fik til gengæld med over 400 km på Nord 2000 sin distance. En fjerde tog ud og slog den franske målflyvningsrekord, som kom lidt over de 400 km. Det vakte ingen særlig opsigt, man tog hjem med bussen. Kun den berømte verdensrekordindehaverske, *Marcelle Choiselet's* mand, ventede på besked fra konen. Hun har som bekendt de kvindelige verdensrekorder i varighed og distance og var nu ude efter den 343 km russiske målflyvningsrekord. Det mislykkedes — hun nåede »kun« 338 km på sin veludstyrede Air 100, mens hun havde sat målet noget højere.

Øverst starter en Morane-Saulnier MS 502 (fransk Fieseler Storch) et Svæveplan. — Derunder bagest Caudron C 800 og forrest en Emouchet. — Den nye Breguet 900 og en Kranich med instrumentflyvningshætte. — Lærer og elev sidder lidt forskudt side ved side i C 800. — Verdensrekordindehaversken Marcelle Choiselet. — Nederst den berømteste franske svæveflyver Eric Nessler med den nye varighedsrekordindehaver Guy Marchand, som kun har svævefløjet et år.



Frankrig velegnet til distancer.

Frankrig er et dejligt stort land med plads til distanceflyvninger. 50 km er ingenting på kortet, og selv 300 km kan man nå i mange retninger. Der er 700 km til den spanske grænse. Den 30. april var den franske distancerekord, som *Nessler* i USA havde sat op til 501, af *Suisse* blevet sat op til 560 km. De tal for sølv- og guld-C, vi meddelte i maj-nummeret, var allerede forældede. Den 15. april havde man 539 sølv og 21 guld, og inden jeg forlod Frankrig, var der 23 guld-C'er. Der er ingen tvivl om, at Frankrig tilstræber stadig flere verdensrekorder og har gode muligheder for at tage dem.

På min tredje og sidste dag i Beynes forsvandt chefpiloten *Lepanse* i den nye Bre guet 900. Franskmandene, der ellers tog alle disse imponerende flyvninger med største selvfølge, blev virkelig lidt begejstrede, da der ved bussens afgang kom telefon fra *Lepanse*, at han havde slået den kun daggamle målrekord ved at flyve næsten 500 km.

For mit eget vedkommende var udsigterne ikke lyse, idet ingen af planerne var kommet tilbage fra distanceflyvningerne, så vi var tre, som fik en Baby IIA og en fransk Emouchet at more os med. Det var svært at nå termikken fra spilstart, og om eftermiddagen lukkede skyerne helt, men jeg imponerede dog mine kammerater med et par små ture på 25 og 10 min. i Emouchet'en, der minder meget om Baby.

Den franske statsstøtte.

Frankrig støtter svæveflyvningen, både den sportslige og videnskabelige side. Man er interesseret i en sund og airminded ungdom,

i prestige og i at udvikle teknik og viden. Statsstøtten er blevet lidt sparsommere nu, men er man under 21 år, flyver man praktisk talt gratis. Er man ældre, må man alt efter sine økonomiske forhold betale 9 til 13 kr. i timen, hvis man er medlem af en anerkendt klub, for at flyve på de centrale skoler.

Der var intet som helst militært præg over skolen, som man kendte det i Tyskland. Ingen uniformer, parader, kommandoer etc. Det hele gik kammeratligt og tiltalende.

Udlændinge kan flyve til følgende priser: Soloflyvning 1000 frcs. (18 kr.) i timen, dobbeltstyring 1500 frcs. (ca. 27 kr.). Spilstarter er gratis, ved slæb (af Storch, som stiger 2-3 m/sek.) betales pr. slæbeminut ca. 70 ørc. Man kan således få megen flyvning og god træning ret billigt, når man holder sig til pladsen. Distanceflyvning koster 42 kr. i timen inklusive hjemtransporten — og uden hensyn til, om man flyver 50 eller 500 km, så det betaler sig at flyve hurtigt! Linktræning koster ca. 11 kr. i timen.

Små iagttagelser.

Franskmandene eksperimenterer med forskellige udløpere og fløj fortrinsvis med åbne kroge med automatisk udkobling. Der var bundkobling på nogle få typer, men ikke så langt bagude, som vi anvender det. — Der er støtteklodser under de fleste plantipper, hvilket skåner dem en del. Iøvrigt benævnes vingen »plume«, som ellers betyder fjær. Et svæveplan benævnes i daglig tale »taxi«. — Til sikring af kronemøtrikker anvendes i stor udstrækning de herhjemme forbudte Fokker-nåle. — Til signalering bruges ikke flag, men en krydsfinerplade på en stang, rød på

den ene, hvid på den anden side. — Det besværlige arbejde med at få klemt en masse planer ind i nogle små hangarer lettettedes en del ved anvendelsen af små »løftestangsvogne«, der havde en 4 m lang stang og hvis anden, ca. ½ m lange ende, let kunne komme ind under mederne. — Til flyvemaskineslæb anvendtes et ca. 10 mm tykt reb, der dæmpede de ubehagelige ryk godt. P.W.

★

Svæveflyvekonkurrence i Holland.

Den hollandske svæveflyvning er godt på vej opad. I fortsættelse af en mindre klubkonkurrence sidste år afholdes fra 16.-24. juli den første nationale svæveflyvekonkurrence på flyvepladsen Venlo. Lad os håbe for hollænderne, at de får mere held med sig, end vi havde sidste år.

Svenske svæveflyvemesterskaber.

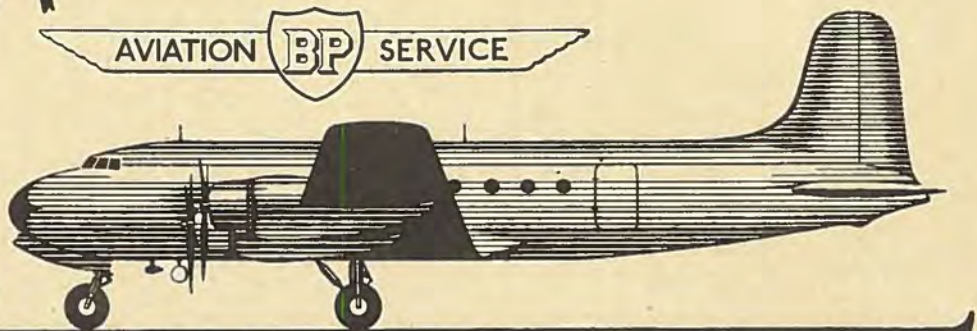
I år genoptages de svenske svæveflyvemesterskaber, og det bliver endda samtidig generalprøve på FAI-konkurrencen næste år i Sverige, idet man vil udprøve muligheden for at flyve hastighedskonkurrencer o. lign. som ved FAI-konkurrencen i Schweiz sidste år.

Konkurrencen finder sted i Örebro fra 7. til 16. juli, så danske svæveflyveinteresserede, som kommer i nærheden, vil med udbytte kunne lægge sommerferierejsen den vej. Oprindeligt havde man tænkt at lægge konkurrencen i Bålöv i Sydsverige, men luftfartsmyndighederne tillader ikke skyflyvning i det område.

Elmira 1949.

Fra 2. til 10. juli holder amerikanerne deres 16. nationale svæveflyvekonkurrence, hvortil også udlændinge har adgang. Det bliver som de fleste gange på Harris Hill, Elmira i staten New York. Alle, som er interesseret i svæveflyvning er velkomne med deres venner som tilskuere, så hvis ferierejsen går den vej, så..

Tryghed hos Flyveren
gennem



Med FLYV i

VI har gentagne gange omtalt og afbildet Fokkers militære skolemaskine S 11 Instructor, som vi først så under bygning hos Fokker i slutningen af 1947 (FLYV nr. 1/1948, side 10), og som var udstillet i Paris i år sammen med næsehjulversionen S 12 (FLYV nr. 4/49, side 87 og nr. 6, side 133).

S 11 bygges for tiden i 100 eksemplarer og tages i brug i Holland, og det er en type, som hejler til verdensmarkedet sammen med typer som Percival Prentice, (der også er tresædet med fører og elev side ved side, men er noget tungere og dyrere), de Havilland Chipmunk og Beech Mentor, som begge har sæderne bag hinanden. Der hersker stor uenighed blandt de sagkyndige om, hvorvidt side ved side er bedre end tandem-arrangementet. Begge har fordele og ulemper. Nogle af disse træningstyper har halehjulunderstel, andre næsehjul. Fokker kan her tilfredsstille begge ønsker, men foreløbig har kunderne foretrukket halehjulversionen.

Det var også denne, jeg havde lejlighed til at flyve sammen med *Hein Bullen*, der er chefpilot hos firmaet Diepen, som har forhandlingen af denne og andre Fokker-typer. Maskinen er let at komme ind i og ualmindelig godt udstyret. Der kan indrettes et tredje sæde bagved for en observerende elev, men var det ikke i dette tilfælde. Maskinen tager så stor nyttelast, at den kan have radio og instrumentlandingsudstyr og altså kan bruges til videregående træning.

Jeg fik lov at sidde i venstre side samt at køre og starte den selv, hvilket ikke alle demonstrationsflyvere lader en gøre. Udsynet er fremragende, selv forud på jorden. Da jeg bemærkede, at det nok var endnu bedre på næsehjulversionen, blev jeg gjort opmærksom på, at jeg ved at hæve sædet kunne forbedre det yderligere.

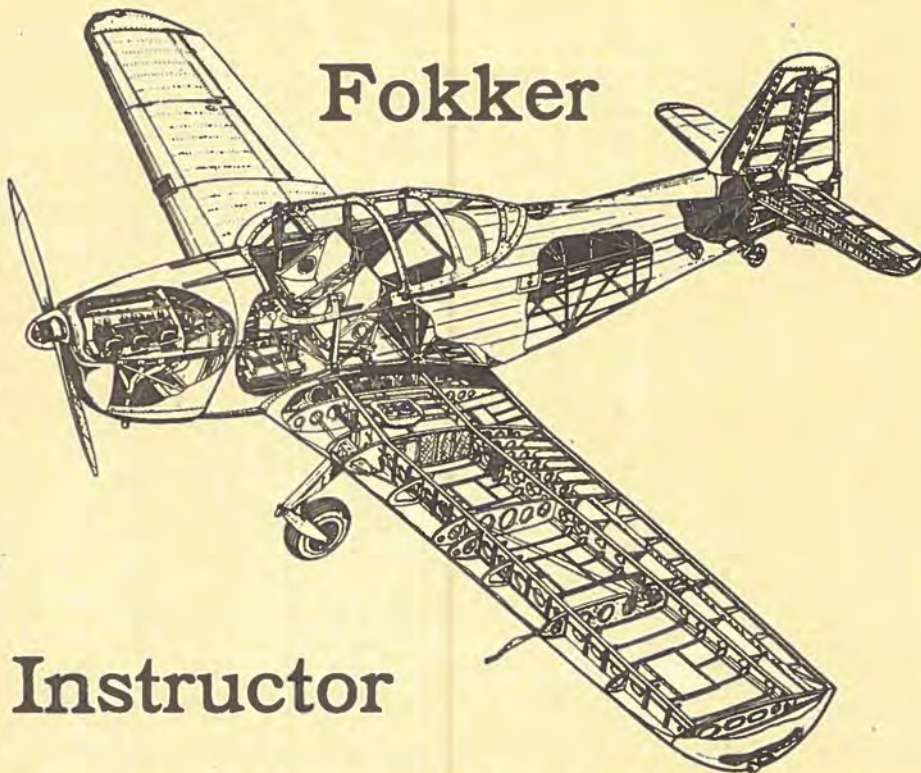
Man mærker egentlig ikke, at man har med en over 1000 kg tung maskine med 190 heste at gøre. Start og stigning (på ca. 110 km/t) forløb normalt, og den var yderst behagelig at flyve lige ud og i drej både under stigning og under vandret flyvning, hvor vi stille og roligt fløj 130 km/t, mens højeste rejsefart er 170. (De opgivne data i nr. 4 er forkerte m. h. t. hastighederne. Topfarten er 215 km/t, minimumsfart 98 km/t. Fejlen stammer fra en meget erfaren engelsk testpilot og skribent, som har troet, fartmåleren viste knots i stedet for miles i timen).

Instructor kan flyves med plexiglastaget åbent. Når det er lukket, kan man uden vanskelighed tale sammen. Jeg prøvede at stille, det foregik uden større varsel, men også uden stort højdetab. Jeg prøvede ingen kunstflyvning, men den er naturligvis i stand til alt. Her vil tandem-tilhængerne straks indvende, at til kunstflyvning og formationsflyvning er det bedre for eleven at sidde i symmetrilinien, og de har måske ret, men man kan ikke få både i pose og søk. Indflyvning og landing er let, uden at den dog lader sig selv, hvilket man ikke ønsker af en maskine, hvorpå man netop skal lære at lande præcist.

Fokker Instructor har allerede fået mange laurbær — ikke mindst i England, hvor den har et par skrappe konkurrenter — og vi tror, at hollænderne vil få glæde af den.

PW.

Fokker



Instructor

Røntgentegning af Fokker S 11 Instructor (190 hk Lycoming 0-435-A). Planet er i helmetal, mens kroppen er Fokkers sædvanlige stålørskonstruktion, som er bibeholdt, da den er let at reparere.

125 maskiner til rally i Spanien

Konkurrencer i tyrefægtning, vinsmagning og flyvning

NÅR disse linier læses, strømmer private flyvemaskiner fra mange lande til Spanien, der som tidligere omtalt har indbudt til et stort rally i dagene 4.-11. juli. Efter anmeldelserne drejer det sig om ca. 125 maskiner fra Belgien, Danmark, Frankrig, Holland, England, Italien, Norge og Portugal. Fra England alene er tilmeldt 60 maskiner med 160 personer. Fra Frankrig er 38 maskiner tilmeldt. Der flyves i alle mulige typer fra Cub til Dakota, nye og gamle, store og små typer mellem hinanden.

De adskillige hundrede deltagere er den spanske aeroklubs gæster under opholdet (det sidste navn, klubben anvender, er «Real Aero Club de Espana»). Ved ankomsten til Spanien får deltagerne det nærmere program udleveret. Der kan deltages i fire konkurrencer, nemlig i en flyvekonkurrence, en vinkonkurrence, en tyrefægtningsskonkurrence og en alm. konkurrence. Det er jo lidt ud over det almindelige. Vinkonkurrencen går — efter hvad vi erfarer fra sædvanligvis velunderrettet kilde i Spanien — ud på, at man med bind for øjnene skal genkende forskellige vintyper. Om tyrefægtningen skriver aeroklubben forsigtigt:

«Vi må gøre Dem opmærksom på, at det er en meget farlig konkurrence. Den foregår, når tyrene lukkes ind på Pamplona's arena, og da tyrene altid går til angreb mod deres vogtere, hvilket mange mennesker anser for en interessant underholdning, sker det, at

folk, som ikke er hurtige nok i vendingen, stanges eller sparkes af tyrene og måske bliver dræbt. Derfor kan vi ikke påtage os noget ansvar for eventuelle ulykker. De ikke deltagende flyvere kan uden nogensomhelst fare overvære begivenhederne som tilskuere.»

Mærkeligt nok har endnu ingen af de danske deltagere meldt sig til denne konkurrence!

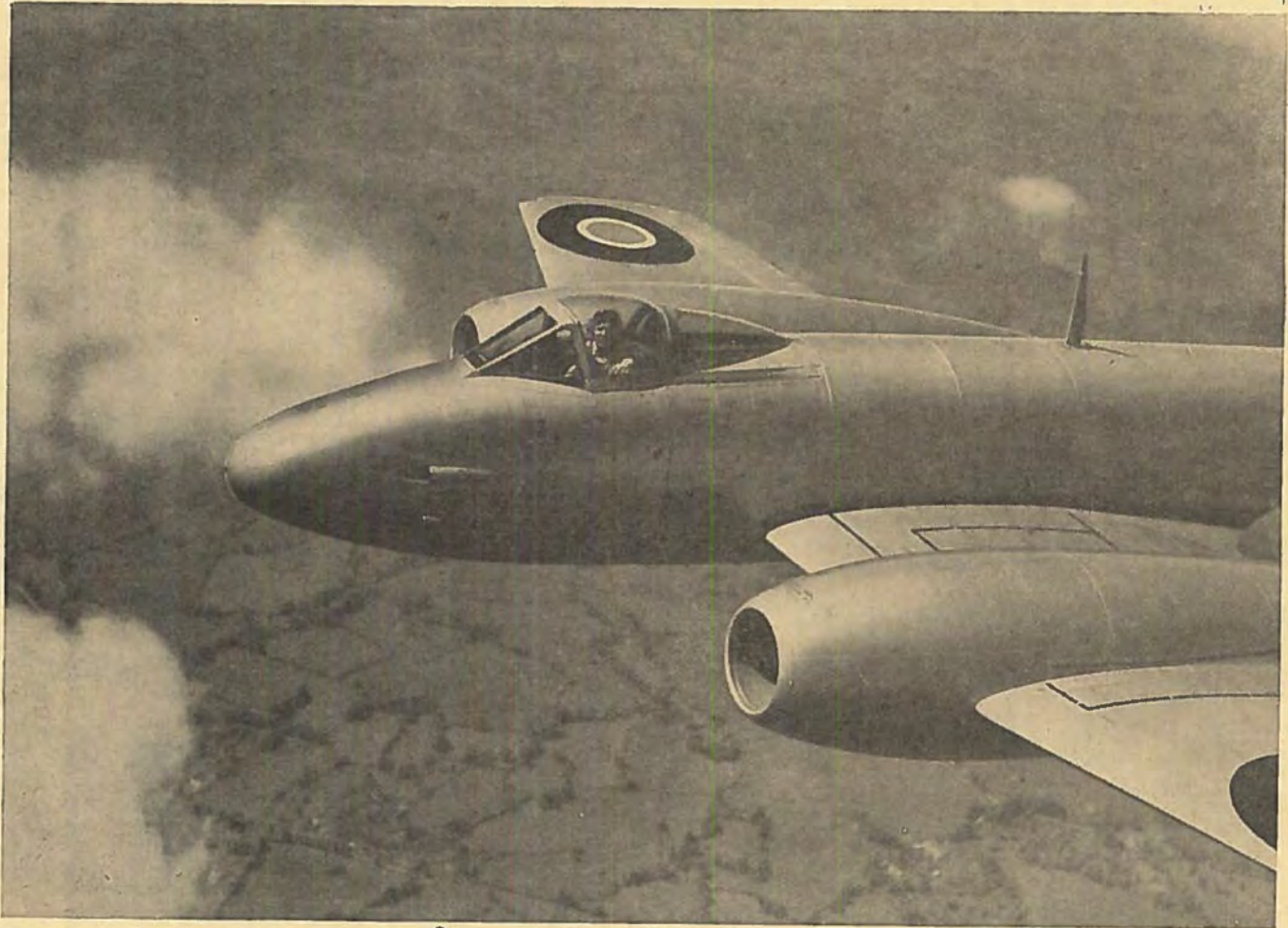
Vort deltagerantal er skrumpet lidt ind, men omfatter nu følgende 11 flyvemaskiner og 24 personer:

Piper Cub AID med Alfred Jensen og Kai Larsen. Auster Autocrat DRA med Carl Dam og Åge Gade. KZ III'erne ECR med Chr. Thomas og A. Strange-Hansen, DEE med Mogens Bank og William Nielsen, DKU med Kromann-Thomsen og Ludv. Hansson, DOZ med Henry Thede og S. Höffner og DTE med Leo Mac van Hauen. Hertil kommer KZ VII'erne DKY med Bj. Andersen, Nygård Jensen og Pauli Frantzen, ABC med Bjerre Petersen og Otto Thomsen og ABF med J. Østergård-Vejvad, K. Villemoes og frue samt endnu en Auster DGY med Johs. Thinesen, Heinrich Knudsen og Felix Henriksen.

Endelig er der KZ III DEA med Theodor Thomasson og E. Birkerød Larsen.

Spaniensturen tegner til at blive en af de mest interessante privatflyveroplevelser efter krigen, og vi håber i næste nummer at kunne fortælle nærmere herom.

**THE CHOSEN WEAPON OF
GALLANT ALLIES — WHO
KNOW AIR FIGHTING AS
IT REALLY IS....**



G L O S T E R M E T E O R

GLOSTER AIRCRAFT COMPANY LIMITED
(BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP)

VANDEL 1949

På grund af den ringe tilstrømning til unionens kursus på Vandel i år, bliver disse begrænset til et instruktørkursus i dagene 24./7.—6./8. samt muligvis et blandet kursus i de følgende 14 dage. Hertil ventes sandsynligvis en del nordmænd.

Men derfor skal man ikke tro, at der er stille på Vandel i øjeblikket. Birkerød Svæveflyveklub har allerede været der i juni, og i juli bliver der storsæson, idet både Polyteknisk Flyvegruppe, Stamgruppen og Århus Svæveflyveklub holder sommerlejr, og Slagelse, Kolding og Vejle vil flyve der i sommer, mens andre klubber fik afslag, fordi, der allerede var fuldt optaget.

Til chef for svæveflyverne på Vandel har unionen udnævnt *Signe Skafte Møller*. Unionens spil vil også være til rådighed på visse nærmere betingelser.

Forhåbentlig vil vejret være godt og blive godt udyttet, så det må strømme ind med resultater i flyvedagskonkurrencen og nye rekorder.

★

3 × 5 timer med samme plan samme dag.

Den stærke blæst i pinsen udnyttede Slagelse Flyveklub til hele tre 5-Timers-prøver til sølv-c. Allerede den 13. marts havde *Tage Slothboe* i *Curt Schrøders* Hutter 17 efter start fra gummitov fløjet 5 timer 08 minutter. Flyvningen blev udført på den 121 m høje Vejrhøj, der ligger ud til Sejrbugten ved Fårevælle.

Pinsedag transporterede klubben sin udvidede Grunau Baby samt et spil til Vejrhøj, og efter lodtrækning startede først *Hans Hende Jacobsen* allerede kl. 04,30 anden pinsedags morgen. Kl. 09,35 landede han, og *Johs. Brandt Jørgensen* afløste. Da han fem timer senere havde fået nok, startede til slut *Curt Schrøder*, som med sin sølv-c-tid landede kl. 20,24. Det må da siges at være en god arbejdsdag. Havde en mand blevet i luften, var danmarkrekorden på 12 timer gået sig en tur, men nu gjaldt det 5-timers prøverne, som ellers er vor vanskeligste betingelse. Forhåbentlig kommer højderne og distancerne ved klubbens sommerlejr i Vandel.

I flyvedagskonkurrencerne indtager klubben en meget stærk stilling.

Mü 13 solgt til Herning

Kun to klubber havde indsendt bud på et af Danmarks få bedre svæveplaner, unionens Mü 13, OY-MUX. De lod begge på 2500 kr. Efter lodtrækningen viste det sig, at det var Herning Svæveflyveklub, mens konkurrenten var Viborg, som nu nok ærgrer sig over ikke



Herning Svæveflyveklub er nu ejer af MUX'en.

Den nordiske modelflyverlandskamp

NÅR disse linier læses, er Dansk Modelflyver Unions landshold i Helsinki til den årlige konkurrence mellem Finland, Norge, Sverige og Danmark. Konkurrencen er berammet til om aftenen den 2. juli med søndagen som reservedag.

Det bliver den 5. nordiske landskamp, og man kan således konstatere, at blandt nordiske flyvefolk er modelflyvernes samarbejde mest konstant. Sverige har hidtil vundet de tre landskampe og Finland en. Sidste år ved Hamar i Norge var vejret ganske forrygende, og resultaterne meget tilfældige.

Det har været finernes hensigt at flyve om aftenen — og det er jo lyst det meste af natten — for at man kan komme til at flyve i roligt vejr uden termik, således at det bliver modellernes konstruktion og deres ejeres start af dem, der bliver afgørende. Under så-

danne forhold er finnerne vant til at flyve og skulle have en god chance for ikke igen at blive nr. 4.

I Danmark flyver vi jo ofte i blæst og har lagt hovedvægten på gode gennemsnitlige præstationer under vore konkurrenceforhold; men det har ført til, at vi faktisk sjældent hører om modelflyvere, som eksperimenterer med modeller med minimal synkehassthed og gode startegenskaber under rolige vejrforhold, således som man gjorde med fine resultater i begyndelsen af fyrrerne.

Når vi derfor, et par uger før landskampen, skal udtale os om vore chancer, tror vi ikke på en dansk sejr, men derfor har det alligevel stor værdi for dansk modelflyvning at deltage i disse konkurrencer og mødes med modelflyvere fra vore nordiske broderlande.

Kunsten stiger.

Sportsflyveklubbens linestyringsafdeling, som fornylig har givet demonstration på Falster, rapporterer først i juni:

»Ved en træningskonkurrence forleden fløj *Axel Nielsen* for første gang rygflyvning og udevendt loop. På mindre end et minut opnåede han — før modellen røg i jorden — 107 points. Ved andre flyvninger opnåede han 135 og 167 points. En anden aften fløj han *Jönssons* model med pålæg om ikke at flyve rygflyvning. Da han havde loopet fire gange, gik *Jönsson* ind og tog håndtaget (uden at modellen landede) og lavede fire forlæns loop for at rette linerne ud igen, og så begyndte han selv! Men til sidst gik linerne så stramt, at han kun kunne flyve parade, for han kunne ikke huske, hvor mange gange, han havde loopet hvilken vej!«

FAI-rekorder med modeller.

FAI har givet meddelelse om 7 nye modelflyverrekorder: Ungarn har opstillet højderkorden for gummitormodeller med 348 m og senere forbedret den til 1442 m. For gummitormodrevne sømodeller har de opstillet den med 136 m, og den kendte ungarske modelflyver *Georges Benedek* har taget højderkorden for svævemodeller fra Frankrig og opnået 2364 meter.

Russerne har taget hastighedsrekorden for fritflyvende gasmotormodeller fra Frankrig

ved at flyve 66,87 km/t, og opstillet en for sømodeller med gasmotor med 50,05 km/t. Endelig har England opstillet den første rekord for gummitormodrevne specialmodeller med 1 minut 06,8 sek.

Der er endnu ikke kommet meddelelse om internationale rekorder for linestyrede modeller.

Odense generobrer gasmodelrekorden.

Der er i øjeblikket en livlig konkurrence mellem vore to største klubber, Sportsflyveklubben og Odense Model-Flyveklub. Efter at *Svend Olsen* fra København i marts havde sat danmarkrekorden for fritflyvende gasmotormodeller op til 14 minutter 30 sekunder, anså man det for ret usikkert hvornår denne rekord kunne forbedres. Imidlertid satte odenseaneren, *Valdemar Petersen*, den 13. maj rekorden op til 17 minutter 07 sekunder med sin Calle 16 D, og han er desuden blevet vor anden C-diplom-indehaver med gasmotormodel.

Årsrekorderne stiger.

Verner Buch-Andersen har næsten gjort vort Wakefieldhold til grn ved at opstille en årsrekord på 34 sekunder med en Korda. Ganske vist har holddeltagerne rapporteret flyvninger omkring 2 minutter (hældigvis), men det har været uden kontrol.

Valdemar Petersens gasmotormodelflyvning på 17 min. 07 sek. er naturligvis også årsrekord.

SP's gummitormodelflyvning på 133 sekunder var 1 stor fare, da *Erling Sørensen* fra Sportsflyveklubben på sine A-diplomflyvninger med en Tern (C-1) havde en tid på 160 sekunder, men det var 3 sekunder for lidt til de forlangte 30 sek.s forbedring.

Den 30. maj fløj *Ib Glindemann-Nielsen* fra Sportsflyveklubben en meget interessant aften-termikflyvning i Uterslev mose, hvor hans Calle 10 fløj 46 minutter 10 sekunder, men uden tilstrækkelig kontrol.

Vi kan således konstatere mere liv over årsrekorder end i noget tidligere år.

For mange svæveflyvehavariet i 1948.

Ifølge Luftfartstilsynets statistik for 1948 blev der i kalenderåret 1948 fløjet 610 timer udvidet og 910 timer begrænset svæveflyvning. Omregnet p. gr. af en normal gennemsnitshastighed og strakt lige ud svarer det til 36.400 og 47.250 km eller tilsammen 83.650 km. Hvis vi altså ikke bare fløj rundt om flyvepladsen eller rundt i (eller om) termikken, havde vi tilsammen kunnet nå jorden rundt ved ækvator to gange.

Let og smertefrit ville det nu ikke være gået, for der var 10 større og 18 mindre havariet, hvorved en person blev dræbt og 2 såret. Det vil sige, vi har et havari for hver 3000 km, hvilket er 132 gange så ofte som privatflyverne og 2100 gange så ofte som den regelmæssige offentlige lufttrafik for at tage et par skumle sammenligninger. Så det er ikke mærkeligt, at man snart ikke kan forsikre et svæveplan mere.

En del af havarierne skyldes uagtsomhed — ved parkering på jorden, så man kan ikke uden videre slutte, at det er 2000 gange så farligt at svæveflyve, som at tage en DC-6 til Paris. En anden stor gruppe havariet skyldes sving i lav højde, som der derfor fremdeles er al mulig grund til at undgå.

Englænderne udruster deres danske konkurrenter til Wakefieldkonkurrencen

Den sidste dag i denne måned finder den berømteste internationale modellflyvekonkurrence, kampen om Wakefieldpokalen, sted på Cranfieldflyvepladsen i Bedfordshire i England. Det bliver den 14. konkurrence i rækken om den berømte pokal, som den afdøde olie-konge, Lord Wakefield, i sin tid udsatte. Lord Wakefield støttede sportsflyvningen på mange måder og stod bag ved mange af de store pionerflyvninger i tyverne og trediverne. Modellflyvningen fulgte han ingen holdkonkurrence, men en individuel konkurrence, hvor sejren tilfaldt det land, der har vinderen på sit hold.

Fra hvert land kan deltage op til 6 modellflyvere samt en holdleder. Det er imidlertid ingen holdkonkurrence, men en individuel konkurrence, hvor sejren tilfaldt det land, der har vinderen på sit hold. Konkurrencen flyves med gummimotormodeller af en ganske bestemt størrelse og med en bestemt maximumvægt, således at man kæmper under lige forhold. Bygningen af Wakefieldmodeller er utvivlsomt et af de fineste områder inden for modellflyvningen. Ved meget omhyggelig konstruktion og bygning, ved en uhyre minutiøs trimning og ved videreudvikling af hele serier af modeller bliver man efterhånden Wakefield-specialist. Mens man før krigen regnede med, at en Wakefieldmodel af fineste art kunne opnå et gennemsnit af 3 minutter i rolig luft, er englænderne nu oppe på over 4 minutter. Vore bedste folk lå i begyndelsen af fyrrerne på lidt over 2 minutter og håber at kunne nå det igen nu.

Imidlertid spiller heldet — termikken — jo ind i modellflyvekonkurrencer og har afgjort

de fleste af Wakefieldkonkurrencerne. Men nu har man for første gang efter skandinavisk forbillede indført en regel, efter hvilken ingen flyvning regnes med mere end 5 minutter, hvilket i øjeblikket regnes for den højst mulige ydelse uden termik. Da man desuden ikke, som vi er vant til, kan indsatte reservemodel, er man slet ikke glad for termikken.

Hvis modellen på første flyvning forsvinder, er den jo gal. Derfor er anvendelse af såkaldte »dethermalizers« nødvendige. Det er bremsemekanismer, der efter fem minutters flyvning bringer modellen ned. Som regel anvendes, da vægten er af overvældende betydning, lette silkefaldskærme, der udløses ved lunter.

Wakefieldmodeller i Danmark.

Først lige før og under krigen begyndte man i Danmark at interessere sig for Wakefieldmodellerne. Vi deltog i 1939 i den Nordiska Modellflygtävlingen i Örebro med tre mand og havde i 1941 et seks-mands hold klar, men på grund af tyskernes angreb på Rusland trak tyskerne den givne udrejsetil-ladelse tilbage. Siden sygnede gummimotormodellerne hen, kvalt af materiale-mangel. De er nemlig totalt afhængige af tilførsler af det særlige motorgummi samt af det lette balsatræ, og selv om der nu er gået over 4 år siden krigens afslutning, og næsten alle landets modellflyvere har disse materialer, så venter vi endnu.

Imidlertid ved man ikke, hvornår konkurrencen igen finder sted i et land inden for rækkevidde (det afhænger af, hvem der vinder), så for at vise flaget har Dansk Modellflyver Union søgt at få et dansk hold til England. Da unionen selv har store udgifter til den nordiske landskamp i Finland, er der til Wakefield kun blevet til at sende førsteinstruktøren af sted som holdleder. (En sådan fordres i reglerne).

Heldigvis var der blandt de få kvalificerede modellflyvere nogle stykker, som selv ville klare deltagelsen, men de havde kun nogle få ældgamle modeller eller nogle gamle materialer. Ikke desto mindre gik de i gang med arbejdet, og vi tilmeldte et hold, men bemærkede dog, at man på gr. af materiale-mangel ikke måtte stille for store forventninger til os.

Nogen tid efter kom der fra Society of



Paul Kuniss fotograferet i 1941 med en Wakefieldmodel.

Model Aeronautical Engineers og fra The Federation of Model Aeronautical Manufacturers & Wholesalers meddelelse om, at man var blevet enige om at sende det danske hold tilstrækkeligt med balsa og motorgummi til 12 Wakefieldmodeller, og det ankom i begyndelsen af juni.

Vi danske modellflyvere er vore engelske kammerater meget taknemmelige for denne yderst forstående og sportslige gestus.

En opmuntring har vi også fået fra C. C. Wakefield & Co. i København, som har sendt en check på 100 kr. til støtte ved deltagelsen, og det samme har Dunlop Rubber Co., hvis motorgummi er af afgørende betydning for præstationerne, gjort.

Det danske hold.

Det danske hold består af følgende: Peter Christiansen fra Helsingør, der i sin tid var en af vore bedste Wakefieldflyvere, som var med i Örebro og udtaget i 1941.

Paul Kuniss fra Sportsflyveklubben er også en af vore Wakefieldfolk, og sidste år var han den eneste, som var i funktion — og det med førkrigstider.

Carl Johan Petersen fra Odense er velkendt som den eneste, der har opnået højeste diplom med såvel svævemodel, gasmotormodel som gummimotormodel.

Jørgen S. Petersen er ikke M-eliteflyver, men er velkendt for sine svævemodeller og har for nylig opnået fine resultater med små gummimotormodeller.

Mogens Erdrup, tidligere verdensrekordindehaver i svævemodeldistance, deltager muligvis også.

Selv om de nu har fået fineste gummi i modellerne, har de danske deltagere imidlertid ikke tilstrækkelig tid til at træne sig selv og modellerne op til de store ydelser, men alligevel får de sikkert en strålende oplevelse ved at deltage i Wakefieldkonkurrencen.

PW.



Lord Wakefield of Hythe, olie-kongen og flyvemæcenen, der allerede i 1911 støttede modellflyvekonkurrencer og desuden har brugt mange penge til fremme af svæve og motorflyvning. Han døde i 1941.

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

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

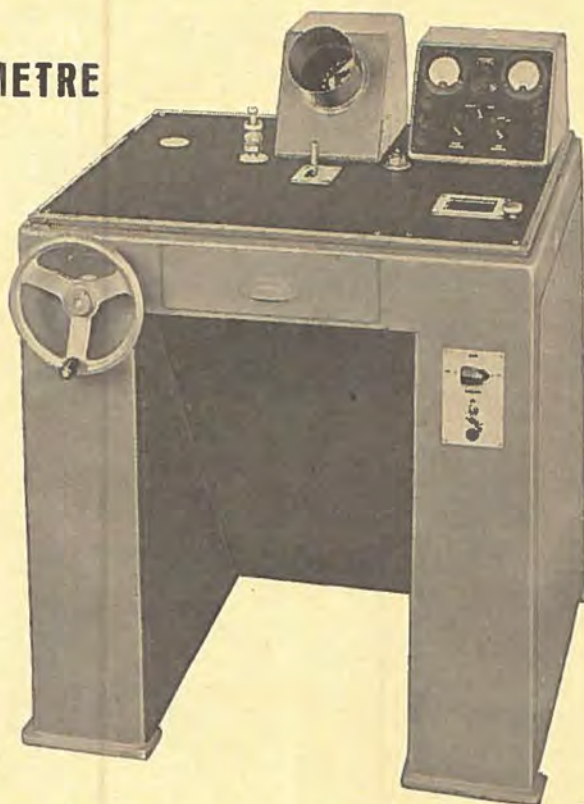
STROBOSKOPISK PRØVESTAND FOR TACHOMETRE

Kan tilsluttes vekselstrømslysnettet
 Område 150 til 20.000 omdr. pr. min.
 Frekvensmeter kontrollerer blinklyset
 Belastningsprøveapparat for Tachometergeneratorer
 Alle typer Tachometerinstrumenter kan tilsluttes



BRYANS AEROEQUIPMENT LTD.

Willow Lane, Mitcham Junction, Surrey, England, Cables: Bryquip, Phone, London
 Repræsentant: DANAVIA A/S, Poul Ankers Gade 2, København K. Telf. Centr. 4:42



Vi kan også levere: Prøvestande for elektriske og luftdrevne Gyroinstrumenter - Lavtryksskærm - Trykprøveapparater - Apparater til måling af fluorescerende Instrumenters lysstyrke - Prøvesæt for termometre.

„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

FLYVEMASKINER

En KZ VII (lærke) og en KZ III, begge med lanterneudstyr og ualmindelig velholdte, ønskes solgt for bedste bud evt. på ratebetaling. Begge maskinerne har fløjet ca. 50 timer efter første 600 timers eftersyn. Bill. mrk. 71 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København K.

Flyvemaskine sælges

1 stk. 4 personers KZ VII i fineste stand sælges til omgående levering. Bill. mrk. 72 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

KZ VII (Lærke)

fint udstyret, radio, kun ca. 100 flyvetimer, til salg for højeste bud. Bill. mrk. 73 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Til salg

Grunau Baby II B med bundkobling (begrænset), særdeles velholdt. Henvendelse:

B. Bækgaard Rasmussen,
 Østrup pr. Veksø.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106

Telf. Helrup 5664

PIPER CUB

velholdt, sælges. Nærmere oplysninger gennem bill. mrk. 74 modt. FLYV's eksped., Vesterbrogade 60, København V.

Verdens hurtigste jager

J-29

slår alle rekorder!



Byg Sigurd Isacsons
succesmodel med

SWING-KONTROLL

I titusindvis af svenske drenge er blevet jagerflyvere med Sigurd Isacsons J-29! Du kan selv blive det: J-29 bygger sig selv flyver i en stor cirkel og kontrolleres med en enkelt line. Du kan udføre angrebsflyvning, styrtduk, looping, mærkelanding, formationsflyvning og opnå 150 km/tim.

Samlesæt med alle dele færdige, farve-trykte kropsider (profilkrop for høj fart), svenske emblemer, kontrolline og den morsomste bygge- og flyveinstruktion, du nogensinde har set, for kun kr. 4.50.

Bestil J-29 allerede i dag. Du glemmer den aldrig.



BROGADE 6-8, ODENSE

Modtager De ikke bladet regelmæssigt, da ret venligst henvendelse herom til postvæsenet eller til bladets ekspedition, ikke til klubben.

Motorflyverkalender 1949.

- 2.-10. 7. Tour de France.
- 4.-11. 7. Rally i Spanien.
- 12.-19. 7. International flyveuge i Italien.
17. 7. Internationalt stævne i Deauville. (Fr.)
- 23.-31. 7. Internationale Luchtvaart Show Ypenburg (Holland) omfattende model-, svæve-, motor- og ballonflyvning samt faldskærmsudspring og en udstilling.
30. 7.-1. 8. King's Cup og andre air races i Birmingham.
- 30.-31. 7. International rally i Orange. (Fr.)
- 27.-31. 8. International tur gennem Schweiz.
4. 9. Flyvedagen (Danmark).
- 7.-11. 9. SBAC flyvestævne og udstilling. Farnborough.

Diverse begivenheder i 1949.

10. 7. Sidste frist for bestilling af lodsedler til flyvelotteriet.
1. 8. Flyvelotteriets salg begynder.
15. 8. Klubberne indsender meddelelse om salgets forløb til lotteriets kontor.
- 2.-9. 9. FAI-kongres i Cleveland, USA.
11. 9. Gordon-Bennett-ballonløb (Belgien).
15. 9. Flyvelotteriet slutter.

Modelflyverkalender 1949.

(Ret til ændringer forbeholdes)

1. 7. Sidste frist for tilmeldelse til DM for gummi-, gas- og linestyrede motormodeller.
- 2.-3. 7. Linestyingskonkurrence i Belgien.
3. 7. Nordisk landskamp i Finland.
10. 7. Sidste frist for bestilling af lodsedler til flyvelotteriet.
10. 7. DM for motormodeller, Roskilde.
15. 7. Sidste frist for forsinket sommerlejrtilmeldelse.
31. 7. Wakefieldkonkurrence i England.
1. 8. Flyvelotteriets salg begynder.
1. 8. Int. gasmotormodelkonkurrencer i Engl.
- 7.-14. 8. Sommerlejr i Vandel.
15. 8. Klubberne indsender meddelelse om salgets forløb til lotteriets kontor.
- 15.-20. 8. Stort klubinstruktørkursus. Odense.
28. 8. Flyvedagskonkurrencerne slutter.
29. 8. DMU 12 år.
- 3.-5. 9. Int. konkurrencer i Belgien.
4. 9. Flyvedagen 1949.
11. 9. Int. konk. for linestyling i Monaco.
15. 9. Flyvelotteriet slutter.
18. 9. DM for svævemodeller. Århus.
16. 10. Femte distriktskonkurrence.
27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
31. 12. Pointskonkurrence og årsrekordår slutter.

★

USA's Reserver.

USA's Air National Guard har nu 2100 flyvemaskiner — hvoriblandt 75 F-80 Shooting Stars. Før krigen havde man kun 300 mindre luftfartøjer. Der er indrulleret 35.000 amerikanere i Air National Guard i dag.

100 C-46 Commandos vil blive taget frem fra lagrene i Walnut Ridge for anvendelse i USAF. Yderligere 100 er i begyndelsen af dette år taget frem og gjort tjenestedygtige. Disse anvendes nu af det kinesiske luftvåben. USA har snart taget 50 pct. af de gemte flyvemaskiner frem igen. C. C.

Danskere til sommerlejr i Holland.

Modelflyvere, som er interesseret i at være gæster i en stor sommerlejr i Holland fra 20. -27. august ved Ermelo, bedes straks henvende sig til forsteinstruktøren.

Splinterny SG. 38 sælges

til ca. halv pris. Henvendelse W. Jensen, Katrinegade 9, Kolding. Telefon 1777.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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

BROOMWADE

Luftkompressor

og

Trykløftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab

Det Norske Luftfartselskab

Hærens Flyvertropper

A/B Flygmotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Hvad med Kongelig dansk Aeroklub?

Det vil sikkert have undret nogle af læserne, at vi fortsætter med unionerne og med betegnelsen Det kongelige danske aeronautiske Selskab, efter at de nye love er vedtaget.

Det er imidlertid ikke muligt uden videre at springe fra den ene organisationsform over i den anden, og de nye love bliver derfor ikke sat i kraft, før alt er klart.

Praktisk håndbog for luftturister.

FAI's privatflyveafdeling, som har til huse hos Royal Aero Club's Air Touring Department i London, har udsendt en praktisk »Air Touring Guide to Europe, 1949—50«.

Den er på 220 sider og indeholder en mængde oplysninger af værdi for privatflyvere, der vil flyve rundt i Europa med så lidt besvær og så megen fornøjelse som muligt.

Man får oplysninger om pasforhold, told- og benzin-carnets, om alle de nødvendige tilfaldelser, valutaforhold og de papirer, man skal have med. Der er kort over forskellige foreslåede ruter og oplysninger om lufthavne og forskellige praktiske forhold i 16 lande. Naturligvis kan man ikke i en lille håndbog som denne have alle flyvepladserne med, men der er anvisninger på, hvor man kan få nærmere oplysninger, kort o. s. v.

Bogen bringer også oplysninger om radioforhold, landings- og hangarskatter og benzinpriser i de forskellige lande og afsluttes med omregningstabeller og tabeller over solopgang og solnedgang.

Så hurtigt som forholdene skifter, kan en sådan bogs oplysninger ikke stadig forblive korrekte, men de er i hvert fald en meget god vejledning, og det er meningen, at udsende bogen hvert år.

Den koster 7 shilling 6 d. og kan bestilles gennem DKDAS.

Ringsted og Omegns Flyveklub ophævet.

Adskillige af motorflyveklubberne forsvinder i denne tid, og sidst er det Ringsted-klubben, som har opgivet håbet. Flyveinteressen i Ringsted føres videre af Ringsted Svæveflyveklub og Midtsjællands Modelflyveklub.

Foredrag i Sportsflyveklubben.

Den 19. maj holdt de to Afrika-flyvere *Walther Greulich* og *Alfred Fischer Rasmussen* foredrag i motorflyveklubben om deres tur, som også vil være FLYV's læsere bekendt fra juninummeret. De havde optaget en række udmærkede fotografier samt en lille film. Adskillige medlemmer benyttede lejligheden til at forhøre sig om de praktiske erfaringer.

Samme aften vistest andetseds for svæve- og modelflyversektionens medlemmer samt for eleverne på teorisolen Shell-filmen »Hvordan flyver man«, hvorefter kommunelærer *Knud Flinsted-Jensen* fortalte om sin USA-rejse.

Nedsatte priser på Fyn.

Priserne i Fyens Flyveklub blev fra 1. juni nedsat til 40 kr. i timen for KZ III, 45 kr. for Auster Autocrat og 60 kr. for KZ VII — alt for udlejning samt under forudsætning af skønsmotoring (2150 omdrejninger pr. minut på Cirrus-motorene og 2200 for Continental C-125) samt beregning af flyvetiden fra motoren startes, til den stoppes igen.

Air-Danmark (Aerosport).

Da leverancerne af The Inter-Services Recognition Journal er blevet forbedrede, har medlemmerne nu mulighed for at erhverve sig dette tidsskrift, som grundet sit indhold, der udelukkende omhandler typekendning, er af stor interesse og værdi. Som bekendt sælges dette tidsskrift intetsteds i verden. Fotoserier, bøger, tidsskrifter, tabeller etc. udgivet af Air-Britain er til salg til billigste priser — dog kun på bestilling og til medlemmer. Ved velvillighed fra indehaveren af typetidsskriftet »Mondraero« — redaktør *Claude Le Guezec* — er det lykkedes at fremskaffe samtlige (16) udkomne numre af dette. Som bekendt arbejdede dette tidsskrift sammen med The Aeroplane Spotter. Nærmere oplysninger om ovenstående gennem formanden.

4. juni besøgte Air-Danmark (Aerosport) luftmarinestationen og fik der forevist Sea-otter og Catalina. Hele Catalina'ens installation blev demonstreret. Mødet — som blev krydret med muntre historier om oplevelser ved flyvninger med Catalina herhjemme og på Grønland — blev en stor succes.

I øjeblikket foregår i klubben en konkurrence, der som præmier har en flyvetur retur København—London og en flyvetur retur København—Bruxelles med SAS. Alle medlemmer, som har betalt kontingent (10 kr. årlig), deltager. C. C.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Byen 5348 Postgiro: 25080

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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Alborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Isensvej 51 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.

Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høgslund.

Sekretær: Civilling, Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør: Per Weisshaupt, Bildahpark 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Sven Wiel Bang, I.E. Ohlsensgade 12, København Ø. — Postgiro 520.84.

800 timer mellem hovedeftersyn for Cirrus Minor II.

Det engelske Air Registration Board har tilføjet, at tiden mellem hovedeftersyn for Cirrus Minor Serie II motoren sættes op fra 600 til 800 timer. Da denne motor anvendes i udstrakt grad i Danmark i KZ III og Auster Autocrat, har denne meddelelse også interesse her, idet man kan forvente en tilsvarende forhøjelse her i landet.

Udgifterne til hovedeftersyn er altid ret betydelige, så det vil betyde en lettelse i omkostningerne ved flyvningen, at denne udgift kan fordeles over et 33 pct. større timetal.

Konkurrenceflyvning i Esbjerg.

Vestjysk Flyveklub og Vestjysk Flyve-skole havde til den 12. juni indbudt til konkurrenceflyvning på Esbjerg flyveplads.

Opgaverne var en trekantflyvning af cirka en times varighed samt tre mærkelandinger. Der deltog 20 flyvere, men opgaverne var sandsynligvis for svære, da kun 8 gennemførte korrekt.

Resultaterne for de tre første blev:

Automobilhandler *Karl Hansen* ÷ 33 points
Ingeniør Pontoppidan ÷ 149 points

Fabrikant *Ørum Petersen*, Herning, ÷ 156 points.

Fjerde præmie tildeltes teglværksbestyrer *Skak*, Herning, for ÷ 1160 points, men afgørelsen var ikke helt sikker.

KZ III til salg

Meget velholdt. 210 timer til første hovedeftersyn. Fabriksny januar 1947. Pris kr. 18.000. Udbetaling kr. 5000, resten efter aftale. Bill. mrk. 75 modt. FLYV's eksped., Vesterbrogade 60, København V.

Flyveulykken den 28. maj.

Under en sammenkomst med pressen, hvor det blev meddelt, at ingeniør *Grønæk Laugesen* havde overtaget den daglige ledelse af Fyens Flyveklub efter *Holger Pedersen*, foretog *Grønæk Laugesen*, der netop havde fået kunstflyvningscertifikat, en opvisning i klubbens KZ II-T. Efter et loop i lav højde syntes maskinen at stalle, hvorpå den gik i spind og styrtede ned. Den gik omgående i brand, og ingeniør *Laugesen* blev dræbt på stedet.

Standerhejsning i Alborg.

Aalborg Flyveklub hejste sin stander ved en festlighed om aftenen den 25. maj i Aalborg lufthavn, hvor der var lejlighed til dans og flyvning.



MINDEORD

Fyens Flyveklubs formand, trælasthandler *Svend Fondt*, har sendt os følgende mindeord over ingeniør *Gunnar Grønæk Laugesen*.

Den 28. maj klokken 16,10 mistede vi *Laus*. Han var et af de fineste og mest ærlige mennesker, der nogensinde har siddet ved pinden i en flyvemaskine.

Laus var jyde, opvokset ude i det magre Vestjylland, født i Aulum den 25. juni 1917. — Efter at have været i tømrerlære gik han på teknikum i Odense og Horsens og slog den gang sin samtidige ved sin eminente begavelse. — Han bestod sin eksamen med det største antal points, der nogensinde er opnået på teknisk skole i Odense, og på Horsens Teknikum løste han på 2/3 af den fastsatte tid en opgave, som ingen anden før, nogensinde havde formået at løse på det fulde antal timer. —

Laus var populær, han kunne alt, hvad han tog fat på, var rolig som en tallerken tykmælk, talte aldrig ondt om nogen, og var altid i et afbalanceret og godt humør. — Selvfølgelig havde han også let ved at flyve; da han havde fløjet i 3 timer, sagde HP: »Hvis han måtte, kunne han nemt gå solo.« Selvfølgelig klarede han sine prøver til ug, blev erhvervsflyver med knap 200 timer og begyndte omgående at lære avanceret flyvning. —

Laus var kendt og velst i udlandet. Vi var på mange ture sammen og plejede at lave vore flyvninger med beregninger efter alle kunstens regler, og som regel passede det hele på minuttet. Fra 15. maj blev Laus flyveleder i Fyens Flyveklub og skulle den skabesvangre lørdag give en lille debutopvisning for klubmedlemmer og pressen.

Ja, vor bedste privatflyver gik bort og med ham var berømt OY-DRO. Hans minde vil leve, og vi vil trænge til flere hans slags. Han var en pyrd for flyvesporten og han var en gav kammerat.

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

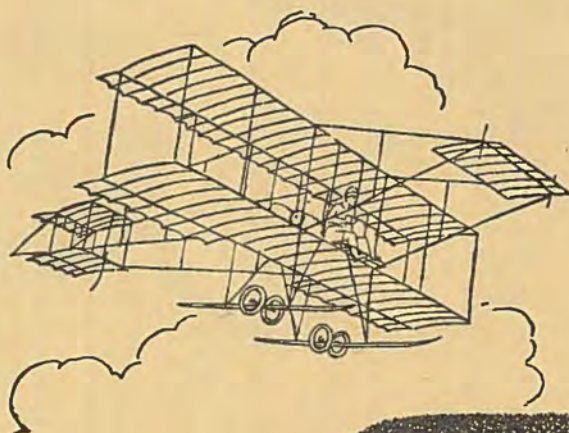
anbefales til Anvendelse i
Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil Kr. 4.75
Fartøj-Journal 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) . . . 2.50
Arbejdsbog 0,85

Ekspederes fra

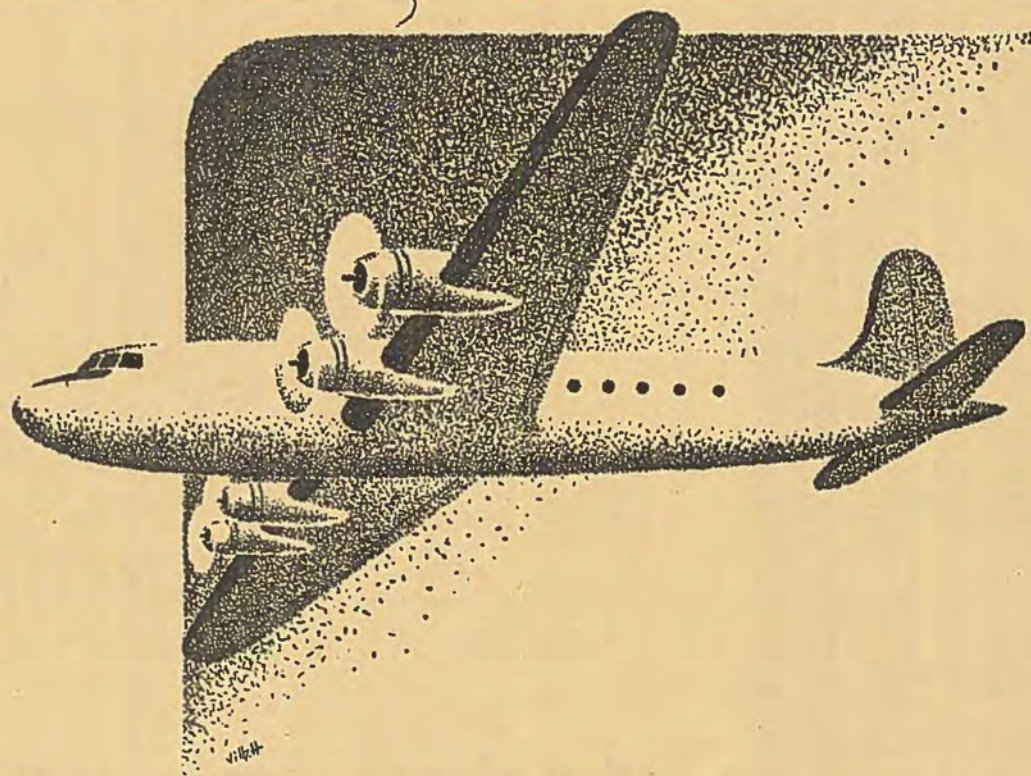
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404



OLIEN fremmer UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var optundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde. intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





Hvor som helst United Aircraft's motorer, propeller og flyve-maskiner benyttes, kan der med kort varsel tilkaldes en United Aircraft service-mand, som vil kunne vejlede luftfartselskaberne med de problemer, der måtte opstå.

Her skal blot nævnes nogle af de mange områder, hvorpå denne trænede service-stab overalt i verden kan hjælpe luftfartselskaberne:

- Medvirken ved fremskaffelse af reservedele
- Råd og vejledning med hensyn til driftsøkonomi
- Oplysninger om de nyeste installationer
- Bistand ved bestilling af det rigtige værktøj
- Senest indvundne erfaringer angående vedligeholdelsesproblemer.

Denne hjælp overfor luftfartselskaberne er kun en del af den service, som — vederlagsfrit — ydes af United Aircraft's verdensomspændende service-organisation. Den er et led i bestræbelserne på at skaffe luftfartselskaberne de færrest mulige vanskeligheder og den bedst mulige økonomiske drift ved anvendelse af United Aircraft's materiel.

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

SIKORSKY HELICOPTERS

CHANCE VUGHT AIRPLANES

FLYV

Nr. 8

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



M. P. Eskildsen død

★

Tyrkiske
flyvemaskiner

★

Med FLYV i KZ IV

★

Danske privatflyvere
i Spanien

★

Dansk modelflyvesejr
i Finland

★

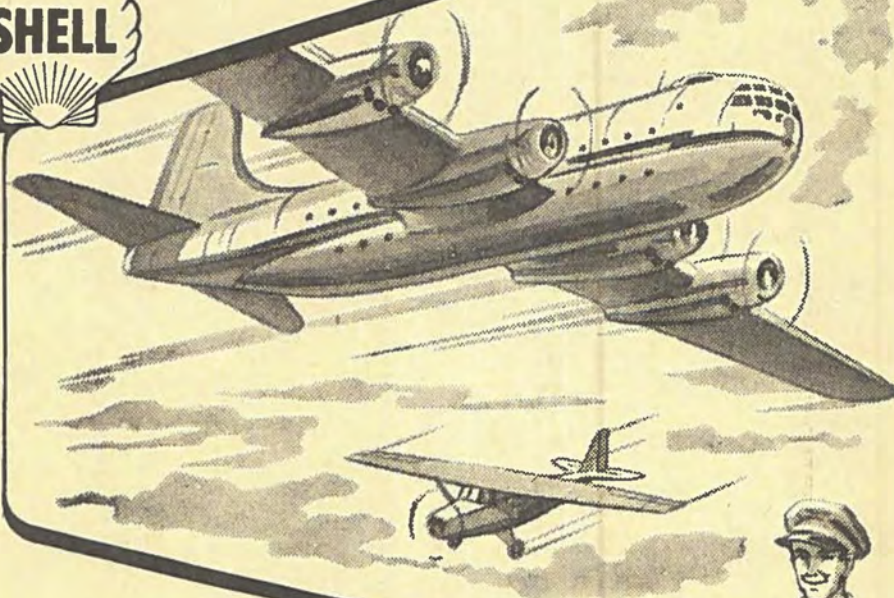
Flyvedags-
konkurrencerne

★



STØT FLYVELOTTERIET!

RIGTIG SMØRING



Store flyvemaskiner ... og små

Rundt om på alverdens flyvepladser vil De finde Shell olie benyttet både til store og små flyvemaskiner. For Shell olie har alle de specielle egenskaber, der gør flyvningen mere sikker og gør det muligt nærsomhelst at lade maskinerne præstere alt, hvad de kan yde.

Også indenfor automobilkørsel, skibsfart og industri har Shell's verdensomspændende forskning ydet sit bidrag til moderne fabrikation og transport — der er en Shell olie til at klare ethvert smøreproblem.



SHELL

L 4



FLYV



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

Nr. 8

August 1949

22. årgang

OVERINGENIØR M. P. ESKILDSEN

22. september 1882 — 28. juni 1949

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab har lidt et meget stort tab ved overingeniør Eskildsens bortgang. Ikke alene har vi mistet vor formand, men vi har mistet en leder, der var en markant personlighed, en af de fremragende og betydningsfulde mænd, som samfundet tilsyneladende stadig bliver fattigere på.

Ejendommeligt, at en sindig og stok-konservativ jyde skulle blive en af de mest fremtrædende foregangsmænd inden for et felt, som ellers mest hidkalder de unge, de begejstrede idealister og fremsynede forretningsmænd. Overingeniør Eskildsen var uhyre ansvarsbevidst, usvigelig pålidelig og grundig indtil den mindste detalje, og han havde dertil en umådelig arbejdssevne. Med disse egenskaber ville han have gjort fyldest hvor som helst, og det var måske netop derfor, at han i marts 1918 som marineingeniør ved undervandsbådene fik overdraget hvervet at forbedre driftssikkerheden af marinens flyvemateriel, som han intet kendte til.

Ingeniør Eskildsen blev ikke grebet af flyvegrillen — han blev iøvrigt aldrig grebet af nogen grille, for han stod solidt og fast på jorden og på sine meningers urokkelighed. Men han gjorde sin pligt, og det gjorde han så godt, at han måtte vie resten af sit liv til flyvningens sag, først i marinen og dernæst i Statens Luftfartstilsyn og næsten hele tiden i Aeronautisk Selskab. Ingeniør Eskildsen har i tidens løb haft mange modstandere — men ingen fjender — for hans modstandere måtte bøje sig i ærbødighed for hans retfærdighedsans og hans retlinede natur, der var helt uden svig, men han havde sin egen mening om forholdene, og den veg han ikke fra, og mange er de, som måtte give ham ret, selv om de ikke syntes om det.

Ingeniør Eskildsen blev snart medlem af Det Kongelige Aeronautiske Selskab, men en arbejdsom personlighed som hans



Den 28. juni mistede dansk flyvning en af sine sørende mænd. Chefen for Statens luftfartstilsyn, formanden for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, overingeniør M. P. Eskildsen, døde efter få dages sygdom omtrent 67 år gammel.

Overingeniør Eskildsen udgik i 1905 fra Søværnets Ingeniørskole. Fra 1910–22 var han marineingeniør, og under krigen 1914–18 var han tjenstgørende ved undervandsbådene. Straks efter krigen afslutning kom Eskildsen ind ved Marinens Flyverskole og blev ledende ingeniør lige til 1939, da han overtog den nyoprettede stilling som luftfartsingeniør og chef for Statens Luftfartstilsyn og i 1946 udnævntes han til overingeniør.

Som et led i sit store arbejde var det en naturlig sag for overingeniør Eskildsen at stille sin viden og arbejdskraft til rådighed for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, først som menig bestyrelsesmedlem, derefter som kasserer og siden 1940 som formand. FLYV havde i denne forbindelse Eskildsens bevidenhed; lige fra bladets start i 1928 har han fulgt dets travlhed med en aldrig svigtende interesse.

kunne ikke holde ud at være passiv tilskuere, og allerede i 1923 kom han ind i selskabets bestyrelse, hvor han, bortset fra en kortere overgang, har ydet en uafbrudt og en uvurderlig indsats for selskabets gode trivsel og dets økonomiske fremgang. Ingeniør Eskildsen fandt, at Aeronautisk Selskab havde en mulighed for at blive af betydning for sports- og privatflyvningens fremgang, og da denne lå ham så stærkt på sinde, så fandt han det som sin pligt utrættelig at søge denne mulighed forbedret. Han redigerede og skrev også selv flere bøger både til undervisningsbrug og af historisk art, ligesom han her i FLYV mange gange har fremført vægtige indlæg i flyvesagens mangfoldige afskygninger.

Fra marts 1940 til sin død var overingeniør Eskildsen formand i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Det er ufatteligt, at han kunne få tid til dette arbejde, da hans tjeneste som chef for statens Luftfartstilsyn lagde et stadigt stigende beslag på hans arbejdssevne. Det blev efterhånden også mange gange, at han meddelte bestyrelsen, at nu hverken ville eller kunne han fortsætte længere som formand. Men bestyrelsen strittede ligeså ofte imod, selv om det blev vanskeligere og vanskeligere for hver gang, og ingeniør Eskildsens pligtfølelse fik ham til at fortsætte. Han gav sig selv til det sidste. Dagen før han blev syg (4 dage før han døde) var han med til et udvalgs-møde om selskabets nyordning, og det lå ham meget stærkt på sinde, at Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab kunne fortsætte de rige traditioner i et sundt og godt spor til øget gavn og glæde for flyvesportens udøvere i Danmark. Måtte vi evne at bygge videre på det fundament han har støbt for os.

I taknemlighed vil vi ære overingeniør Eskildsens minde i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Leif Prytz.

Den britiske flyvemaskine- og flyvemotorindustri

EN oversigt over virksomheden inden for den britiske luftfartsindustri viser, at 30 af de betydeligste flyvemaskinefirmaer og 7 flyvemotorfabrikker har over 100 flyvemaskinetyper og mindst 40 motortyper i serieproduktion, under konstruktion, under udvikling eller på et meget fremskredet forberedelsesstadium, og disse tal omfatter ikke de tunge reaktor-bombetyper og nye natjagere, som er i ordre til Royal Air Force, samt visse flyvemotorer, som endnu er på den hemmelige liste.

Af de 60 flyvemaskinetyper, som er under produktion, er de ni reaktordrevne, og tre er udstyret med propel-turboreaktorer. Af de 25 motorer, som er under bygning, er de fem turboreaktorer, og fire er propel-turboreaktorer. Bortset fra de flyvemaskinetyper, der anvendes til afprøvning af nye motorer, er ni af de flyvemaskiner, som har været i luften, udstyret med turboreaktorer, og fire har propel-turboreaktorer. Af de 18 prototyper, som er ved at blive konstrueret, er de fem beregnet til indbygning af propel-turboreaktorer, og fem af dem får turboreaktorer. De nye motortyper, som er ved at blive prøvet i luften, omfatter to typer propel-turboreaktorer og een turboreaktor; de motortyper, som er under konstruktion, omfatter fem propel-turboreaktorer og een turboreaktor.

Motortyper fra 500 til 5000 hk

Disse tal viser klart og tydeligt, at Storbritannien er fast besluttet på at gøre en effektiv indsats med hensyn til bygningen af propel-turboreaktorer. Dette gælder både anvendelsen til militære og civile luftfartøjer, og motorstyrkerne kommer til at variere fra 500 til 5000 hk.

Storbritannien vil åbenbart ikke nøjes med teoretiske overvejelser, men vil i praksis prøve hver eneste type propel-turboreaktor, som har den ringeste mulighed for at kunne have en fordel overfor stempelmotorer og turboreaktorer. Selvfølgelig vil ikke alle de motortyper, hvormed der afholdes prøver, falde lige heldige ud; mere end een er allerede blevet afskrevet, og flere andre vil det uden tvivl gå på lignende måde.

De resultater, der hidtil er opnået, har ikke desto mindre været særdeles opmuntrende, og i de sidste par måneder er andre lande begyndt at vise stigende interesse for de fremskridt, der gøres med propel-turboreaktorer i Storbritannien. Det land, som viser den største interesse herfor, er U.S.A. En repræsentant for den britiske luftfartsindustri, som har deltaget i den i New York nylig afholdte engelsk-amerikanske luftfartskonference, som var arrangeret af det amerikanske Institute of Aeronautical Sciences og det britiske Royal Aeronautical Society i fællesskab, er fremkommet med følgende udtalelse:

Storbritannien er førende på propel-turboreaktorens område

»Noget af det mest karakteristiske fra luftfartskonferencen i New York var det indtryk,



De Havilland Devon er militærudgaven af Dove. Bygges bl. a. til RAF, Sverige, Irak og Ægypten. Marchfart 265 km/t, rækkevidde 1287 km.

som de Forenede Staters flyvemaskinefabrikker havde fået af det store og vellykkede arbejde, der fra engelsk side var blevet gjort med hensyn til udviklingen af propel-turboreaktorer og flyvemaskiner, som er udstyret med disse kraftkilder. Fra engelsk side havde vi på fornemmelsen, at dette indtryk ville forstærkes i sommerens løb, og at det ville få en vis indflydelse på højere steder. Vi har altid været af den opfattelse, at amerikanernes beslutning om at lade hånt om propel-turboreaktoren til fordel for den rene turboreaktor, selv om det også var dikteret af tekniske grunde, ikke var den mest praktiske. Resultatet af udviklingen i Storbritannien, som bl. a. anerkendes af luftfartsselskaberne, vil ganske givet bevirke, at amerikanerne vil få et andet syn på propel-turboreaktorerne — og at de muligvis vil være interesseret i at købe britiske luftfartøjer og motorer.

Det er rigtigt, at amerikanerne hidtil har sværgt til den rene turboreaktor og ikke har interesseret sig noget videre for propel-turboreaktoren. Da det amerikanske Society of Automotive Engineers i 1948 afholdt en konference for at trække linierne op for »luftlineren af 955«, regnede man ikke med anden drivkraft end turboreaktorer; men til den forestående konference i 1949 har man indbudt engelske motorteknikere, som er specialister på propel-turboreaktorens område. Og dette kunne tyde på en vis ændring i opfattelsen.

En eksport på over 200 millioner kroner på fire måneder

Den engelske luftfartsindustri har i løbet af indeværende års første fire måneder eksporteret flyvemaskiner i løbet af 11.152.988 pund sterling eller lidt mindre end det beløb, der kræves for at nå en samlet eksportværdi på 35 millioner pund sterling, der er sat som mål for 1949. Dette afskrækker ikke den britiske luftfartsindustri, for de ordrer, der i løbet af de sidste 5-6 måneder er blevet placeret i Storbritannien, dækker købet af mere end 1000 flyvemaskiner.

De lande, som har placeret ordre på køb af britiske flyvemaskiner i løbet af 1949, eller som i øjeblikket forhandler derom, omfatter Arabien, Argentina, Australien, Belgien, Belgisk Congo, Birma, Canada, Danmark, Frankrig, Holland, Indien, Kenya, Libanon, Malay Staterne, Malta, New Zealand, Norge, Pakistan, Sydafrika, Sverige, Schweiz og Vestafrika.

Størst interesse for reaktorjagere

De udenlandske købere viser størst interesse for reaktorjagere. Både den tomotorede

Gloster Meteor og den eenmotorede de Havilland Vampire kan notere mange bestillinger, navnlig fra europæiske lande. Den ene eller den anden af disse to typer er blevet solgt til Holland, Belgien, Frankrig, Norge, Schweiz, Danmark, Australien, Indien og Sydafrika.

Hvad mindre trafikflyvemaskiner angår viser det sig, at der er en stigende efterspørgsel efter typen Dove, navnlig fra de oversøiske lande, og dens militære modpart, typen Devon, fylder også godt på eksportlisten, bl. a. er den blevet solgt til Sydafrika og Indien. De stigende mængder af luftfragt har øget interessen for Bristol Freighter, der jo er bygget til at kunne rumme sendinger, som kræver megen plads. Seks Freighters er blevet leveret til Australien (tre til civilt arbejde og tre til militær brug), fem er gået til Arabien og to til Vestafrika. Tasman Empire Airways er ved at få leveret fire Short Solent flyvebåde til Australien—New Zealand forbindelsen, og Norge har købt Sandringham til supplering af sin park af flyvebåde til kyststrømme.

Der er ret stor efterspørgsel efter træningsluftfartøjer. Argentina har afgivet en ordre på Percival Prentice til en værdi af 1 million pund sterling; Indien har ligeledes afgivet en større ordre, og endvidere skal Libanon have leveret en del Prentice. Indien har købt Anson og Spitfire trænerne, og Holland har købt Spitfire og Firefly trænerne foruden nogle Meteor'er til træningsbrug. Meteor trænerne er også blevet leveret til Belgien.

Det går stadig godt med salget af militære luftfartøjer, udstyret med stempelmotorer. Mosquito natjagere, Firefly og Martinet slæbemaskiner, Spitfire jagere, Sea Fury hangarskibsbaserede jagere og Tempest eksporteres i en stadig strøm fra England til oversøiske luftstyrker.

Den britiske flyvemotorindustri modtager stadig ordrer på levering af reaktorer, og blandt årets største købere er Sverige, Schweiz, Danmark, Italien, Argentina og Frankrig. Et beløb på mange tusinde pund sterling indtjenes om året af Storbritannien i licensafgift på bygning af turboreaktorer. Sverige har købt licens på bygning af Goblin og Ghost reaktorer, U.S.A. bygger Nene og Tay på licens, og Argentina har endvidere fået tilladelse til at bygge Cheetah stempelmotoren.

Der er således al mulig grund til at formode, at det eksportbeløb på 35 millioner pund sterling, man har sat sig som mål i løbet af 1949 ved salg af flyvemaskiner og flyvemotorer samt ved licensafgifter, også vil blive nået.

Flyvelotteriet

HVOR ville det være rart, hvis vi allerede nu kunne skrive, at der ikke var flere lodsedler tilbage i Flyvelotteriet. Der har jo været lejlighed til at bestille lodsedler i samtlige kiosker landet over, så der er en teoretisk mulighed for at underet kunne ske, mens disse linier gik i trykken! Men lad os ikke være for optimistiske. Flyvelotteriet har i år 150.000 lodsedler, og de sælger ikke sig selv. Der skal gøres et stykke arbejde for at få dem afsat — og dette arbejde må for en stor del gøres af klubberne.

Det er jo klubberne selv, som får gavn af de penge, der indkommer ved salget af lodsedler, og derfor har man med nogen berettigelse lov til at forvente, at klubberne også vil yde en kraftig håndsrækning for at lotteriet kan melde udsolgt på det tidligst mulige tidspunkt. For jo tidligere dette kan ske, desto bedre. Hvis vi kan vise de lotteribevillende myndigheder, at vi i virkeligheden kunne have solgt mange flere lodsedler, end vi har fået tilladelse til at sælge, så er der også en meget stor chance for, at vi til næste år igen kan få en større bevilling, og det giver alt en større indtægt — som kommer klubberne til gode.

Vi må og skal selv gøre noget for at skaffe de midler, der skal bruges til flyvesportens fremme. Vi kan ikke forvente, at de af sig selv skal komme udefra. Viser vi derimod, at vi selv gør en indsats, så er der en mulighed for at andre også vil støtte vort arbejde. Og det er jo ikke så få penge, der kan skaffes klubberne gennem Flyvelotteriet. I de fire år, det har eksisteret, har klubberne og unionerne fået udbetalt omtrent en kvart million kroner til deres arbejde. Men flyvesporten skal bruge flere penge endnu — og dem må vi i første omgang selv skaffe. Derfor gælder det om, at hvert eneste klubmedlem gør sin pligt over for flyvesagen og hjælper med til at skabe succes for flyvelotteriet.

FLYV

Modelflyvernes flyvedagskonkurrencer

Midten af sommeren er en stillfærdig tid for modelflyverne på grund af det høje korn, der mange steder hindrer flyvningen. I Al om Zonens pokal fører stadig Sportsklubbens hold I med 3595 sek. Andetholdet har 1757 og to OM-F-hold henholdsvis 1746 og 867 sek.

I A 2 om DKDAS's pokal fører efter tre omgange OM-F med 6059, Sportsflyveklubben har 2392 og Næstved 3403.

I A 3 om DDL's pokal fører Kolding med 412 efter en flyvning, mens det eneste hold med gasmotormodeller, OM-F's, har 2352 sek.

Om Flyvelotteriets tyrkiske tæpper



Direktør Einar Christgau (til højre) sidder sammen med den berømte tæppehandler i bazaren, Davud Muszade, og forhandler om køb af tæpperne.

BLANDT de 25 orientalske gulvtæpper, som Flyvelotteriet har udsat som hovedgevinster, er fem tyrkiske tæpper, der er blevet skænket lotteriet af SAS. De fem tæpper blev fløjet hertil med SAS-maskinen fra Istanbul, og de ankom til Københavns lufthavn den 8. juli.

SAS's repræsentant i Tyrkiet, direktør Einar Christgau, har fremskaffet tæpperne, og det har ikke været nogen nem sag. Direktør Christgau fortæller selv herom:

»Indkøbet af fem tæpper på en gang er slet ikke så ligetil. I Orienten går man ikke ind i en butik, ser på et tæppe, vælger et, betaler og går. — Ak nej — man skal igennem mange ceremonier, inden man når så vidt.

Første dag går man i bazaren, drikker en kop kaffe, ser på, hvad manden har, taler om vejret, politik, brydning, priser i almindelighed — og måske også lidt om tæpper. Man går uden at købe noget, men under udveksling af gensidige højagtelsesytringer. Næste gang drikker man igen kaffe, ser igen på tæpper og begynder at nærme sig spørgsmålet om tæppepriser i almindelighed. Tredje gang, over den tredje kop kaffe, bliver pris-spørgsmålet lidt mere aktualiseret, og efter at man har hørt det første forlangende, kan man måske antyde, at man gennem en bekendt har erfaret om et køb af et lignende tæppe til en langt billigere pris. Dette vil i reglen medføre en redegørelse fra tæppehandleren om, hvor stor en familie han har at forsørge, og en iøvrigt nøjere gennemgang af hans økonomi med det for øje at bevise, at det er ham umuligt at sælge til den af kunden nævnte pris, selvom han har fattet en forunderlig sympati just for denne kunde og helst så, at det pågældende tæppe, som han egentlig helst ikke ville sælge, men beholde privat (hvis han havde råd dertil) hav-

nede hos kunden. Nu tager den egentlige prutten fart, og man får også at vide, at hans husleje skal betales i morgen, og at han mangler penge, hvorfor han går yderligere lidt ned. Efter mange kopper kaffe og megen snak får man tilsidst tæppet til en pris, som ligger betydeligt under, hvad der oprindeligt forlangtes, og som tæppehandleren siger giver ham tab. Men det er dog bombesikkert, at han har gjort den bedste forretning.»

* * *

Vi bringer en kort beskrivelse af tæpperne:

De fem tyrkiske tæpper, som SAS har foræret Flyvelotteriet, er såkaldte »Bedetæpper«, og det karakteristiske ved dem er dette, at de ikke er symetriske, men har en side, der vender »opad«, og som under bønnen skal pege mod Mekka.

Her er en kortfattet beskrivelse af tæpperne:

1. Kayseri (en tæppeby lige i centrum af Lilleasien). Størrelse 195×131 cm. Midterfeltet med rød bundfarve. Antikt. Meget smukt mønster.
2. Kayseri. Størrelse 176×131 cm. Grøngule farver. Meget antikt (over 100 år gammelt). Der er derfor lidt reparationer. Det er lidt usædvanligt i farverne, men er kun derved så meget mere interessant. Tæppekendere vil måske foretrække dette fremfor de andre.
3. Kula (tæppeby i nærheden af Izmir). Størrelse 208×134 cm. Blå bundfarve. Bemærkelsesværdig er den meget tykke kvalitet, som er karakteristisk for Kula-tæpperne. Tæppet er ret nyt.
4. Kayseri. Ca. 40 år gammelt. Hovedfeltet rødt. Størrelse 185×130 cm.
5. Melaz (tæppeby i det sydvestlige hjørne af Lilleasien). Rødlig hovedfarve med en let tendens til okkerfarve.

TYRKIET PRODUCERER OGSÅ FLYVEMASKINER

TYRKIET producerer ikke alene tæpper, også flyvemaskiner. Landet har hidtil ikke indtaget nogen fremtrædende stilling blandt verdens flyvemaskineproducerende lande, men på Paris-udstillingen var dets lille beskedne stand med fire modeller i 1/10 størrelse en af overraskelserne (en overraskelse vi iøvrigt kunne have fået her først, hvis vor udstilling sidste år var blevet til virkelighed, idet tyrkerne havde tilmeldt sig).

I 1941 startede Tyrkiets aeronautiske liga (fra 1925) en flyvemaskinefabrik i Etimesut ved Ankara. Det er næppe en tilfældighed, at denne fabrik blev oprettet under krigen, hvor det var svært at få materiel. Den aeronautiske liga er en velgørende institution til fremme af landets flyvning, og dens finansielle midler stammer fra statsstøtte til såvel svæve- som motorflyvning. Fabrikken dækker 14.000 m² og kan beskæftige op til 1200 mand. Foruden at have bygget Miles Magister på licens samt være eftersynsværksted for DC-3, DH Dominie, Magister og Airspeed Oxford samt diverse motorer, har fabrikken i ikke ubetydelig grad beskæftiget sig med egne konstruktioner af såvel svæveplaner som motorflyvemaskiner.

To maskiner tæt op ad danske typer

Det er ganske pudsigt, at to af prototyperne ligger ganske tæt op ad to danske typer. THK 2 er bygget efter samme principper som den nye danske KZ VIII (FLYV nr. 5, side 101) som en ensædet lavvinget kunstflyvemaskine i trækonstruktion, udstyret med en 130 hk Gipsy Major motor. Man har gjort sig den ulejlighed at gøre planet smukt elipseformet samt at trække understellet op (ved håndkraft). Som det vil ses af efterfølgende data er THK 2 en smule større end KZ VIII og med den lidt svagere udgave af Major-motoren også en smule langsommere end de beregnede data for KZ VIII.

Data: Spændvidde 8 m, længde 7 m, planareal 10,4 m². Tomvægt 490 kg, fuldvægt 660 kg.

Præstationer: Topfart 265 km/t, rejsefart 220 km/t, minimumsfart 80 km/t, stige-hastighed 7 m/sek., tophøjde 6000 m, rækkevidde 700 km.

THK 5 er en ambulancemaskine, udstyret med to 130 hk Major-motorer, som den første KZ IV og ligesom denne type bygget helt i træ. Planet, der har lidt mindre sideforhold, har som KZ IV slots, men derimod ikke flaps, og mens de øvrige data og præstationer ligger tæt op ad IV'ens, så ligger landingshastigheden betydeligt højere med ca. 100 km/t mod 70, og start- og landingslængde er formodentlig tilsvarende længere. Understellet er fast, men ikke indkapslet. Efterfølgende data gælder THK-5 a, som er taxa-udgaven til to mands besætning af fire passagerer.

Data: Spændvidde 14,6 m, længde 10 m, planareal 30,2 m². Tomvægt 1335 kg, totalvægt 1930 kg.

Præstationer: Topfart 220 km/t, rejsefart 200 km/t, minimumsfart 100 km/t, stige-hastighed 2 m/sek, tophøjde 4000 m, rækkevidde 650 km.

THK 11 og 13

THK 11 er en prototype til turistflyvning, som minder om, men er lidt lettere end den franske Courlis. Motoren er stadig Gipsy Major, som bygges på licens. Der er plads til to personer foran og en bagved. Der er næsehjulunderstel samt flaps.

Data: Spændvidde 12 m, længde 8,4 m, planareal 18,7 m². Tomvægt 828 kg, fuldvægt 1150 kg.

Præstationer: Topfart 200 km/t, rejsefart 164 km/t, minimumsfart 60 km/t. Stige-hastighed 3 m/sek. Tophøjde 3500 m, rækkevidde 800 km.

THK 13 er utvivlsomt Tyrkiets interessanteste type. Ingeniør Yavuz Kansu holdt et detaljeret foredrag om den på OSTIV-kongressen. Det er et haleløst svæveplan af betydelige dimensioner (spændvidde 20 m). Man har gjort betydelige forarbejder og har foretaget målinger med en stor model, monteret højt oppe på en flyvemaskine. Det er meningen senere at motorisere den med to Gipsy Major motorer.

Data: Spændvidde 20 m, planareal 40 m², højde 2 m, fuldvægt 490 kg, sideforhold 10:1.

Endelig har fabrikken i 1947 ombygget en Magister til insektbekæmpelse ved pudring fra luften.



Den interessante haleløse THK 13, der senere skal forsynes med to motorer.

Noter om tyrkisk Flyvning

En anden tyrkisk fabrik Nuri Demirag Tayyare Fabrikasi, der blev oprettet i 1937 har bygget forskellige typer såsom Nu. D. 36, der er et to-sædet åbent biplan til træningsbrug, forsynet med 150 hk Walter Gemma-motor. Den har også bygget prototypen til Nu. D. 38, en 6-sædet passagermaskine.

Den tyrkiske aeronautiske liga (Türk Hava Kurumu) får blandt andet sine indkomster fra et lotteri i Tyrkiet samt fra en skat på alle lønninger.

Det tyrkiske statsluftfartselskab hedder Deviet Hava Yollari og har op mod 30 DC-3, der hovedsageligt anvendes på indenlandske ruter.

Til venstre ses THK 2 (ja, vi kan heller ikke forstå, hvorfor den kaldes 2, men bemaales 3), der er en kunstflyvemaskine i klasse med KZ VIII, og til højre THK 5, der er en taxa- eller ambulancemaskine i klasse med KZ IV.





The Vickers "Viscount"



the first prop-jet airliner
in the world to fly

powered by

ROLLS-ROYCE
Aero

ENGINE S

ROLLS-ROYCE LIMITED DERBY

FLYV i



KZ-IV

Denne serie, som vi indledte i sidste nummer, foregiver ikke at give indgående rapporter, som man f. eks. finder dem i de store engelske blade, men skal blot give læserne et lidt mere personligt indtryk af forskellige flyvemaskintyper, end man får af almindelige tørre typebeskrivelser.

KZ IV er den eneste flermotorers flyvemaskine, som er konstrueret i Danmark. Prototypen OY-DIZ, blev konstrueret og bygget under krigen af Skandinavisk Aero Industri på bestilling af Zone-Redningskorpset til flyveambulancetjenesten og er specielt beregnet til ambulanceflyvning i Danmark. Den blev konstrueret af civilingeniør K. G. Zeuthen på baggrund af bl. a. Zonens erfaringer i ambulanceflyvning med den engelske Monospar.

Der er først og fremmest lagt vægt på, at maskinen med patient på bære samt med besætning og en læge eller lignende kan starte fra ganske små pladser overalt i Danmark. Man har altså lagt størst vægt på langsomt flyvningssegenskaberne, idet det jo ikke hjælper meget, at man kan flyve lidt hurtigere, hvis man må lande langt fra eller slet ikke kan nå patienten.

Den første maskine blev leveret i 1944 og var ualmindelig vellykket, især når man tager i betragtning, at det i forhold til tidligere KZ-konstruktioner var en stor maskine. Det var et betydeligt spring, og man kunne vente sig, at der skulle rettes meget hist og her, men det var ikke tilfældet. DIZ har nu fløjet i mange år og har vist sig både velegnet og driftssikker. Det blev da snart klart, at Zonen måtte have en til. Da den var ved at være færdig i foråret 1947, brændte imidlertid størstedelen af den. Det var umuligt for Zonen at få en passende flyvemaskine andetsteds i verden, og derfor gik man igang igen med en KZ IV, som fornylig er sat i drift, OY-DZU.

I FLYV nr. 3/1944 bragte vi en stor beskrivelse af KZ IV og i september samme år nogle billeder af den færdige maskine. Da nr. 2 nu blev afleveret, har vi en passende anledning til at fortælle lidt om, hvordan KZ IV er at flyve i, idet Zonen velvilligt gav os lejlighed til at følge med i førerrummet under en flyvning med luftkaptajn H. P. Venningbo. Det foregik i »den gamle«, fornylig officielt døbt »Folke Bernadotte« (som den iøvrigt har heddet nogle år), idet den nye »Henri Dunant« var til eftersyn.

Med KZ IV i luften

Under kørsel på jorden styres samtidig med sideroret hjulbremserne individuelt, eller de kan bremse samtidig med et håndtag — samme princip som på KZ III og VII. Men på KZ IV kan man jo desuden bruge motorerne. Det virker lidt sjovt at køre helt ned til enden af Kastrups 2300 m lange hovedstartbane, når man faktisk har plads nok på tværs af en bane, men man skal jo have sit grønne lys. Efter afprøvning af motorerne startede vi med 15° flap og var selv med god last og i svag vind på 13 sek. efter utroligt kort startlængde i luften. Fuldtlastet regnes startlængden til 140 m, og den nye kan med sine kraftigere motorer ved normal ambulanceflyvning (noget under fuldvægt) og ganske svag vind starte på ca. 70 m. I praksis vil det altså sige, at selv en almindeligt indhegnet mark på 200 m kan bruges.

Udsynet fra førerkabinen er udmærket. Man stiger normalt med 2100 omdrejninger og en fart af 120 km/t (fartmåleren viser så 110). Den praktiske rejsehastighed er godt 150 km/t ved ca. 2000 o/min. Til længere flyvninger ud i Europa er det noget lidt, men i Danmark er det nok. Den nye rejser dog i praksis på 175 km/t.

I tilfælde af motorstop kan KZ IV fuldt lastet klare sig på een motor. Da der ikke er siderorstrim, skal der dog holdes kraftigt imod med fødderne.

Førerrummet er rummeligt og praktisk indrettet. Føreren sidder som sædvanligt i venstre side, men maskinen kan også føres fra radiotelegrafistens plads til højre. Der er ekstra siderorspedaler, mens rattet kan svinges over til højre. Jeg prøvede at flyve

KZ IV, hvis andet eksemplar nu også flyver hos Zone-Redningskorpset, er den eneste danskkonstruerede flyvemaskine med flere motorer.

den et kvarters tid og har ikke meget at bemærke, da den ligger støt og roligt i luften og nærmest flyver sig selv.

Under indflyvningen til landing glider man på ca. 100 km/t. De slottede flaps »pumpes« med håndtaget til venstre for føreren helt ned (50 grader) og samtidig går som på KZ III og VII krængningsrorene 15 grader ned. Maskinen synker som en elevator, rettes ud og landes på ca. 80 km/t og går i stå efter en ganske kort afløb, som sikkert virker mere imponerende på en lille plads end på Kastrups vidder. Selve stallingen af KZ IV er trods de mindre slots omtrent som på de senere privattyper fra KZ. Der er ingen tendens til at »tæbe en vinge«.

Den nye udgave

Den nye KZ IV afviger først og fremmest fra den gamle ved kraftigere motorer, idet Gipsy Major X yder 144 hk ved 2550 o/min. Herved har fuldvægten kunnet sættes op til 2050 kg (fra 1900 kg). Tomvægten på 1295 kg er ikke steget nær så meget, så den nye har større nyttelast. Udadtil er der ikke meget forskel at se. Planerne har fået let pilform og slots'ene er lidt mindre. Fartmålerens pitotrør er anbragt under venstre plan, hvor det er mindre sårbart end i næsen. Den luftdrevne generator, der sad på højre plan inden for motoren har vejet pladsen for en motordrevet generator. Instrumenterne (der er på begge fuldt blindflyvningsudstyr) drives af en vacuumpumpe på venstre motor og i nødsfald af to venturirør. Radioudstyret er mere omfattende og fikser anbragt, og det svarer nu til udstyret i en DC-3. Der er bl. a. kommet telefoni i også. Den rummelige kabine, der på den



Førersædet i den første KZ IV. Man ser det svingbare rat og de dobbelte pedaler. I midten gas-, højdegas og trimhåndtag, til venstre skimtes flaphåndtaget. Til venstre flyve- og motorinstrumenter, til højre radioudstyret.

gamle kunne udstyres med to stole og en å to bærer (i højre side med indsætning gennem en særlig bærelem), kan i den nye også udstyres til passagertrafik med 4 stole.

Præstationerne fra de officielle prøver viser en tophastighed ved jorden på 215 km/t. Højeste rejsehastighed er 200 km/t ved 2300 o/min., ved 2100 er den 180 og ved 1900 er den 150 km/t. Forbruget er ved de tre opgivne rejsehastigheder henholdsvis 69,5, 62 og 49,5 liter i timen. Det giver med 280 liter benzin en største rækkevidde på 800-850 km, hvilket i praksis vil sige, at man kan flyve hvorhen man vil i Danmark og tilbage igen med tilstrækkelige reserver til modvind, ventetid etc.

Med fuldvægt startede den med 15 grader flap og en vind på 9 km/t på 140 m fra græs og rullede efter landing kun 72 m! Den steg ved jorden hele 5 meter pr. sekund og har en praktisk tophøjde på over 4500 m. Den kan holde højde i ca. 500 m på en motor, men ikke stige yderligere med fuldvægt. Ved glidning med motoren på tomgang stallede den med neutrale flaps på 90 km/t, med 15 grader flaps på 72 km/t og med fuld flaps på 62 km/t.

Resumé

Alt ialt må man sige, at KZ IV fuldt ud opfylder de krav, der er stillet til den som ambulancflyvemaskine i Danmark. Den første udgave har bevist dette gennem fem år, og den anden er yderligere forbedret i detaljer. Når man betænker, at Skandinavisk Aero Industri ellers kun har bygget enmotors maskiner og ikke råder over alle de hjælpeklider i form af vindkanaler o. lign., som de fleste andre flyvemaskinebyggende lande betragter som en selvfølge, er det et forbavsende fint resultat. Selv om den industrielle flyvemaskineproduktion i Danmark i øjeblikket ligger stille, må man dog håbe, at der snart igen viser sig muligheder for at udnytte den dygtighed og erfaring, der ligger bag de hidtidige smukke resultater.

PW

Stort underskud for Lufttaxa

På generalforsamlingen i Dansk Lufttaxa og Scanaviation den 30. juni meddeltes det, at man havde opsagt flyvere og funktionærer og måtte overveje at indstille virksomheden, hvis der ikke kan tilføres ny kapital. Underskuddet for 1948 beløb sig til 220.000 kr., hvortil kommer 93.000 kr. for 1947. Med diverse afskrivninger og afsætning til debitorer er det samlede underskud på 493.000 kr., altså næsten halvdelen af aktiekapitalen på 1 million. De første 5 måneder af 1949 var underskuddet 37.000 kr.

Dir. A. C. Normann fratrådte for nogen tid siden og i hans sted blev chefpiloten, Kay Ibsen, leder.

Årsagerne til vanskelighederne angives at være mangel på flyvepladser, den nu ophævede benzinskat og forskelligt andet.



Malmosfly's KZ III med sprøjteanlæg. Man ser beholderen i kabinen og sprøjterørerne under planet samt den luftdrevne pumpeanordning.



Demonstration under forhandlingerne om køb af Flyvelotteriets tæpper.

Sprøjtning fra luften.

Odense-firmaet Malmosfly, der har en KZ III indrettet til sprøjtning fra luften, bekæmper alle mulige skadedyr med angreb fra luften. Sprøjtning med vædske skal være mere effektiv end pudring i mange tilfælde. Prisen er 13 kr. pr. tønde land for mindst 10 tdr. ld., og ved behandling af mindst 50 tdr. ld. er til- og fraflyvning gratis.

Copenhagen Airport

»Efterretninger for Luftfarende« har den 1. juli udsendt et specialnummer om Københavns lufthavn, hvor der på 12 sider samt et kort gives friske oplysninger om hele lufthavns indretning. Løssalgsprisen for dette nummer, som fås hos flyveledelsen i lufthavnen, er 1 kr. (+ porto).

Regler for flyvning til og overflyvning af europæiske lande

I efterretninger for luftfarende serie B nr. 5 (1. juli 1949) har Statens Luftfartsvæsen samlet alle de såre nødvendige oplysninger om 1) regler for flyvning til og overflyvning af europæiske lande, 2) forbudte områder, 3) europæiske toldlufthavne og 4) forkortelser over stednavne.

Ingen privatflyver bør lægge dette nummer til side, men han bør opbevare det med særlig omhu, fordi han deri kan finde svar på mange af de spørgsmål, han i givet fald ellers måtte stille andre steder.

Nummeret kan købes for 1 kr. ved henvendelse til redaktionen af Efterretninger for Luftfarende, Flyverledertjenesten, Københavns Lufthavn, Kastrup. Ved skriftlig henvendelse må desuden svarporto vedlægges.

Det nye store bygningskompleks nord for administrationsbygningen i Københavns lufthavn kan snart tages i brug. Fra venstre ses kontorbygningerne, den store reparationshangar samt driftshangarerne I og II. Reparationshangaren blev den 2. juli »indviet« ved et kæmpehangarbal med 3590 deltagere.



Nyt udefra

Vickers-Supermarine Seagull

I strålende solskin og med lammeskyer som dekorativ baggrund krydser Vickers-Supermarine Seagull over det sydlige England, mens de modsat roterende propelblade danner en mærkelig elipse. Seagull er et tre-fire sædet luftfartøj, der skal erstatte Sea Otter'en til luftredningstjeneste, rekognoscering og observation over søen. Den har endnu ikke afsluttet sine prøver, men efter alt at dømme vil det blive et meget velflyvende luftfartøj. Den rummer flere nye tekniske finesser, bl. a. kan bærepplanernes indstillingsvinkel varieres.

De vigtigste data er: spændvidde 16,0 m, længde 13,45 m, højde 5,59 m; fuldvægt 6.576 kg, største hastighed i 3.500 m 418 km/t; flyvestrækning 1.408 km. Seagull er udstyret med en Rolls-Royce Griffon 12-cyl. vædskekølet rækkemotor, som yder 2.500 hk i starten.

540 millioner breve ad luftvejen på 1 år

Det franske frimærke er fornylig fyldt 100 år, og på en udstilling, som i den anledning blev afholdt i Grand Palais i Paris, kunne man med al tydelighed konstatere, hvor stor rolle flyvemaskinen har spillet i den franske posts historie. Af Air France's stand fremgik det, at man allerede i 1909 befordrede breve med luftskibe og flyvebåde i Frankrig. Den første regelmæssige postflyvning blev foretaget af den franske flyver *Pequet* i Indien i 1911. Postforbindelsen Ajaccio-Nice blev åbnet 1918, og senere fulgte andre med. I 1935 befordredes 45 millioner breve med Air France's maskiner, og i 1938 var tallet oppe på 141 millioner. I 1948 har selskabet på sine indenlandske poststruter og de internationale forbindelser transporteret ialt 540 millioner breve.

C. M. Poulsen trækker sig tilbage

Redaktøren af det kendte engelske tidskrift *«Flight»*, C. M. Poulsen, har trukket sig tilbage. Han har været redaktør fra 1934. Poulsen blev født i Alborg, tog til USA i århundredets begyndelse og derfra til England, hvor han fra en flyvemaskinefabrik kom til *«Flight»*.

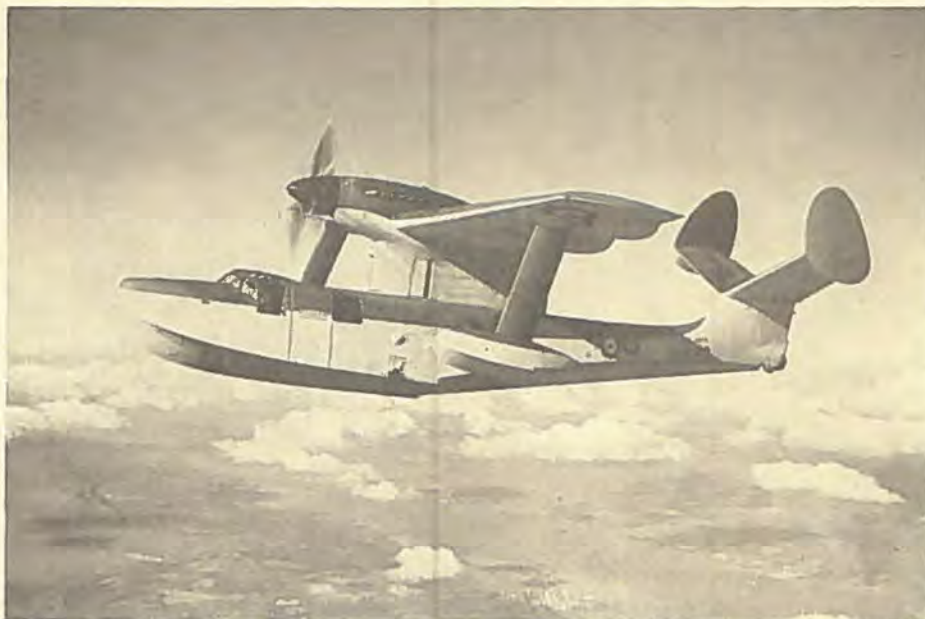
Sea Vampire 20

Fotografiet af de Havilland's nye hangarskibsbaserede jager, Sea Vampire 20, viser flere interessante nyheder, bl. a. anbringelsen af den 20 mm kanon i »bundens» af luftfartøjet, den ret store hjelm på cockpittet og bagbords luftindtag for de Havilland Goblin turboreaktoren.

Der har fornylig været afholdt nogle interessante forsøg på dæklandning med en Sea Vampire, idet man fjernede understellet og anbragte en gummibelægning på kroppens underside i stedet for. Derved undgår man anvendelsen af bremse-wirer, og vægten, der spares ved at undvære understellet, kan anvendes til krigsmæssigt udstyr. Starten skete ved hjælp af katapult.

De vigtigste data er: spændvidde 11,68 m, længde 9,36 m, højde 1,87 m; fuldvægt 4.053 kg; største hastighed ved jorden 846,5 km/t; stigeevne 1447 m/min; flyvestrækning 627 km. Sea Vampire er udstyret med een de Havilland Goblin 2 turboreaktor, som har en statisk trykkraft ved jorden på 1360 kg.

De Havilland Sea Vampire 20.



Vickers-Supermarine Seagull (Rolls-Royce Griffon) kan folde planerne sammen (FLYV 9/48 - 186) og har variabel indstillingsvinkel på planet for ikke at få halen alt for langt ned i landingen.

FAI-rekorder

Det var ventet, at USA ville tage helikopterrekorden i hastighed fra England, som holdt den med Fairey Gyrodyne, men det var ikke ventet, at det ville ske med en Sikorsky S-52-1, som den 27.4. over 3 km opnåede 208,5 km/t, den 6.5. over 100 km 197,5 km/t og den 21.5. en højde på 6468 m. Den var udstyret med en Franklin motor på 254 hk og førtes ved hastighedsflyvningen af *Harold E. Thompson* og ved højdeflyvningen af *capt. Hubert Gaddis*.

FAI har også anerkendt to hastighedsflyvninger mellem byer, nemlig London-Rom med 577,6 km/t og London-Karachi med 412,2 km/t, begge sat den 12. maj af *Neville Duke* med en Hawker Fury (2500 hk Bristol Centaurus). Han fløj til Rom på 2½ time og var i Karachi i Indien 15 t. 20 min. efter starten fra Londons lufthavn.

Skolebørn i Australien skal lære at interessere sig for flyvning.

Australiens luftfartsministerium har i forbindelse med de forskellige staters undervisningsministerier udarbejdet en plan, hvorefter man vil opdrage skolebørn til at forstå, hvad flyvning er. De vil få fortalt om de bedrifter, som australske flyvepionerer har udført. Hvordan sir *Keith* og sir *Ross Smith* i 1919 overvandt alle vanskeligheder og gennemførte den første flyvning fra England til Australien og vandt den af den australske regering udsatte belønning på 10.000 pund sterling; hvordan sir *Charles Kingsford Smith* og *Charles Ulm* foretog den første Stillehavsflyvning fra San Francisco til Brisbane i 1928, og om mange lignende spændende bedrifter.

De unge australiere vil få at høre om sir *Hubert Wilkins* nordpolsflyvning, om groupcaptain *Steward A. G. Cambells* flyvninger over de sydpolare isregioner under sir *Douglas Mawson's* antarktiske ekspeditioner, og om hvordan andre dristige flyvere har bidraget til at fremme flyvningens sag.

De unge skal lære at forstå, hvordan flyvningen har reduceret afstandene på jordkloden, således, at bl. a. Australien ikke mere ligger i en fjern afkrog af verden. Drengene vil få fortalt om de store muligheder, der er for at skabe sig en karriere inden for flyvningen, og man vil søge at interessere dem i at gennemgå specielle kursus i fysik, matematik og geografi, således at alle, der ønsker det, kan gå lige fra folkeskolen til de skoler, hvor eleverne uddannes til at kunne påtage sig stillinger inden for den civile lufttrafik eller fortsætte på andre skoler for at gå ind i det australske luftvåben.

Planerne går i det store og hele ud på at opdrage ungdommen til at arbejde med efter følgende motto: — For Australien skal luften gøres til det samme, som søen har været for Storbritannien.

Glenn L. Martin's forsøgsraket Viking

På foranledning af den amerikanske marine er firmaet Glenn L. Martin i færd med at bygge 10 raketter af Viking-typen. De praktiske forsøg finder sted fra øvelsesterrenet White Sands i New Mexico, og den første af raketterne har været i luften. Den nåede op i en højde på 83 km og opnåede en hastighed på 3.621 km/t. De officielle beretninger siger imidlertid, at det i første omgang ikke gjaldt om at opnå størst mulige højde, men udelukkende at få prøvet hvordan rakettagegregatet og manøvresystemet virkede. Raketten medførte selvregistrerende instrumenter, og raketterne, der skal anvendes til de kommende forsøg, hvorunder man regner med at nå op i højder på over 300 km, vil få indbygget endnu flere instrumenter.

Den 13,5 m lange raket er en afløser af den tyske V-2, og den skal anvendes til videnskabelige undersøgelser i de meget høje luftlag.

De første Viking nåede sin største højde i løbet af 163 sekunder; efter 6 minutters forløb landede den 16 km fra udskydningsstedet.



Martin's Viking-raket gøres klar til en fantastisk højdeflyvning.

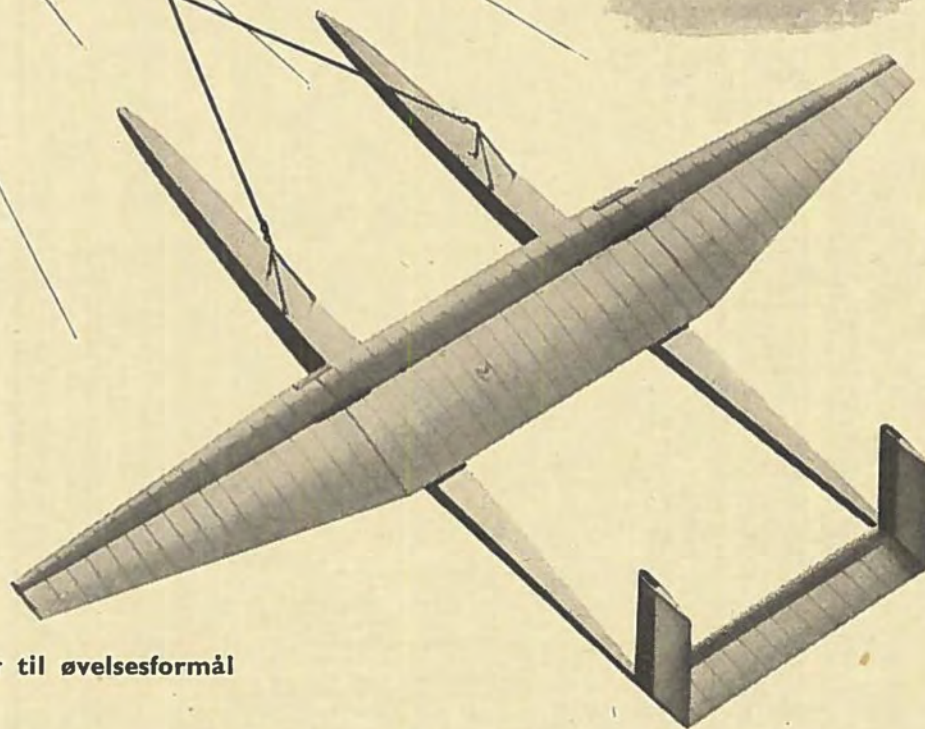




7000 FOD (2150 METER)

Fairey „Firefly“ Mk. I til MÅLSLÆBNING

ALLE SLAGS MÅL
ETHVERT KLIMA I VERDEN



Fremstillet til at
opfylde de krav,
som våbnene stiller til øvelsesformål

Fairey

REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:
CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENLUND, DANMARK
THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

12 DANSKE FLYVEMASKINER PÅ SPÆNDENDE FLYVE-RALLY I SPANIEN

Danmark blev placeret — i vinsmagningskonkurrencen!

Af Johannes Thinesen

REAL Aero-Club de Espana — den kongelige aero-club i Spanien — besluttede i fjor at arrangere et internationalt rally fra 4.-11. juli, der skullesige sparto til alle andre.

I alt deltog der ca. 100 flyvemaskiner med ca. 350 deltagere fra hele Europa. Belgien havde 5, Danmark 12, England 50, Frankrig 26, Holland 6, Italien 5 og Portugal 1 flyvemaskine med.

Af den i sidste nummer bragte liste over danske deltagere var Cub'en udgået samt Bjerre-Petersen KZ VIII! I stedet var Kai Larsen og Nygård Jensen i Austin'en D11 samt Fr. Bay og P. Kipp i AAK trådt til.

Danmark var ene om at repræsentere nordisk privatflyvning. I forhold til vort lands befolkningstal var vor deltagelse større end noget andet lands.

Fra 35 HK's Aeronca til Dakota

I alt deltog 30 forskellige typer. Mindst var den lille komiske Aeronca C. 3, en lille højvinget maskine med udvendig hardun opspæding af planerne. Motoren var på blot 35 HK. Med en marchfart på ca. 120 km timen var flyvetiden ca. 4 timer. I den anden ende af registret var den amerikanske Paris-ambasades Douglas C. 47 med 11 deltagere: besætning samt »turister».

Iøvrigt var der flere Piper Cub og Supercruiser, Fairchild, Forwarder, Cessna, Globe Swift, Ercoupe samt de mest raffinerede flyvende »dollargrin«, Beechcraft Bonanza og Ryan Navion, der rivaliserer om prædikatet: verdens bedste enmoredede privatflyvemaskine.

Englenderne deltog med flere førkrigstyper som rally'ets eneste biplanstyper, de Havilland Hornet Moth og den tomotorede Dragon Rapide. Ellers dominerede Miles-typerne: Der var førkrigsmodellerne Whitney Straight, Hawk og Magister og de nyere Messenger samt Gemini. Proctor var også pænt repræsenteret. Endelig var der en enkelt Chrisley Ace.

Franskmændene deltog først og fremmest i den firesædede, lavvingede Norécrin. Det er en yderst elegant konstruktion med optrækeligt trehjulet understel. Der var en SUC 10 Courlis med to halebomme og en skubben motor, der lod til at være meget delikat og derfor voldte evige kvaler. Franskmændene deltog også i tjekkiske typer som Praga og Sokol.

Øverst fra venstre korelærer Felix Henriksen, journalist Heinrich Knudsen samt forfatteren før starten fra Beldringe. — Dernæst ses Flyveklubs Auster samt en schweizisk Ryan Navion i Toussus-le-Noble ved Paris. — Derunder den italienske FL-3 ved ankomsten til Valencia. — Så følger bl. a. Aeronca'en under halen på Courlis og derunder to Macchi MB 308. — Før starten fra Barcelona indtager konsul Willemoes, mekaniker Thomasson, fru Willemoes, fru Thede, autoforhandler Höfner og journalist Heinrich Knudsen en forfriskning. — Nederste billede viser et lille udsnit af de deltagende flyvemaskiner på lufthavnen i Valencia.

Italien deltog med to af landets efterkrigstyper, det lavvingede monoplan. FL 3, og det højvingede monoplan, Macchi M B. 308 en yderst tiltalende konstruktion med fast næsehjulsunderstel og en 85 hk Continental motor.

Flyvningen fra Danmark til Spanien

De danske flyvere foretog deres flyvninger til Spanien hver for sig. Van Hauen fløj via Eelde ved Groningen til Charleroi og derfra gennem Frankrig til Cannes.

Strange Hansen og Chr. Thomas løb efter starten fra Groningen tør for benzin, så de foretog en »sikkerhedslanding« på en eng i Ardennerne. Det gik fint. Efter benzinpåfyldning kunne de fortsætte.

Bjørn Andersen var uheldig med vejr og kompas. Som flere af de andre danske deltagere mødte han dårligt vejr over Nordtyskland så de måtte gå ned i den danske brigades flyveplads Jever. Senere måtte han gå ned ved Bryssel på grund af dårligt vejr. Også på vejen fra Paris til Lyon måtte han foretage en sikkerhedslanding på grund af orienteringsvanskeligheder, kompasset havde op til 40 graders deviation!

De fleste af Sportsflyveklubbens deltagere tilbragte et par dage i Cannes, hvor de nød livet og fik tid til en afstikker til San Remo i Italien.

De to Eshjerg-maskiner startede 1. juli og fløj via Groningen til Rheims hvorfra de fik lov til at starte uden at blive politi- eller toldbehandlet!

Undertegnede startede som sidste mand mand fra Danmark d. 2. juli. Vejret var fint hele vejen, bortset fra et lavt skydække i kystegne af det nordvestlige Tyskland. Der var ofte voldsom termik, op til 5 m/s steg under vandret flyvning i en tungbelastet Auster med 3 mand om bord! Vi fløj via Groningen og Lille til Toussus-le-Noble ved Paris, den første dag og til Chalon s. S. og Avignon d. 3. juli. Den 4. juli gik turen til Perpignan, den sidste franske lufthavn før Spanien. I Perpignan herskede stor travlhed. Gennem denne flaskehals skulle praktisk talt alle de deltagende flyvemaskiner nord for Pyrenæerne i løbet af få timer. Det franske lufthavns personale, politi, told, benzinfoolk o. s. v. var indstillet på det — og de afviklede trafikken fint.

Turen fra Pergen til Barcelona var en ren promenadeflyvning langs Azurkysten ved Middelhavet.

Ved 17-Tiden var næsten alle de ca. hundrede udenlandske maskiner landet og parkeret i tre rækker i Barcelonas lufthavn, Muntadas.

Spanien gav sine gæster en strålende modtagelse

Straks ved landingen kørte en bil op ved siden af maskinen, mente bagage, logbog,

benzin — samt toldcarnet. I administrationsbygningen fik hver deltager udleveret en kuvert med program over rally'et, indbydelse til fester, navnemærker til tøj og bagage. Der blev serveret alle de drinks samt amerikanske cigaretter, man kunne ønske sig. I busser blev deltagerne kørt rundt og at af i de respektive hoteller, der alle var i topklassen med bad på værelset m. m.

Den spanske Aeroklub havde gjort et meget stort forberedende arbejde paa rally'et, og organisationen klappede fint overalt. Hver deltager fik et trykt rutekort over de fire strækninger, der skulle flyves. Det var et godt supplement til de engelske RAF-kort, der ikke var for nøjagtige. Dansk Shell skal her have en kompliment for sin udmærkede service for de danske deltagere, der i flere tilfælde blev hjulpet med kort.

Flyvningen til Valencia

Den 5. juli blev luften langs kysten til Valencia fløjet tynd af de mange privatmaskiner. Denne ca. 300 km lange strækning ned langs kysten var den leteste i rally'et — rent navigationsmæssigt.

Den første række maskiner i Valencias lufthavn Manises blev parkeret med næsen langt en betonbane. En fransk Praga landede her og »groundlopede« ind i en No-recrin, så begge blev beskadigede på proppel og planer og måtte på værksted.

I Valencia havnede nogle af de danske deltagere i en natklub. Da Bjørn Andersen og hans passagerer blev krævet for betaling af fire flasker champagne, men kun havde nydt en, nægtede de at betale. De blev hentet af bevæbnet politi og tilbragte resten af natten på politistationen. Først ved otte-tiden slap de fri efter et kompromis.

Torden tvinger to danske maskiner til nødlanding

Den 6. juli blev der startet mod Madrid. Her blev virkeligt stillet krav til flyverens navigationskundskaber. Den direkte rute fra Manises til den militære lufthavn Getafe ved Madrid er godt 300 km og for det meste over ugæstfrie og vildsomme bjerge med få muligheder for orientering og nødlanding. Nogle valgte at følge hovedvejen Valencia-Madrid og derved undgå de højeste bjerg-tøpe samt være uafhængig af et mere eller mindre upålideligt kuglekompas.

På den direkte rute var den højeste bjerg-top ca. 1400 m, så man skulle helst op i ca. 1900 m for at have en god sikkerhed af hensyn til turbulensen og faldvindene. De fleste kom godt frem, men senere på eftermiddagen savnedes Bjørn Andersen og Strange Hansen. De var begge kommet ind i et voldsomt tordenvejr, der lå i rutens nodlige område. Bjørn Andersen foretog en sikkerhedslanding på en militær nødlandingsplads i bjergene. Han fløj videre til Madrid om aftenen efter opklaring i vejret. Strange Hansen og Thomas kom ud af kurs og fløj nord om Madrid og fortsatte, til de

var ved at flyve tør for benzin. De landede så på en pløjemark ca. 250 km fra Madrid tæt ved Portugals grænse. De fik fat i benzin og fik maskinen transporteret over på en landevej, hvorfra de ville starte. Under starten kurede luftfartøjet sidelæns ind i vejrdige og beskadigede understel og propel, så de måtte opgive at flyve videre. Den næste dag kom de efter en langsommelig togrejse til Madrid. Deres forsvinden havde givet anledning til stor ængstelse blandt de danske deltagere, der glædede sig over, at der kun var sket materielle skader.

I Madrid gav formanden for den spanske aeroklub, Hertugen af Almodovar del Rio middag med bal for deltagerne i en slotspark uden for byen. Hertugen takkede de udenlandske, fordi de var kommet. Han talte for flyvningen som et instrument til bedre forståelse mellem nationerne. Repræsentanter for gæsterne takkede; fru Wille-moes, Eshbjerg, tolkede på en sympatisk måde de danske deltageres taknemmelighed, idet hun udtrykte ønsket om, at Danmark måtte få lov at gøre en besked en gengæld.



I Jerez's Bodegas

Den 7. juli skulle rally'ets længste strækning fra Getafe ved Madrid til Haya ved Jerez gennemflyves. Det er en strækning på ca. 500 km i lige linie, hvilket er for meget for en standard Auster o. a. maskiner. Der var af hensyn til disse indlagt en mellem-landingsplads i Caceres. Flyvning herover betød en omvej på ca. 50 km.

Turen havde hidtil været meget forceret med flyvning hed hertil hørende forberedelser, ventetid på busser, kørsel frem og tilbage, omklædning, fester m. m. Der var faktisk ikke tid til at se lidt af Spanien med dets dagligliv fra jorden. Da en del af deltagerne i rally'et tilmed var blevet sløjede af den voldsomme varme, den uvante kost og det uregelmæssige liv, var der forholdsvis mange, der foretrak at blive i Madrid og komme lidt til hæfterne.

De, der kom til Jerez, fik en dejlig, men anstrengende tur med bl. a. en køretur på over 250 km i bus til Cadiz. Almodovar del Rio gav en middag i en af Jerez's bodegas, hvor der var herligt køligt.

Her skulle deltagerne i vinkonkurrencen bestemme forskellige vinprøver. Journalist Erik Birkerød Larsen vandt her en statue af en tyr. Han, der ikke selv er flyver, skulle altså være ene om at placere Danmark i den internationale flyve-rally.

Den 8. juli startede de første fly ved 12.30-tiden for at flyve tilbage til Madrid, hvortil alle deltagerne nåede frem i god behold. Aftenen var til deltagernes egen rådighed.

Dramatisk flyvning over bjergene til Pamplona

Den 9. juli startedes sidste etape; det var flyvningen fra Madrid til Pamplona — en tur på ca. 300 km. Den direkte rute gik mellem bjergmassiver på op til og godt 2000 m.

Da vi startede fra Madrid, blev vi tudet ørerne fulde om, hvor farligt det kunne være for en tungtlastet Auster at komme i nærheden af en tordensky som følge af de voldsomme bøer. Hovedet på sømmet var en vejrmelding, vi modtog før starten. På vejrseddelen stod der: »Weather strong - Tormento (torden)« over Moncayo-bjergene!

Vi besluttede os alligevel til start for selv at se lidt på forholdene. Den første halve time af flyvningen rev og sled termikken brat i planerne, der dog holdt. I det fjerne så vi Cumuluskyerne tårne sig op. Vi steg til 3000 m, hvor luften var rolig. Over bjergene lå skyerne så tæt, at vi måtte gå ned under skybasen i ca. 1800 m og flyve mellem bjergtoppene. Landskabet var hjerget med dybe kløfter og ikke rart at nølde i. I en sådan situation lytter man til sin motors symaskineagtige gang og beder til, at den nu ikke pludselig finder på at gøre knuder over det mest øde sted.

Pludselig lå Ebro-dalen foran os, et dejligt befridende syn. Præcis på det udregnede klokkeslet lå Pamplonas flyveplads Noain under os med to lange rækker flyvemaskiner i alle regnbuens farver, skinnende i det blændende skarpe solskin.

To danske flyvemaskiner savnedes imidlertid. Det var med Mogens Bank og William Nielsen, der senere sendte telegram om, at de var vendt tilbage til Madrid. Det viste sig, at olietrykket var faldet til 0, hvorefter de nødlandede. Deres KZ III blev slæbt til en nærliggende flyveplads. Motoren blev set efter, hvorpå de fløj tilbage til Madrid.

Bjørn Andersen havde fløjet Strange Hansen og Thomas til Pamplona om formiddagen i Sportflyveklubbens KZ VII. Han blev af dårligt vejr tvunget til landing på samme flyveplads, som de to andre, men også han kom til Madrid samme dag. Herfra kunne de først igen og flyve til Pamplona den 11. juli, idet de havde dårligt vejr.

På præsteseminarium og til tyrefægtning

I Pamplona var vi til tyrefægtning samt afskedsmiddag med præmieuddeling i den lokale tennisklub.

Flyvekonkurrencens regler var først blevet udleveret i Barcelona. De var kun trykt på spansk, og der var opstillet en så utilgængelig handicapformel, at kun de færreste i det hele taget vidste, hvad konkurrencen gik ud på. Tilsyneladende havde der ikke været nogen som helst sportslig kontrol undervejs. Under middagen oplystes det, at en franskmand var blevet nr. 1 og en englænder nr. 2, mens præmien for bedste nation gik til Italien. Onde tunger påstod, at præmierne var uddelt efter storpølitiske hensyn.

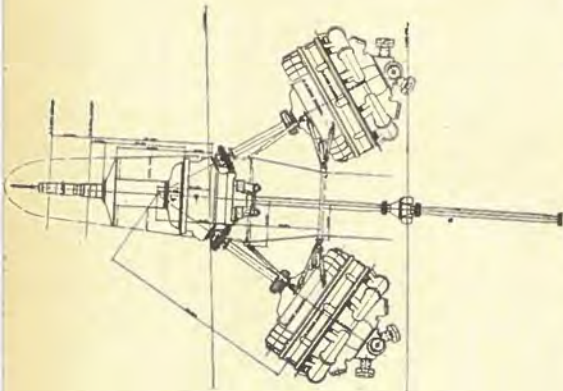
11. juli stod i ophruddets tegn. En efter en startede de forskellige flyvemaskiner i rally'et for at begynde hjemflyvningen efter 7 meget begivenhedsrige dage i det eventyrlige Spanien. De fleste danske flyvere tog til Biarritz og benyttede lejligheden til at benytte den fine badestrand og fået forfriskende bad i Atlantens salte bølger.

Flyvningen fra Biarritz til Danmark var et ubeskrevet blad, da disse linier var færdige.

Johannes Thinesen.

Adskillige af deltagerne i Spaniensturen og et stort antal andre danske privatflyvere og flere erhvervsflyvere har som en hjælp til deres flyveuddannelse fået stipendier af Flyvelotteriets midler. Er der nogle af disse, som vil være bekendt ikke at sælge mindst 100 lodsedler hver?

MERE NYT UDEFRA



Installationen af to 2500 hk Bristol Centaurus med de to koncentriske propelaksler til venstre.

To Bristol Centaurus motorer med fælles propelaksel

Motorinstallationen i den store Brabazon I luftliner består af 8 Bristol Centaurus stempelmotorer, og de arbejder sammen to og to. De fire motorpar yder tilsammen lidt over 20.000 hk. Hvordan motorerne er anbragt fremgår af hosstående skitse. For hvert motorpars vedkommende mødes centerlinierne under en vinkel på 64°, og gennem en gearkasse drives — på en fælles aksel — to modsat roterende propeller. Den 5000 hk tvillinge Centaurus er således blevet den kraftigste motorenhed, som findes. De af luftfartsmyndighederne foreskrevne typeprøver er nylig blevet afsluttet med en 150 timers prøve, omfattende 80 timer på maksimum konstant hk (stigning), 10 timer på start-hk, 20 timer på svageste brændstofblanding og 40 timer på forskellig hk. Disse afsluttende prøver var de sidste i et led på ialt 1200 timers prøvekurs.

Er bomberne overlegne?

Som allerede mange gange omtalt i amerikanske tidsskrifter er bombemaskiner af B-36 typen (o.l.) i øjeblikket jagere overlegne. — USAF har flere gange haft forsøg for at udfinde, hvorledes forholdene virkelig er. Det hævdes, at reaktor-jagere ikke kan udrette noget mod bombere i højder over 12.200 meter. Ved forsøg med Convair B-36, som blev angrebet af Lockheed F-80 Shooting Star, F-84 og F-86 (USAF's tre reaktor-jagere i tjeneste), lykkedes det den relativt langsomme B-36 at afværge alle angreb. Højden var netop 12.200 meter. Det viste sig, at reaktor-jagere brugte alt for megen tid til at finde bombemaskinen trods alle hjælpemidler (radar etc.) såvel fra jorden som i luften. De fik derfor kun tid til et enkelt angreb. Det viste sig også, at deres manøvreduktighed i disse luftlag var meget indskrænket. Faren for stalling i snævre sving var meget stor. Republic F-84 Thunderjet klarede sig bedst — men ikke godt nok. Mindst succes havde den lille, hurtige F-86. De nye jager-typer XF-90 og XF-91 er derimod begge konstrueret til flyvning i disse højder. De er i stand til at manøvrere betydeligt bedre end typerne nu i tjeneste. De er begge forsynet med raketter, som for en kortere tid kan give dem en hastighed på over 1.120 km/t. Den første af disse — Republik F-91 — er i øjeblikket på USAF's prøvebase i Muroc.

Samtidig med at prøverne beviste jagernes mangler, mener USAF, at de i nogen grad gav B-36 noget af sin ære tilbage. Det lykkedes B-36 at blive i 12.200 meters højde i mere end 12 timer i sikkerhed for jagere. Dette, mener USAF, er fremtidens strategi. B-36 forsynes nu som omtalt med fire påhængte reaktorer, som vil forøge dens hastighed til 696 km/t og dens tophøjde til 13.725 meter.

C. C.

Republic XF-91.

XF-91 er et meget mærkeligt luftfartøj. Motoren er en turboreaktor, og maskinen er yderligere forsynet med raket-motorer til anvendelse for hurtigere start, større stighastighed og flyvning på større højder. Typen er beregnet for højdeflyvning og er en jagerbomber. Kroppens længde er over 13,72 m og spændvidden ca. 9,15 m. De barberbladstyrede vinger er pilformede og er bredere ved tipperne end ved kroppen. Stabilisator og halefinne er ligeledes pilformede.

Et cykleunderstel anvendes med to støttehjul under hver vinge — det ene foran det andet istedet for parallelle.

Alle data er indtil videre hemmelige.

C. C.

Endnu en pioner lægger op

Efter at Smirnoff for nylig holdt op med at flyve på KLM's ruter har nu også en anden af KLM's ældste flyvere, L. Sillevs, lagt op efter at have fløjet 23.000 timer siden 1917. Sillevs fortsætter som forbindelsesled mellem den tekniske og flyvemæssige side i Schiphol.

Gordon-Bennett-løbet aflyst

Den belgiske aeroklub meddeler, at ballonløbet om Gordon-Bennett-pokalen er aflyst, da de russiske myndigheder har nægtet tilladelse til flyvning ind over jerntæppet.

Mere om USAF-registreringssystem.

Foruden det i FLYV nr. 4 omtalte registreringssystem, er der også fornyligt i USAF indført et andet mere synligt system. Adskillige typer vil ses påmalede to bogstaver efterfulgt af tal. Disse to bogstaver består altid af typens bestemmelses-bogstav (jager, bomber, transport etc.) efterfulgt af et bogstav, som er typens specielle. Endnu er kun få typer forsynet med denne påmalede registrering. Disse er:

BA	— B-17 Flying Fortress.
BF	— B-19 Superfortress.
BK	— B-50.
BM	— B-36.
BO	— B-25 Mitchell.
CN	— C-74 Globemaster.
CO	— C-46 Commando.
CQ	— C-28 og C-119 Packet.
CS	— C-97 Stratocruiser.
FE	— F-51 Mustang.
FK	— F-61 Black Widow.
FN	— F-80 Shooting Star.
FQ	— F-82 Twin-Mustang.
FS	— F-84 Thunderjet.
FU	— F-86 Sabre.

Alle USAF-typer vil inden længe blive tildelt en sådan registrering, der påmales kroppen og vingerne. Enhver, som har lært disse bogstaver udenad, vil altså være i stand til at oplyse, hvilken amerikansk flyvemaskine, han ser.

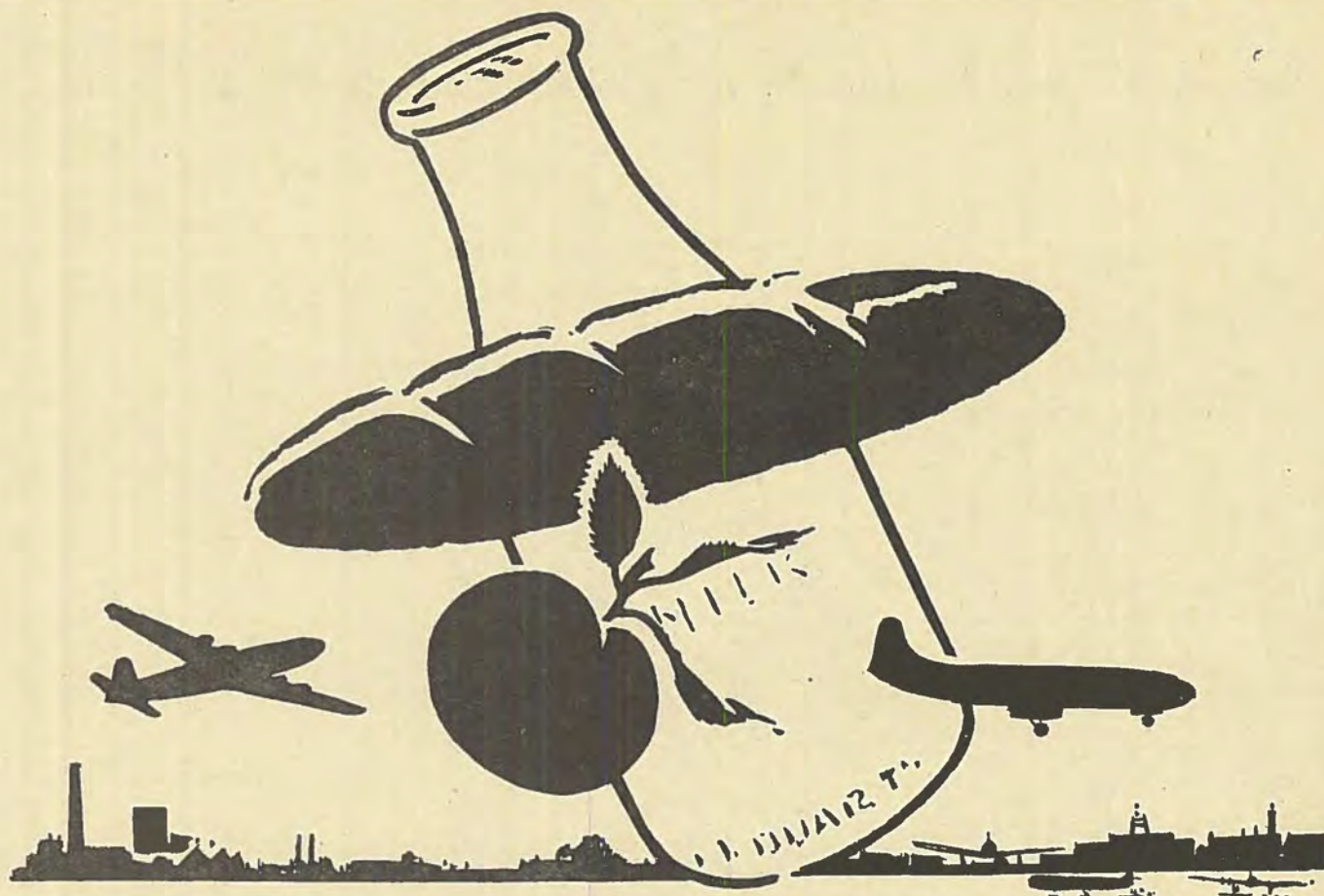
C. C.



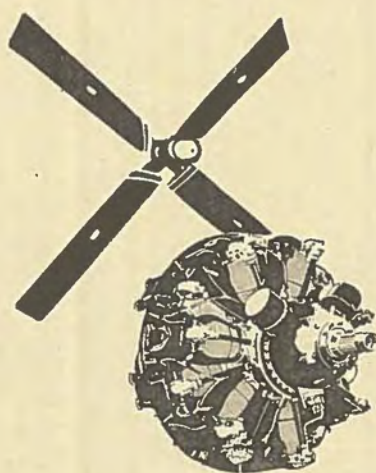
Piper Cub med næsehjul

I USA har man udrustet ca. 30 Piper Cubs med næsehjulsunderstel. Testerman SPM-1 hedder næsehjuls-konstruktionen. Den er anerkendt af CAA (Civil Aeronautics Board) og kan uden besvær monteres på alle Piper Cubs. Der er nemlig fæstepunkter for den på alle Piper Cubs fra efter 1947, således at den kan påsættes uden ændringer. Også ældre Cubs kan blive forsynet med næsehjul i løbet af 6 timer uden ændringer i strukturen.

C. C.



DRIFTSSIKKERHED PÅ LUFTBROEN TIL BERLIN



Luftbroen til Berlin demonstrerede på en virkningsfuld måde flyvemaskinens betydning som transportmiddel. Den viste endvidere endnu engang den enorme driftssikkerhed, som præger enhver Pratt & Whitney motor og Hamilton Standard Propel.

En sådan driftssikkerhed var af livsvigtig betydning for denne vældige luftoperation. På en af de travleste dage landede og startede en flyvemaskine hvert 61. sekund på Tempelhof i Berlin. På denne ene dag alene blev der foretaget 1.398 flyvninger til Berlin omfattende ialt 12.941 tons levnedsmidler, medicinalvarer og brændstof.

United Aircraft's produkter har i denne forbindelse spillet en meget betydningsfuld rolle, for alle USA-maskiner samt mange af de britiske var udstyret med Pratt & Whitney motorer, og med enkelte undtagelser anvendte alle luftfartøjerne Hamilton Standard Propeller.

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

Danmark vandt den 5. nordiske modellflyvelandskamp

Jens Arne Lauridsen, Vejle, nordisk mester



Det sejrige danske hold på Malm lufthavnen. Fra venstre Jens Arne Lauridsen, Børge Hansen, holdlederen Jørgen Gamst, Arne Hansen samt Åge Høst-Åris.

FOR anden gang har den nordiske modellflyvelandskamp nu været afholdt i Finland. De 4 bedste modellflyvere fra Norge, Sverige, Finland og Danmark mødtes til konkurrence efter de nordiske modellflyverregler den 2. juli.

Det danske hold rejste med toget til Stockholm onsdag den 29. juni. Herfra fulgtes vi med det norske og det svenske hold på den 23 timers sejltur fra Stockholm til Helsingfors. Næsten hele denne tur foregår igennem skærgård og er en oplevelse for sig. Ved ankomsten til Helsingfors fredag formiddag blev vi modtaget af redaktør P. Virkki fra Finlands Flygförbund, der stod for hele arrangementet.

Det var ordnet således, at alle deltagerne spiste samlet på en centralt beliggende restaurant på Mannerheimvägen i Helsingfors. Indkvarteringen var privat, som regelen 2-3 sammen. To af danskerne var indkvarteret hos Poppus, der boede i Olympiadebyen.

Vejret var under hele opholdet aldeles pragtfuldt, strålende sol fra morgen til aften og dejligt varmt.

Selve konkurrencen fandt sted på lufthavnen Malm ca. 10 km nordøst for Helsingfors. På grund af »termikfaren« blev der fløjet i 3 perioder lørdag aften mellem kl. 19 og 21. Der var lejlighed til at trimme modellerne om eftermiddagen, men det var der ingen, der turde. Hvis en model skulle stikke af i termik, ville det næsten være umuligt at finde den i det omliggende terræn. Der blev derfor kun trimfløjet den sidste 1½ time før konkurrencens begyndelse.

Der var 8 startsteder hver med to tidtagere.

Vi valgte et sted, hvor man kunne løbe modellerne op på en cementstartbane. Hver deltager skulle foretage en start i hver af de 3 perioder. Der blev fløjet med svævemodeller i klasse A-2 og der blev højstartet med 100 m snor. Der var kun ganske svag vind.

Efter første periode førte Finland med 694 sek. sammenlagt med Danmark på andenpladsen med 690 sek. Efter anden periode førte Danmark fint med 1486 sek. efterfulgt af Finland med 1295 sek. Næstbedste dansker havde hidtil været Arne Hansen, men i 3. periode var han uheldig. I næsten tophøjde sprang modellen af højstartsnoren, den begyndte at stalle, og tiden blev kun lidt over 1 min., hvorved Arne blev den, som udgik i slutresultatet, hvor kun de tre bedste regnes. Toropainen var dog også uheldig i 3. periode, så slutresultatet blev:

1. Danmark	1747,8 sek.
2. Finland	1605,7 sek.
3. Sverige	1376,6 sek.
4. Norge	1094,2 sek.

Hermed vandt Danmark for første gang den af Finlands Shell udsatte vandrepokal.

Arrangementer som den danske deltagelse i den nordiske landskamp muliggøres ved modellflyvernes andel i Flyvelotteriets overskud. Derfor og på grund af de mange andre fordele, vi nyder på grund af Flyvelotteriet, må enhver modellflyver gøre en kæmpeanstrengelse for at sælge lodsedler.

Grunden til, at vi vandt, var ikke alene de danske modellers fine startegenskaber og perfekte kurveflyvninger, men navnlig glideegenskaberne. Det bemærkedes tydeligt, da en svensk og en dansk model var lige ved at flyve sammen i ca. 50 m højde. Den danske model fløj i det ganske rolige vejr ca. 30 sek. længere end den svenske.

Præmieuddelingen fandt sted næste aften efter en middag på Särkkä på øen Laangörn uden for Helsingfors. Lunch blev indtaget efter en rundtur på øen med den gamle svenske fæstning Sveaborg.

Mandagen blev benyttet til private forretningsindkøb, — man kan næsten købe alt i Finland nu, og omregnet efter arbejdsfortjeneste er adskillige ting billigere end herhjemme. Rationering er der ikke meget af. Russisk indflydelse mærker man intet til, og der er så at sige ikke politi (finsk) på gaderne.

På hjemturen havde vi 13 timers ophold i Stockholm, men det var næsten for varmt til at »gøre« hele byen. På KSAK's kontor havde vi fornøjelsen af at hilse på og blive lykønsket med sejren af den tidligere formand for DKDAS, ingeniør Holtermann, som just var der på besøg.

Jørgen Gamst.

★

Det glæder os, at holdet gjorde vore profetier fra sidste nummer til skamme ved at vinde. Allerede da holdet før rejsen samlede i København, var man enig om, at vi var stærkere end sædvanligt. Det blev nu spændende at se, om de andre også var gået frem. Det var ikke tilfældet. Finnerne synes nærmest at stå stille. Der var slet intet nyt at bemærke, og de fløj tildels med gamle modeller og var åbenbart ikke helt trænede som tidligere. Svenskerne var direkte gået tilbage. Den ellers så sikre landskampveteran Rune Andersson (»Bananen«) blamerede sig ved at blive næstsidst. De øvrige var os ukendte og deres trimningsflyvninger lignede ikke landsholdsfolk. Iøvrigt overholdt de



En model er gået til angreb på en DC-3 og hentes her ned fra dens antenne.

Varmt danmarksmesterskab i Roskilde

Calle dobbelt mester



Finnerne Salmunen og Santa, der blev nr. 10 og 2.

svenske modeller ikke alle A 2-reglerne, hvad man dog nok kunne vente til en landskamp. Nordmændene, som lider af mangel på flyvepladser og mangel på effektiv konkurrencevirksomhed på grund af landets store udstrækning, var stadig svagest.

Det er glædeligt, at vor første større internationale modellflyvesejr fandt sted under forhold, hvor det virkelig var dygtigheden, der gjorde udslaget. Kun på enkelte flyvninger sporedes lidt termik, som næppe har påvirket resultatet. Jens Arne Lauridsen, der nu kan kalde sig uofficiel nordisk mester (da det er en holdkonkurrence, hvor det individuelle resultat er mindre vigtigt), fik et virkeligt fint resultat hjem fra sin første udenlandsrejse (med første besøg i København). Høst-Aris, der reddede vor ære sidste år, blev også fint placeret og de to andre absolut hæderligt. Vi skal til slut bringe resultaterne for de bedste deltagere med tre enkelte flyvninger og totaltiden (afrundet til hele sek.)

Jens A. Lauridsen, D.	180	234	253	666
Leo Santa, F.	198	168	259	624
Aage Høst-Aaris, D.	189	203	202	594
Rolf Wallenius, F.	181	182	177	540
Ragnar Odenman, S.	130	241	158	529
Lennart Persson, S.	155	91	256	502
Børge Hansen, D.	119	156	213	488
Arne Hansen, D.	202	204	68	474
Knut Hagen, N.	115	129	205	449

Samba

Blandt de modeller, som blev indsendt i unionens konkurrence om en egnet linestyrer begyndermodel, har unionen nu efter sine undersøgelser tilkendt Børge Jørgensen præmien for hans »Samba«, som allerede er bygget i et pænt lille antal i Sportflyveklubben og andre steder. Den er enkel af opbygning og let at flyve, og unionen vil nu undersøge mulighederne for at få den udgivet.

A 1-danmarksrekord

Den 19. juni satte Jørgen Lauersen fra Svendborg danmarkskrekorden for små svæve-modeller op til 33 min. 03 sek. med sin Eagle 8. Den gamle rekord på godt 28 min. tilhørte Henning Jensen, OM-F.

Årsrekorderne

Årsrekorden i varighed for svæve-modeller holdes nu af Jørgen Lauersen fra Svendborg med 33 min. 03 sek. Jens Arne har ganske vist haft en flyvning på over en time, men uden kontrol. Han sad selv i en grøftekant med kikkert og »så modellen himlen.

Den 19. juni havde Tom Petersen i Kolding en flyvning på 32 min. 03 sek. Bent Skou og T. Lindhardt's modeller fløj begge fra Beldringe ind til Odense (9 og 8½ km).

SOLEN strålede ubarmhjertigt fra en blå himmel over Roskilde til danmarksmesterskaberne for motormodeller den 10. juli. Der var svage skiftende vinde. Uden at bringe overvældende resultater viste konkurrencerne dog fremgang for motormodellerne igen.

Til mesterskabet for gummimotormodeller var tilmeldt 6 mand. Sidste års mester, SP, havde dog atter sendt afbud, en udeblev, og Erdrup opgav på forhånd, da han ikke havde kunnet få sin Wakefield til at flyve hidtil. Per Weishaupt havde gjort sin 9 år gamle kæmpemodel »Jumbo klar i et forsøg på at gentage sin sejr fra 1946. Allerede kort efter middag gjorde han sig klar til start, men det varme vejr gjorde gummiet uberegneligt, og den næsten ubrugte motor af amerikansk brunt gummi sprængtes ved 600 omdrejninger og flåede modellens krop godt op. Efter 4 timers reparationsarbejde var den klar igen med den gamle førkrigsmotor, som vandt i 1946. Allerede ved godt 200 omdrejninger sprængtes også den — samt kroppen. Så var der kun to små niggerboys tilbage: Donald Thestrup fra Kolding havde med sin lille Tern ingen chancer mod Carl Johan Petersens Wakefield. Han fik 97 sek., mens Calle nu i ro og mag uden at overanstrenge sit nye Dunlop-gummi vandt med 225 sek. efter om formiddagen at have sat ny årsrekord med 100 sek. Modellen steg fint, men sank

ret hurtigt.

Forinden havde Calle også vundet med fritflyvende gasmotormodel. Denne model jordstartede, steg fint og gled dejligt. 424 sek. blev vindertiden. Valdemar Petersen havde med sin Calle-model, hvis motor åbenbart ikke ydede helt så meget, 384 sek. Nr. 3 blev Svend Olsen fra Sportsflyveklubben med 188. Han havde kun to flyvninger, da modellen forsvandt i en kornmark, og manglede desuden timer, så motortiden blev ikke udnyttet for ikke at risikere noget. Carl Høst-Aris havde 173 (motortiden også for lav), mens den tilmeldte Erdrups model for nogen tid siden var blevet taget af en kornmark.

For første gang blev der fløjet linestyringskonkurrence, omend det foreløbig er et uofficielt DM. Hastighed vandtes af Axel Nielsen, Sportsflyveklubben, med 67,9 km/t, hvilket jo ikke er overvældende, mens Henning Jönsson vandt i kunstflyvning med 234 points. Axel Nielsen havde 65 og Børge Jørgensen 32.

Konkurrenceleder var distriktsleder Erik Sørensen, hvem vi er megen tak skyldig, ikke mindst for det store arbejde med at opnå alle de mange tilladelser til at benytte eksercerpladsen.

Lad os håbe, at forholdene tillader os at holde nogle endnu bedre motor-mesterskaber næste år — d. v. s. vi håber især på at få balsa og gummi.

4. distriktskonkurrence

Sidste omgang inden sommerens pause i distriktskonkurrencerne var fastsat til 12. juni, men blev delvis udsat til 19. og 26. Ialt deltog 68 modellflyvere med 94 modeller. Resultaterne lå i gennemsnit omtrent som ved 3. konkurrence. I 1., 2. og 6. distrikt måtte man p. gr. af kornmarker o. lign. flyve med 50 m snor, så resultaterne er fordoblede i nedenstående liste. Størst var deltagelsen på Fyn, hvor klubberne konkurrerer på livet løs både i disse konkurrencer og i de mellem-liggende om fysiske mesterskaber. Det er bemærkelsesværdigt, at deltagelsen i klasse A 3 svinder stærkt ind både her og i andre konkurrencer.

1. distrikt (Lundtofte 19./6.). A 1: Ole Olsen 358, Hans Hansen 330, Hans Rasmussen 242. — A 2: Glimdemann 420, Hans Hansen 264. — A 3: H. Ekelund 360. — Alle fra klub 105.

2. distrikt (Ringsted 26./6.). A 1: Sv. Dypel (210) 268, Mogens Hansen (208) 232, K. G. Petersen (207) 228. — A 2: H. Nissen (205) 618, H. Stühr (205) 532, M. Hansen 474. — A 3: H. E. Hansen (208) 200. — C: Resultater under minimum.

3. distrikt (Beldringe 19./6.). A 1: H. Poulsen (301) 385, T. Østervig (301) 325, T. Richardt (302) 242. — A 2: Bent Skou (301) 945, Høst Aaris 837, Friis (304) 491. — A 3: N. Madum (304) 143. — C: J. S. Petersen (302) 62. — D: C. Høst-Aaris (301) 589, M. Erdrup (301) 544, V. Petersen (301) 314. —

4. distrikt (Pandrup 12./6.). A 1: L. Pedersen (405) 348, C. Jochumsen (401) 159, S. Dybbro (403) 110. — A 2: T. Hermansen (401) 175, S. Dybbro 161. — A 3: L. Pedersen (405) 173.

5. distrikt (Sunds 12./6.). E. Madsen (506) 339, P. Pedersen (502) 249, Emil Madsen (508) 142. — A 2: E. Madsen (506) 360, P. Pedersen 313, E. Møller (502) 253. — A 3: E. Madsen (506) 485, C. Moesgaard (510) 302, J. H. Jensen (510) 118.

6. distrikt (Esbjerg 12./6.). A 1: K. Hansen (611) 534, D. Thestrup (611) 266. — A 2: K. Hansen 712, B. Sørensen (612) 284, D. Thestrup 234. A 3: Tom Petersen (611) 670, L. Møller Nielsen (611) 522. — C: D. Thestrup (611) 63. — D: Resultat under minimum.

Nu holdes der altså pause til 16. oktober. Vi skal forinden bringe stillingen, som den er efter de første 4 konkurrenceomgange.

Modellflyvekonkurrence i Belgien

Den 3., 4. og 5. september finder der i nærheden af Bruxelles nogle modellflyvekonkurrencer sted, som vi har fået indbydelse til at deltage i. Der flyves med svæve-modeller, Wakefield-modeller, fritflyvende og linestyrede gasmotormodeller, og specielt konkurreres der med FAI-svæve-modeller på spændvidde 145—150 cm om Daumerie-pokalen.

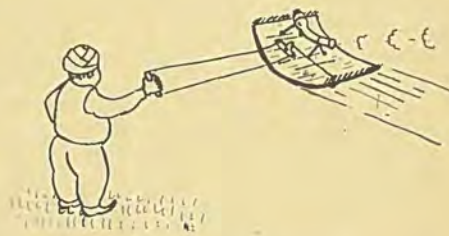
Opholdet er gratis, og der kan deltage seks danskere. Interesserede modellflyvere må omgænge henvende sig til unionens sekretær, Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre pr. Valby. Sidste frist 5. august.

Wakefieldkonkurrencen

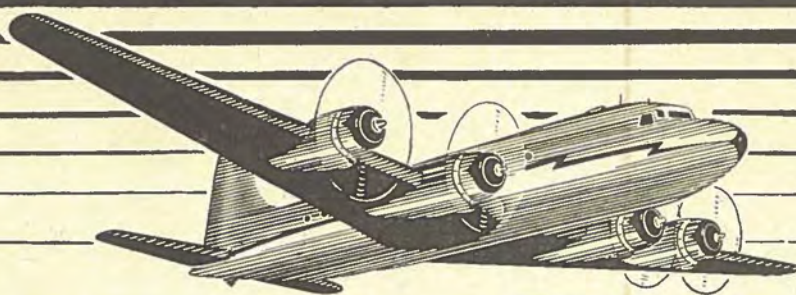
Når disse linier læses, har den store Wakefieldkonkurrence fundet sted. Det danske hold skrupede ind til tre mand plus holdleder. Sverige sendte et fuldt 6-mandshold, Norge fire mand og Finland sin gamle specialist, Arne Ellila. Ialt ventede man elleve lande direkte repræsenteret.

Sommerlejren

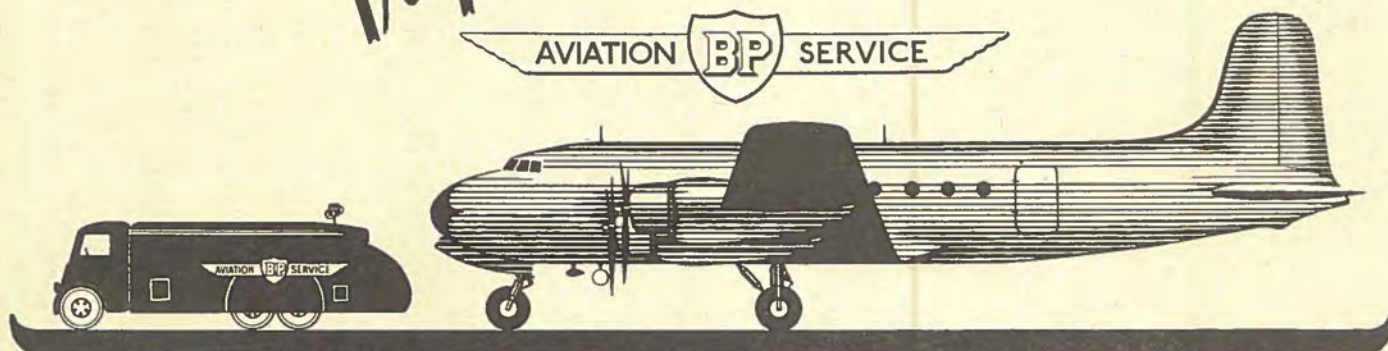
Tilstrømningen til modellflyvernes sommerlejr er ikke helt så overvældende som sidste år, hvor der faktisk var for mange. Det skyldes nok delvis tidspunktet, 8.—13. august, hvor ca. et halvt hundrede danske og udenlandske modellflyvere som sædvanligt samles på Vandel flyveplads.



Linestyring i orienten: Harun al Jönsson med sin reaktormodel under begyndelsen af et loop.



Tryghed hos Flyveren
gennem



„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. 63, LOKAL 12 og 22

TIL LONDON

i luksus



Londons politibetjent er symbolet på høflighed og
hjælpsomhed. Den samme service møder De, når
De flyver til London med British European Airways.



BEA

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

DAGMARHUS, VESTRE BOULEVARD 12, KBHVN. TLF. PALÆ 6311

Forbindelser fra London til alle dele af verden med BOAC og BSAA

Slagelse fører i flyvedagskonkurrencerne

Ved redaktionens slutning førte Slagelse Flyveklub i to klasser af svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer. I klasse I (varighed med landing på startstedet) havde Slagelse 16 timer 36 minutter efter fem flyvninger og kan altså endnu fylde fem tider på, så der bliver klubben svær at slå. Men Århus vandt sidste år med 29 t. 48 m.

Birkerød Svæveflyveklub ligger som nr. 2 med 13 timer 26 min. af klubbens 10 bedste flyvninger. I dagene 12.-24. juni holdt klubben lejr på Vandel og indsendte 13 resultater: Otto Sørensen 0.58, 0.20, 0.35, 1.34 og 1.20, Mogens Petersen 0.42, Claus Kettel 1.00, Eli Nielsen 0.45, 3.00 og 0.58 samt Svend Nielsen 1.59, 1.10 og 0.37.

Nr. 3 er Odense Svæveflyveklub med 6 t. 42 min. efter 6 flyvninger. Den fjerde foretog Rosager den 19. juni med 1 t. 51 min. — det meste af tiden inde over Odense. Den 6. juli fløj Fl. Jensen i Vandel 1 t. 01 min. og den 9. juli Karin Jensen (f. Terndrup) 1 t. 15 min. — Stamgruppen har efter en flyvning af Henry Petersen d. 10. juli 5 t. 20 min. og Sportsflyveklubben efter en flyvning af Per Weishaupt d. 19. juni 50 min.

Slagelse førte også i højden med 2835 m på 4 flyvninger. H. H. Jacobsen vandt d. 13. maj 1125 m, Tage Slottboe d. 19. juni 700 m og Jacobsen d. 3. juli 620 m. Mærkeligt nok har Birkerød ikke indsendt deres resultater i klasse II, hvor de ellers ville føre overlegent, men de syntes måske, at de havde

skrevet blanketter nok. Både Eli og Svend Nielsen opnåede da søv-c-højder.

Med Odenses ankomst til Vandel erobrede de førstepladsen med 4270 m, idet foruden de tidligere nævnte Karin Jensen og Rårup d. 9. og 10. juli fløj 1170 og 1200 m. Stamgruppen har 2450 m (Johs. Mark d. 9. juli 1100 m og Henry Petersen 10. juli 1350 m højdevinding). Endelig har Sportsflyveklubben (Weishaupt) 1040 m.

Slagelse har nu alle fem distancer, der forhåbentlig bliver forbedrede, for de er kun på 137 km tilsammen. Den 12. juni fløj Curt Schrøder 20 km til Rude, 19. juni Slottboe 27 km til Fodby og 3. juli Jacobsen 35 til syd for Næstved.

J. Rårup fra Odense fløj den 10. juli fra Vandel til Røde Kro, 69 km. Flyvningen varede 2 t. 17 min.

Mer alle de klubber, der holder sommerlejr i juli, vil de opgivne resultater sikkert være foreldede ganske hurtigt, så det bliver spændende at se udviklingen. Selv om man ikke synes, at man har chancen nu, bør alle klubber dog indsende deres resultater for at skabe interesse om konkurrencen og give et billede af flyvevirksomheden. Konkurrencerne bør også udnyttes i propagandaen for Flyvelotteriet.

Hvis Henry Petersens flyvninger bliver anerkendt, skulle han nu have sølv-c. Han tog distancen i 1947. Flere andre må da også siges at være godt på vej.

Vandel

Birkerød-folkene fik ialt fløjet ca. 25 timer på deres sommerlejr i Vandel i juni. De har overtaget Henry Fugls smukke Rhön-bussard.

Da vi aflagde et kort besøg på Vandel først i juli, var Odense svæveflyveklub i fuld gang med flyvningerne på deres smukke Baby »Stardust« samt med en begrænset Baby, tilhørende Vejle-klubben. Stamgruppen havde lidt begynder vanskeligheder med deres nye flotte spil men var ellers klar med en Baby, en Gövler samt en Olympia. Polyteknikerne gik og ventede på deres to Baby'er samt en Fl 1, og Kolding var der med en Aslago. Signe Skafte Møller havde unionens Baby AUX til rådighed. Århus ventede på grund af materielle vanskeligheder først at komme i gang efter midten af måneden.

Schweiziske rekorder

H. Nietlispach og H. Schär har på en Kranich d. 13.5. opstillet en schweizisk målflyvningsrekord på 142,5 km fra Agno til Turin. Den 30.3. havde Nietlispach med R. Camenzind sat højderekorden op til 3252 m. En gammel distancerekord, som Fahrlander og Haberstich i 1947 fløj i England på 203 km er først nu blevet anerkendt. Alle er rekorder for flersædede svæveplaner.

Det er måske nok dyrt at svæveflyve i Vandel. Men det har endda givet betydelige underskud. Enhver svæveflyver, som i disse år har fløjet i Vandel eller er blevet oplært af instruktører, der er uddannet på unionens kursus, har nydt godt af midlerne fra Flyvelotteriet. Derfor må enhver svæveflyveklub gøre alt for at afsætte så mange lodsedler som muligt i år.

Engelske svæveflyvekonkurrencer

De årlige engelske nationale svæveflyvekonkurrencer, der sidste år ikke fandt sted, idet alle pengene skulle bruges til det engelske hold i Samaden, finder i år sted fra 21. til 28. august i Camphill, Derbyshire.

Guld-c i England, Sverige og Schweiz

I England er guld-c endnu sjældent. Foruden Philip Wills indehaves det af Charles Wingfield, som tog det i USA, af R. C. Forbes, som tog det i Tyskland og nu af Lorne Welch, der som Wills og Forbes var på det engelske hold i Samaden sidste år, hvor han fik højden, mens han d. 2. juni tog distancen i England.

Den kendte svenske svæveflyver Gidde Karlsson tog Sveriges syvende guld-c fornylig fra Alleberg til Ystad, hvor landet »slap op«. Han fløj Weihe, og distancen er 315 km.

Adolf Gehriger, den schweiziske aeroklubs generalsekretær, der for to år siden satte rekord på 325 km i distance, er nu også steget 3150 m i skyflyvning og har dermed fået Schweiz's fjerde guld-c.

Afgiftsfri benzin til startspil

En sag, som der har været arbejdet på gennem årene, er fornylig blevet løst, idet man nu kan blive fritaget for afgiften på benzin, der benyttes til svæveflyveklubbernes stationære startspil. Man skal henvende sig til det lokale toldvæsen og skal bestille mindst 300 liter ad gangen, som skal være brugt i løbet af et år. — Atter et lille lyspunkt.

Pehrsson slået

De svenske svæveflyvemesterskaber i Örebro blev vundet af Tage Löf, Stockholm. Nr. 2 blev B. Nilsson, Örnsköldsvik, og først nr. 3 den berømte Per Axel Persson, der vandt den internationale konkurrence i Samaden sidste år. Vejret var ikke alt for gunstigt, så der blev kun fløjet i 6 dage.



To billeder fra konkurrencerne i Samaden sidste år.

Alpesvæveflyvning

Fra Aero-Club i Schweiz har vi modtaget et meget smukt hefte på 80 sider »Samedan 1948«. Det består for en stor del af optryk om den store internationale svæveflyvekonkurrence sidste år, men indeholder talrige nye billeder og yderligere en del tekst. Det er trykt på fint kunsttrykspapir og koster 5 schweizerfrancs + porto 1 fr. Enhver der interesserer sig for international svæveflyvning og for svæveflyvning som konkurrencesport bør studere det — ikke mindst bør vi gøre det med henblik på den danske deltagelse i Sverige næste år, som det nu er på tide at forberede.

De franske rekorder

I vor artikel om Bynes i sidste nummer omtalte vi en række nye nationale franske rekorder, hvis nøjagtige størrelser vi nu kan meddele.

Distance i lige linie, Suisse, 550 km. Fontelles, målflyvning 380 km. Kirchroth satte denne op til 395 og Lépante dagen efter til 467 km. Marcelle Gohard (tidl. Choisset) fløj 330, Ruff 415. Den 22. maj fløj Max Gasnier på Air 100 en ny fransk ud-og-hjem-rekord på 2x117 km fra Bynes til Montargis og retur (gl. rekord tilhørte Nessler med 2x101).

Philip Wills 370 km

England er ikke så forfærdeligt bedre egnet til distancesvæveflyvninger end Danmark. Hidtil var den engelske rekord på 350 km, sat i USA, men nu har guld-c-indehaver nr. 3, Philip Wills, i en Weihe fløjet 370 km fra Hatfield til Garrans i Cornwall den 1. maj. Turen varede 6 timer.



Kraftig termik medførte en overraskende start for et af tæpperne.

PAS PÅ BUNDKOBLINGEN

BUNDKOBLINGENS indførelse var et stort skridt fremad i stift af svæveplaner med spilstart, men den kræver også agtpågivenhed og forsigtighed f. eks. både ved at man skal »trykke« under den første del af starten og på grund af den nedsatte retningsstabilitet.

Oftest er ringkoblingerne noget hårdere at udløse, og der har endda været tilfælde, hvor udløsning var meget vanskelig. I almindelighed skal man give pinden et skub fremad, samtidig med at man trækker i udløseren for at frembringe en aflastning.

For nylig fandt man ud af årsagen til sikkert flere af de tilfælde, hvor der har været vanskeligheder med udløseren. Som bekendt anvendes der i enden af wiren et ringsæt, bestående af en stor og en lille ring. Den store anvendes ved vore almindelige medekoblinger, den lille i de ringkoblinger, der anvendes ved bundkoblingen og ved næsekoblingen til flyvemaskineslæb.

Efter at en svæveflyver kun med stor vanskelighed og hård behandling af svæveplanet havde fået udløst, viste en undersøgelse, at den lille ring var slidt og trukket lidt af lang. I de fleste tilfælde udløste den normalt, men den kunne komme til at sidde på

tværs og i klemme i ringkoblingen og var så næsten umulig at udløse.

Hav derfor opmærksomheden henvendt herpå og skift slidte eller deformerede ringe ud, så snart det er nødvendigt. Det er ikke meget mere arbejde, end det som bare en klippet wire medfører.

Flere klubber har indført en lille praktisk sikring, som hindrer wiren ved urolig start med gentagne ryk i at komme om og gribe fat bagtil i meden, som det en gang er forekommet. Det består ganske simpelt af et lille trekantet duralbeslag, der er fæstnet bagest på meden og derfra i en bue går op til bundlisten, hvor beslaget har et aflangt hul til fastgørelse, således at det »følger med«, når meden trykkes ind. — Iøvrigt er det under alle omstændigheder tilrådeligt ved start med ryk, hvor planet glider et par meter frem på jorden og går i stå igen, først at udløse og så begynde forfra.

Endelig er det værd at bemærke, at den højeste hastighed, som er tilladt under optrækket, er 70 km/t. I stærk vind kan farten være tilbøjelig til at stige, men for høje hastigheder er ved bundkoblinger ikke uden risiko. Pas derfor på.

Første rekord med reaktionsdreven model

DEN 11. juli opstillede *Per Weishaupt*, OM-F den første danmarkrekord i gruppe E, specialmotormodeller, idet han med en ganske enkel balsa-byggesætmodel »Mijet« udstyret med en Jetex 100 reaktor opnåede 41 sekunder. Jetex har tidligere været beskrevet i FLYV (nr. 11/48 side 241). Jetex 100 vejer med ladning 30 gram og yder omtrent det samme i trykkraft i op til 20 sekunder. Med en glødende cigaret tændes lunt, et par sekunder efter begynder det at syde, og derpå går det løs. Modellen steg til en imponerende højde på denne flyvning, men ved senere forsøg på at forbedre præstationen, der skulle kunne komme op

mod minuttet, viste modellen sig skæv og spiralustabil.

Nu er bolden altså givet op og en tom plads i rekordtabellen udfyldt. Der har tidligere været opnået ganske pæne små flyvninger med raketdrift, således husker man *Hartvig Jensens* haleløse model, og for ganske nylig har *Erik Sørensen* i Roskilde også opnået pæne flyvninger.

Rekorden blev kontrolleret af Sportsflyveklubbens to flyveledere, *Børge Jørgensen* og *Ole Olesen* og overværet for den danske Jetex-repræsentant, *Tage Olsen A/S*, af civilingeniør *O. Selchau Larsen*.

DDL overtager Bornholmsruten

Fra 15. august ventedes Rønne lufthavn efter udvidelserne at kunne modtage DC-3 maskiner, hvorefter DDL atter vil overtage Bornholmsruten, som i den senere tid er blevet befløjet af Zone-Redningskorpset.

Helikopteruddannelse i Sverige

Fra Ostermans Aero AB i Stockholm har DKDAS fået indbydelse for danske flyvere til at uddanne sig til helikopterpiloter ved et kursus, der begynder 15. september. Man skal have mindst 200 almindelige flyvetimer. Kursus, der indbefatter teori og op til 25 timers flyvning, koster 10.000 sv. kr. Uddannelse til helikoptermekaniker koster 1000 sv. kr. Tilmeldelse senest 1. september.



Den russiske maskine, som styrtede ned i Sverige for nogen tid siden, var en La-11. Den unge flyver-løjtnant, der flygtede i maskinen, navigerede sig frem til F-18 flotillen ved Tullinge ved hjælp af et kort i sin lommebog! Maskinen, som blev svært beskadiget i landingen, er som bekendt blevet udleveret til Rusland, medens piloten efter eget ønske forbliver i Sverige. Før flyets udlevering blev det dog genstand for en meget nøje undersøgelse af det svenske flyvevåbens teknikere. Om denne eksamination forlyder intet. Det er dog bekendt, at typen var noget af en skuffelse. Svenskerne havde hellere set en af Sovjets nye raktor-jagere. La-11 er blot en udvikling af La-9, som den ligner til forveksling. Den har en 14-cyl. stjernemotor af typen ASH-82 FNV på 1850 hk. Dette er en typisk højde-motor, og det formodes derfor, at La-11's tophøjde er ret stor. Maskinens udseende er yderst konventionelt. Noget nær det samme som f. eks. FW 190, J-22 etc. La-11 har tre maskinkanoner, som skyder igennem propellerfeltet og er synkroniserede. Efter svenske opmålinger er maskinens spændvidde ca. 9,7 m og længden ca. 8,7 m. Hastigheden regnes at være 640 km/t. Typen kan dog vist udrustes med to små reaktorer under vingerne. Med disse skulle dens tophastighed for kortere tid kunne øges til 725 km/t. La-11 har lige over spærredet et periskopformet kanonsigte af interessant konstruktion. C. C.

En organisation af flyve-journalister er blevet oprettet i Oslo. Dens sekretariat skal ligge i Oslo. Organisationen hedder IAWA — International Aviation Writers Association — og 12 lange er tilsluttet. Kun de 8 sendte delegerede. Disse var USA, Danmark (Leif B. Hendil, formand for danske flyvejournalisters klub), England, Sverige, Italien, Holland, Frankrig og Norge. Belgien, Sveits, Australien og Finland sendte ikke delegerede, men tilsluttede sig organisationen alligevel. C. C.



De 20 danske flyvere og teknikere, der har været på kursus i England for at lære Gloster Meteor at kende. De er her set foran den tosedede Meteor 7.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
 Assurandører
 N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
 C. 9189 - 9596



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
 Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
 mellem Kl. 8—13

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106

Telf. Helrup 5664

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

Flyveinstruktør.

Militæruddannet pilot søger
 stilling. Karakter i instrument-
 flyvning ug. Bill. mrk. 81 modt.
 FLYV's ekspedition, Vester-
 brogade 60, København V.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

Motorflyverkalender 1949.

30. 7.—1. 8. King's Cup og andre air races i Birmingham.
- 27.—31. 8. International tur gennem Schweiz.
4. 9. Flyvedagen (Danmark).
- 7.—11. 9. 10. SBAC flyvestævne og udstilling. Farnborough.

Diverse begivenheder i 1949.

1. 8. Flyvelotteriets salg begynder.
15. 8. Klubberne indsender meddelelse om salgets forløb til lotteriets kontor.
- 2.—9. 9. FAI-kongres i Cleveland, USA.
15. 9. Flyvelotteriet slutter.

Modelflyverkalender 1949.

(Ret til ændringer forbeholdes)

1. 8. Flyvelotteriets salg begynder.
1. 8. Int. gasmotormodelkonkurrencer i Engl.
- 7.—14. 8. Sommerlejr i Vandel.
15. 8. Klubberne indsender meddelelse om salgets forløb til lotteriets kontor.
28. 8. Flyvedagskonkurrencerne slutter.
29. 8. DMU 12 år.
- 3.—5. 9. Int. konkurrencer i Belgien.
4. 9. Flyvedagen 1949.
11. 9. Int. konk. for linestyring i Monaco.
15. 9. Flyvelotteriet slutter.
18. 9. DM for svæve modeller. Århus.
16. 10. Femte distriktskonkurrence.
27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
31. 12. Pointskonkurrence og årsrekordår slutter.

★

Natlig modelflyvning på 8 timer

En fantastisk modelflyvning skal have fundet sted natten mellem den 9. og 10. maj i Nordirland. Modelflyveren C. Austins gasmotormodel startede kl. 21.50. Timer'en svigtede og modellen forsvandt til sidst af syne. Kl. 05.45 næste morgen, da klubmedlemmerne, som overværede starten, forlængst lå og sov hjemme og havde opgivet at høre mere til modellen foreløbig, så en familie på 4 medlemmer, som var stået tidligt op for at gå til en katolsk messe, modellen lande i en sø, som kun ligger 200 m fra startstedet. De sejlede straks ud og hentede modellen ind. Vindens retning havde været næsten den samme om natten, men hen på morgenen vendte den, bekræfter meteorologerne.

Kedeligt, at flyvningen ikke blev officielt kontrolleret, for ellers var den russiske verdensrekord på 3 timer 48 min. da blevet eftertrykkeligt slået.

★

Ved den svenske tekniske højskole i Stockholm har man for 2 måneder siden taget en ny vindtunnel i brug. Denne er nu udprøvet til allerstørste tilfredshed. Man kan i denne undersøge de aerodynamiske forhold ved hastigheder helt op til to og en halv gang lydens hastighed. Selve prøvetunnelen er 0.33×0.33 m i tværsnit, og anlægget drives med komprimeret luft, som opbevares i 32 beholdere under 146 atmosfærers tryk. Selv om man ikke kan foretage undersøgelser med hele fly, er tunnelen dog af største betydning ved forsøg med modeller og enkelte sektioner. Når tunnelen arbejder for højtryk (også bogstaveligt), er temperaturen mellem 150 og 200 grader celsius under frysepunktet. Maskineriet udvikler da en kraft på 10.000 hk. I tunnelens vægge er indmonteret filmsapparater. Vindtunnelen har kostet ¼ million svenske kroner.

Vindtunnelanlægget ved Flygtekniska Försöksanstalten ved Ulvsunda skal udvides væsentligt. Hovedtunnelen får her et tværsnit på 1 m og er beregnet til at kunne arbejde med hastigheder op til mach 4.0. Der skal desuden bygges yderligere 4 vindtunneller, dog af mindre format. Omkostningerne beregnes til 8 millioner svenske kroner, og anlægget vil blive taget i brug omkring 1. juli 1952 — forudsat at myndighederne stiller sig velvillige.

C. C.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
 for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

BROOMWADE

Luftkompressor

og

Trykløftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartsselskab

Det Norske Luftfartsselskab

Hærens Flyvertrupper

A/B Flygmotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politiktorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Splinterny SG. 38 sælges

til ca. halv pris. Henvendelse W. Jensen,
 Katrinegade 9, Kolding. Telefon 1777.

Samarbejde mellem islandske og danske privatflyvere

Fra den islandske privatflyver, tandlæge Bjørn Björnsson i Reykjavik er der blevet rettet henvendelse til danske privatflyvere om at få et samarbejde i gang. Tandlæge Bjørn Björnsson, som er formand for Foreningen af islandske privatflyvere, skriver bl. a. herom:

Formålet med dette samarbejde skulle være en udveksling af danske og islandske privatflyvere på den måde, at hvis f. eks. en dansk flyver kommer til Island, kan han bo som gæst i en islandske flyvers hjem og har adgang til at benytte sin værts flyvemaskine. Han får med andre ord helt frit ophold, fri maskine, gratis benzin o. s. v. — mod til gengæld at yde den islandske flyver de samme goder, hvis denne kommer til Danmark.

Ideen er slet ikke så dårlig, og det kan meget vel tænke sig, at nogle vil benytte sig af den. I Island er der adskillige flyvere, som har egen maskine, og som meget gerne ser, at en sådan udveksling kommer i gang — helst allerede i år, og hvis danske flyvere også er interesseret i tanken, behøver de pågældende blot at skrive til følgende adresse: *Tandlæge Bjørn Björnsson, Félag islenskra einkalflygmannna, Reykjavik Flyveplads, Island.*

KUNSTEN AT SÆLGE LODSEDLER

En ukuelig vilje og en smule idealisme er gode forudsætninger, siger Johs. Thinesen

Mange klubmedlemmer returnerede sidste år lodsedler med bemærkningen »kan ikke sælge flere«. Men har de sig rigtigt ad? For at få lidt »salgsfiduser« har FLYV henvendt sig til en af vore storsælgere, Johs. Thinesen, den kendte model-, svæve- og motorflyver, der også fra bestyrelsesarbejde i DKDAS, svæve- og motorflyverunionen samt Fyens Flyveklub ved, hvor nødvendigt lotteriet er. Thinesen solgte selv 1024 sedler i 1947 og 2500 i 1948. Hvordan bærer han sig ad med det?

— Der var en gang, da jeg blev meget imponeret over at høre, at en af mine kammerater havde solgt over 100 lodsedler. I dag vil jeg ikke falde i trance over et sådant antal. Jeg har faktisk aldrig prøvet at sælge andre lodsedler end Flyvedagens. I begyndelsen kviede man sig noget ved at gå hen til et vildt fremmed menneske og spørge, om han vil købe en lodseddel — for ens slægt og venner rækker jo ikke til mange sedler. Men har man overstået de første begynderhæmninger, er det ikke så ubehageligt mere. Alt for mange, især de unge sælgere, lader sig alt for let slå ud af et par afslag.

Det er ingen skade til at være lidt af en psykolog, når man skal sælge lodsedler. Hvis folk begynder at reagere negativt, når de hører, det er fra Flyvedagen, idet bemærkninger som »vi skal ikke flyve« o. l. kan falde, så skal man klogeligt undgå at remse de præmier op, der har noget med flyvning at gøre, men hvis det er en herre for-

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.

Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høgslund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

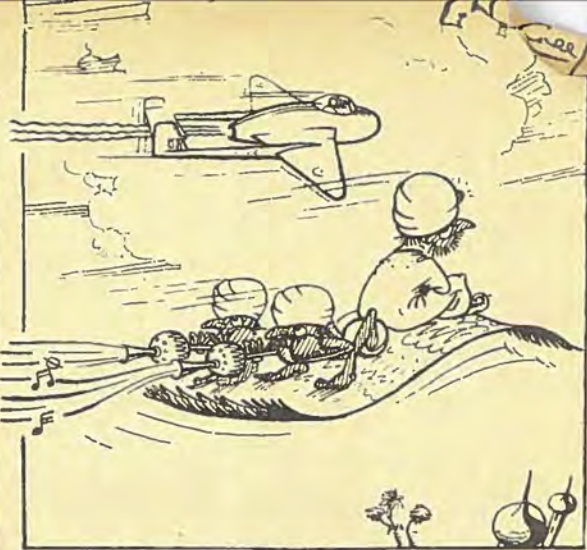
DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Blidapark 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Sven Wiel Bang, I.E. Ohlsensgade 12, København Ø. — Postgiro 520.84.



Da da flyvende tæpper var på vej hertil, vakte denne reaktionsdrevne udgave betydelig opsigt hos en passerende Vampire.

AEROSPORT

Aerosport (Air-Danmark) afholdt møde 14. juni på Kastrup, hvor SAS's præsident H. Bierberg foreviste DDLs maskiner samt fortalte om SAS og lufthavnen. Efter at have vist de tekniske installationer og lufthavnens ny-anlæg blev pressechefen udsat for en sand krydsild af spørgsmål om SAS og selskabets virksomhed.

Aerosport (Air-Danmark) har nu fået sin Jyllands-afdeling. Det blev ikke, som opindeligt ventet, Esbjerg, som kom først, med derimod Århus, hvor nogle interesserede, tilskyndet af redaktør Johs. Busck Lorentsen fra flyvetroppernes tidsskrift »Propel«, har sluttet sig sammen. Den nye afdeling bydes hjertelig velkommen. Den er det første tegn på, at der andre steder end i København er interesse for dokumentarisk flyvning og for typekending. Interesserede århusianere bedes henvende sig til redaktør Johs. Busck Lorentsen, Barthsgade 4, Århus, som gerne besvarer forespørgsler, også fra andre dele af Jylland.

G. C.

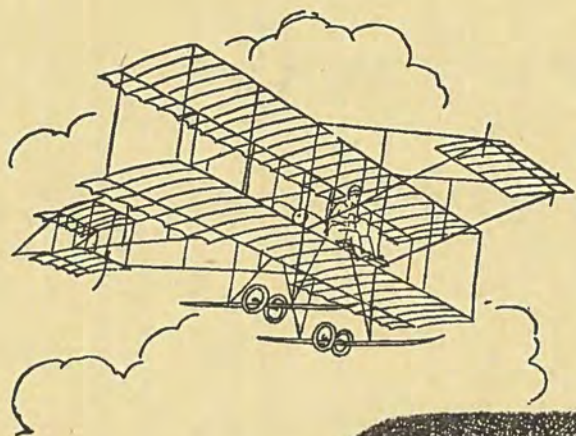


det måske nok være, at nogle flyvture for to til udlandet kan være god lokkemad. Alltså omtal kun de præmier, man har på fornemmelsen vil falde i pågældende »offers« smag.

I den periode, hvor lodsedlerne sælges, er ingen rigtig flyveinteresserede ordentlig påklædt, hvis han eller hun ikke har et bundt lodsedler i lommen eller tasken, parat til anvendelse, når en gunstig situation skulle indtræffe. Hver gang, man skal vente på et kontor, i en bank, bio-kø o. l., skal man fiske lodsedlerne frem og tilbyde de omkringstående de værdifulde sedler. Selvfølgelig skal man tilbyde personalet sedlerne, hvor man kommer og har lejlighed til det: I banker, forretninger, fabrikker, værksteder o. s. v. I det hele taget er det godt at sælge lodsedler, hvor mange mennesker samles: til stævner, sportskampe o. l. Et fint sted er også på færgen eller i toget, selvom mange har ondt af det. Kupévogne er erfaringsmæssigt de bedste, her kan eventuel mistenning ikke nå at smitte ret mange. Søde unge piger har særlige sælgermuligheder, ikke mindst på restaurationer.

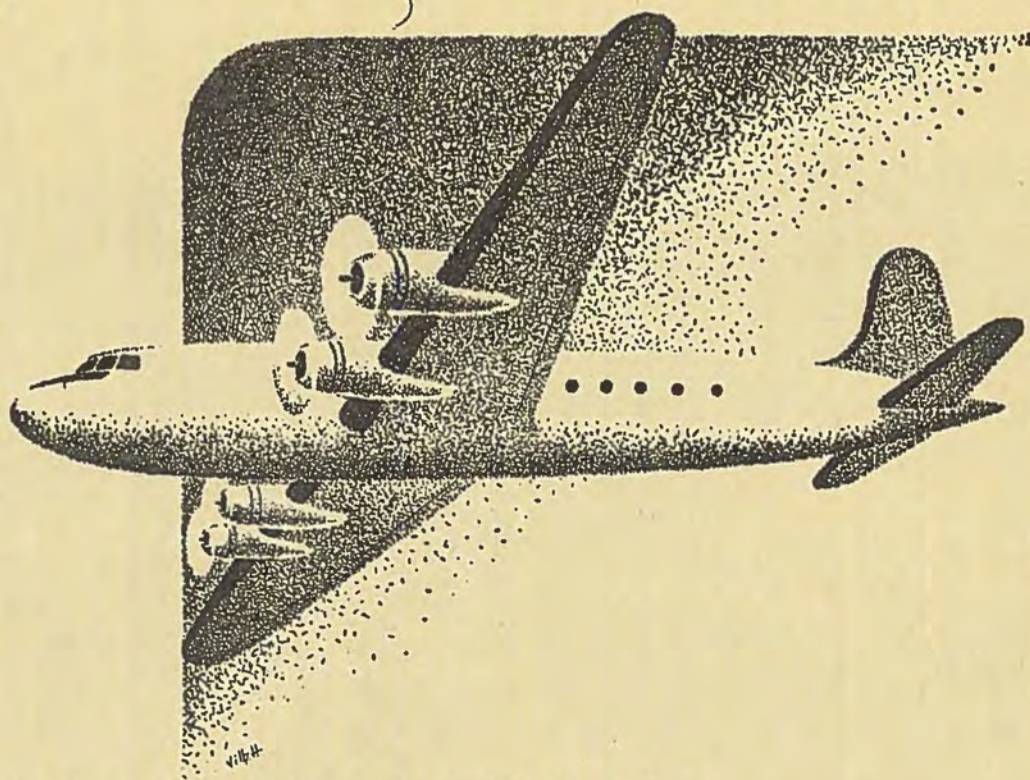
Det var nogle af de mest anvendelige råd m. h. t. at sælge Flyvedagens lodsedler, jeg kan give. Husk hele tiden, at netop din indsats er en betingelse for, at lodsedlerne bliver udsolgt. Blot hvert eneste flyveorganisationsmedlem herhjemme solgte 40 sedler, så blev der udsolgt. Og i år skal vi have udsolgt, ikke? Alltså på med vanten — og så ser vi nogle fine resultater!

Johs. Thinesen.



OLIEN *fremmer* UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var opfundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorenes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

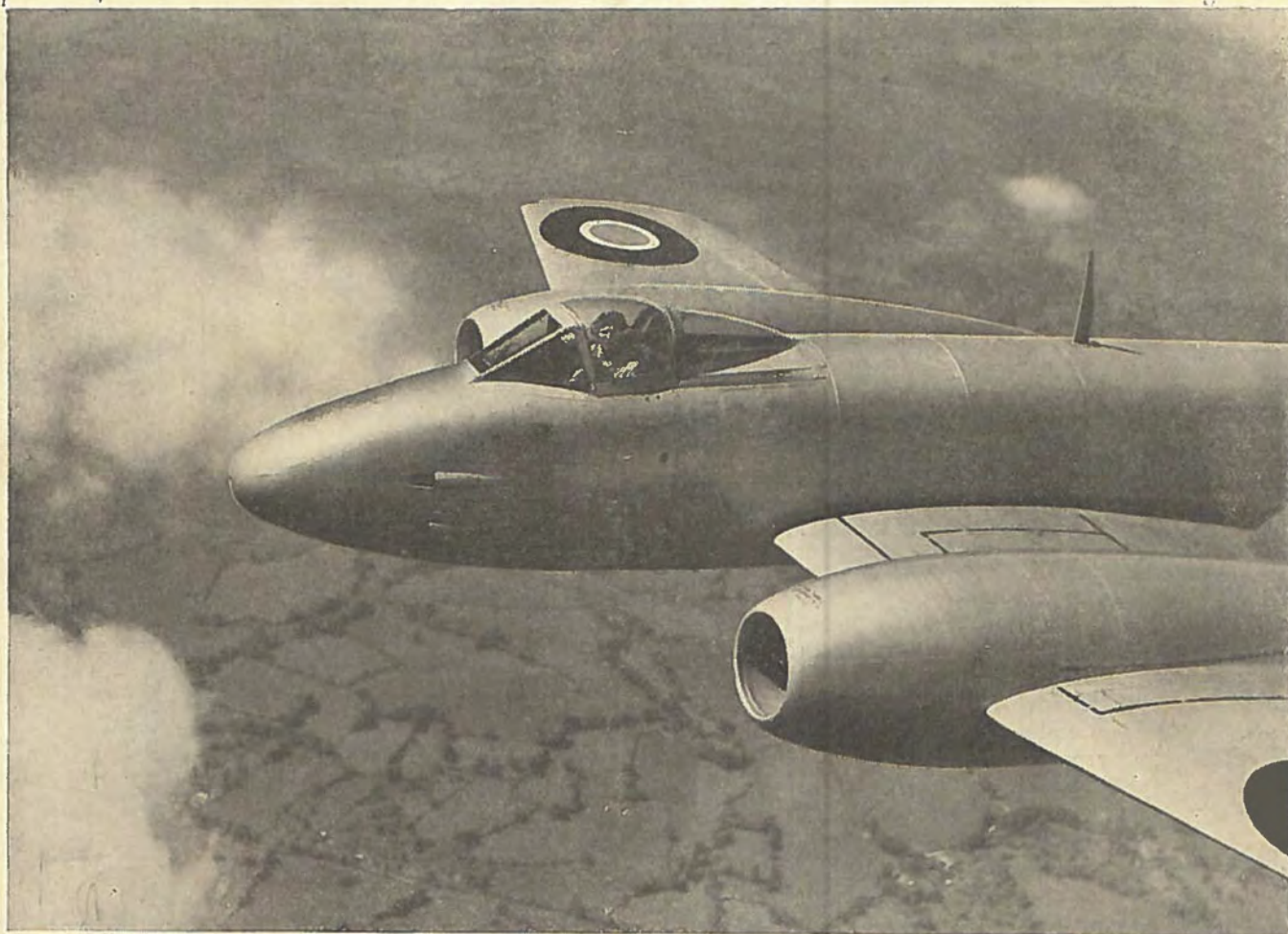
Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.



**THE CHOSEN WEAPON OF
GALLANT ALLIES — WHO
KNOW AIR FIGHTING AS
IT REALLY IS....**



G L O S T E R M E T E O R

**GLOSTER AIRCRAFT COMPANY, LIMITED
(BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP)**

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postboks 23.824

FLYV

Nr. 9

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Wakefield-
konkurrencen

★

DH COMET

★

Argentinas
flyveindustri

★

Nye
svæveflyverekorder
i målflyvning

★

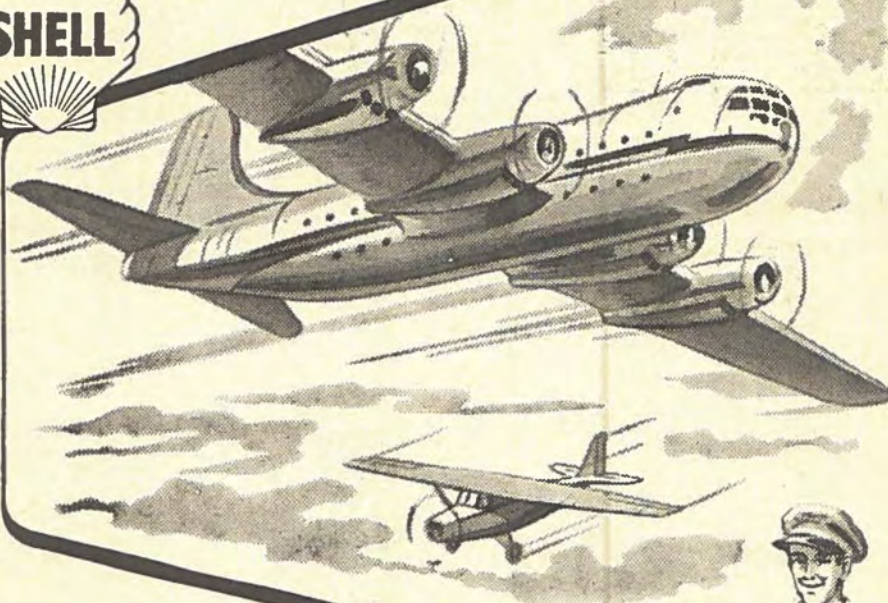
Modelflyvernes
sommerlejr

Madame Pin fra Monaco gør sin uja-
guar klar ved Wakefieldkonkurren-
cen, hjulpet af sin landsmand Aubertin
og amerikaneren Frank Zalc.



HUSK FLYVELOTTERIET!

RIGTIG SMØRING



Store flyvemaskiner ... og små

Rundt om på alverdens flyvepladser vil De finde Shell olie benyttet både til store og små flyvemaskiner. For Shell olie har alle de specielle egenskaber, der gør flyvningen mere sikker og gør det muligt nårsomhelst at lade maskinerne præstere alt, hvad de kan yde.

Også indenfor automobilkørsel, skibsfart og industri har Shell's verdensomspændende forskning ydet sit bidrag til moderne fabrikation og transport — der er en Shell olie til at klare ethvert smøreproblem.



SHELL

L4



FLYV

OFFICIELT ORGAN FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION



Nr. 9

September 1949

22. årgang

Flyvelotteriet

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er det endnu umuligt at sige noget med sikkerhed om, hvordan det er gået med salget af flyvelotteriets lodsedler. Fristen for indsendelse af ikke-solgte lodsedler udløb først den 25. august, så derfor er nedennævnte betragtninger kun formodninger.

Såvidt det kan skønnes, er salget gået godt. Foruden til klubberne rettedes anmodning til ca. 1500 kiosker og boglader om at forhandle lodsedlerne, og deraf har godt og vel halvdelen af klubberne og ca. 1400 kiosker og boglader reageret, således at samtlige lodsedler var udleveret fra kontorets side i første halvdel af august. — Men det var selvfølgelig ikke ensbetydende med, at lodsedlerne var solgt alle sammen. Interessen skønnes dog at have været stor, og ikke så få salgssteder kunne ret hurtigt melde udsolgt.

Af de under unionerne hørende 113 klubber har kun de 67 deltaget i salget af lodsedlerne, og disse klubber havde pr. 15. august modtaget ialt 40.565 lodsedler. For at kunne regulere fordelingen af lodsedlerne på den mest hensigtsmæssige måde, bad flyvelotteriet meget indstændigt klubberne om at indsende meddelelse om forløbet af salget senest 15. august, men den pågældende dato om aftenen var der kun indløbet 16 svar, repræsenterende 7.350 lodsedler af de ca. 40.000, som var ude hos klubberne. Flyvelotteriets kontor var således på dette tidspunkt ude af stand til at danne sig noget egentligt skøn over salgsresultatet.

Tålmodigheden må derfor sættes på prøve, indtil næste nummer af FLYV kan meddele det endelige resultat — som forhåbentlig bliver godt.

FLYV.

FINNEN ELLILÄ VANDT WAKEFIELDKONKURRENCEN

*Den eneste finske deltager sejrede over 92 deltagere
fra 18 andre lande i meget hårdt vejr*

MED 93 deltagere fra 19 lande blev årets konkurrence om Wakefieldpokalen den hidtil største. Desværre var vejret meget dårligt, så der blev en utrolig masse havarier, som slog mange dygtige modelflyvere ud. Alligevel var det nogle af de dygtigste, der placerede sig i toppen, og den finske sejr var både velfortjent og populær. Aarne Ellilä var forøvrigt den eneste, der var alene om at repræsentere sit land.

Deltagerne samledes fredag den 29. juli om eftermiddagen til en reception i det fornemme Londonderry House i London og blev så i busser kørt den to timer lange vej til Cranfield nord for London. Her boede man i Englands højeste flyvetekniske læreanstalt, College of Aeronautics, der er en hel by ved siden af en stor flyveplads, så man blev fordelt på flere bygninger, og hver mand fik sit eget værelse.

Omhyggelig modelkontrol om lørdagen.

Lørdag blev der på grund af blæst ikke trimmet meget, men dagen blev brugt til den meget omhyggelige kontrol af Wakefield-modellerne i en af hangarerne. Adskillige deltagere måtte ændre på areal af plan eller haleplan for at opfylde reglerne. Hen på aftenen tog vindstyrken noget af, og pludselig var luften fuld af lydløse gummimotor-modeller og larmende gasmotormodeller. Wakefield-modellerne fløj imponerende, og da Calle, som ellers med fortrøstning så hen til sin dieselmotor, hørte og så nogle af de udenlandske modeller med kraftige motorer, havde han mest lyst til at tage hjem. Kuniss foreslog at udstyre Thormingmotorerne med en særlig skralde, egnet til at imponere modstanderne.

Skandaløst startsted.

Søndag morgen stormede og regnede det, så vi hjemme uden betænkning havde udsat. Men englænderne flyver altid til fastsat tid uanset vejret, og efterhånden trak deltagere ud på flyvepladsen, hvor der var telte til modellerne. På mange måder var hele arran-

gementet udmærket, men man savnede nu en fast hånd og lidt mere præcision. Der var ingen instruktionsmøder hverken for deltagere eller holdledere, så man måtte hele tiden selv holde sig underrettet og havde ikke lejlighed til at gribe ret meget ind.

Startstedet var indrettet på en rullebane i læ af tilskuerne (der var en hel del af dem, mest modelflyvere, der kom i store busser fra forskellige byer), parkeringspladsen og en gruppe træer. Som følge af den stærke vind var hele området naturligvis meget hvirvelfyldt. Jeg har kun set et lignende dårligt arrangement ved en lille konkurrence højt oppe i Jylland og havde aldrig drømt om en så skandaløs laden-hånd-om de elementærste aerodynamiske regler ved verdens fineste konkurrence.

Flyvningerne og havarierne begynder.

Med en god halv times forsinkelse begyndte konkurrencen ved 1130-tiden. Kort forinden var startrækkefølgen bekendtgjort. Først skulle første deltager fra Sverige, Monaco, Danmark, Trinidad o.s.v. flyve, derpå anden deltager fra disse lande o.s.v. Et noget stivere system, end vi er vant til.

Sune Stark startede først, men fejlstartede og havarerede. Så prøvede Peter Christensen, hvis model fløj i jorden lige foran tilskuerne og knækkede sin eneste gamle propel. Endelig lykkedes det Aubertin fra Monaco efter en hårrejsende start lige ind over tilskuerne at komme i luften. Og så gik det slag i slag. Model efter model fejlstartede, blev smadret ned i startbanen — eller kom op gennem hvirvelfeltet og fløj.

Under vældig interesse startede sidste års vinder, den næsten 2 meter lange slanke tidligere RAF-flyver Chesterton, mens fotografene trængtes omkring ham. Ganske uberørt af situationen, med en cigaret i munden, gav han sin motor over 1000 omdrejninger, stillede den ejendommelige »Jaguar« på startbanen og gav slip. Det var konkurrencens fineste og sikreste start, og tilskuerne var begejstrede, men det gav »kun« 2½ minut. Det er næppe nogen tilfældighed, at de fleste af englænderne udførte sikre starter trods forholdene, men nogle af dem havarerede også, bl. a. Chesterton på sin tredje start uden mulighed for



at nå at reparere den komplicerede model. Reservemodeller må som bekendt ikke anvendes.

Efter middagspausen gjorde man så nogenlunde første omgang færdig, og så blev 2. start frigivet og kl. 16 også tredje. Mange var havareret i fejlstarter eller fløjet bort og fik tilsagn om at måtte flyve senere, så der var ingen skarp periodeadskillelse, som vi bruger, og selv om man løbende fik resultaterne gennem højtaleranlægget og kunne føre dem ind på deltagerlisten, så var det vanskeligt at følge udviklingen.

De første fine resultater.

I første omgang havde amerikaneren Fletcher fløjet 296 sekunder og en New Zealand-model (*March*, fløjet proxy af englenderen *Taylor*) 290, så man begyndte at frygte at få næste års konkurrence uden for europæisk rækkevidde.

Efterhånden som der forelå en del resultater fra anden flyvning, var følgende i forreste linie: *Boyle*, USA (ialt 384 sek.), *Joon*, Australien (304), *Ferber*, Belgien (315), *Ellilä* (357) og *Holland*, England (362), men flere af de bedste fra første start havde ikke fløjet anden omgang. Vi skandinaver satte vor lid til *Ellilä* til trods for, at han var havareret i anden landing. I løbet af nogle timer havde han repareret plan og propel på sin kendte 10 år gamle model, så var den fuldt i orden.

Spændende slutspurt.

Ved 18-tiden lykkedes det amerikanerne at få flyttet startstedet uden for hvirvelfeltet, og samtidig blev det meddelt, at kl. 1930 var det slut med starterne. Nu blev den ellers lidt halvtriste konkurrence spændende. Den 20-årige *Fletcher*'s model kom tilbage, og med en flyvning på 127 sek. havde han sikkert føringen. Ved 19-tiden udførte han tredje flyvning på 116 og regnedes med en samlet tid på 539 sek. for sikker vinder, så han blev fotograferet og interviewet.

Vi regnede ud, at *Ellilä* skulle flyve lige over 3 min. for at nå ham, og det skulle være muligt, hvis bare tidtagerne kunne se modellen så længe i den stærke vind. Med stor skandinavisk assistance gjorde han sig klar til start, da solen netop kiggede lidt igennem, så modellen ville blive lettere at se. Efter nær at have ramt en fotograf foretog modellen en fin flyvning og blev set i 193 sek., så *Ellilä* var 10 sek. over *Fletcher*.

Tiden nærmede sig slutningen — kunne andre slå ham? *Boyle*'s model blev ikke fundet, men i sidste øjeblik kom *Holland*'s. Han nåede imidlertid ikke at starte inden 1930, men blandt de mange fine flyvninger, der udførtes i den sidste 1½ time (hvor mange nåede både 2 og 3 starter under gunstige forhold end konkurrenterne tidligere på dagen) viste det sig bagefter, at italieneren *Sadorin*, der havde 192 og 129 på de to første starter, havde fået 219 på den sidste og dermed var blevet nr. 2. Så stakkels *Fletcher* måtte nøjes med tredjepladsen, men tog det fattet. Svenskerne, der mødte med et meget stærkt hold og gennemgående havde de bedste byggede modeller, havde mod slutningen fået nogle pæne flyvninger og opnået nydelige placeringer også.

Fletcher trækker op til sin sidste start, hjulpet af *Ed Lidgard*. — *Calle* sammen med irlænderen *Brazier*. — Amerikaneren *Petersen* med en fin gasmotormodel. — *Calle* trækker op, mens *Peter Christiansen* holder. — *Dunmore*'s nydelige *Bowden*-vinder. — Den kanadiske holdleder får det danske holds autografer på sin specielle skjorte.

Danske tragedier.

Vi havde jo ingenlunde kunnet vente nogen pæn dansk placering ved vor første deltagelse i Wakefieldkonkurrencen så kort efter, at deltagerne havde fået materialer til rådighed, men havde dog håbet på efter danske forhold anstændige flyvninger. Både *Peter Christiansen* og *Kuniss* havde under trimningerne hjemme været oppe på deres gamle standard med 2 min. i gennemsnit, mens *Calle* lå på 1½. Lørdag aften fløj *Peters* og *Calles* modeller pænt, mens *Kuniss* havde nogle vanskeligheder med sin model, der var den nyeste og mest moderne.

Som tidligere omtalt havarerede *Peter* i første startforsøg, byggede propellen om til enbladet og prøvede igen. Til større glæde for tilskuerne end for os udførte han på næste start tre loops, et immelmann-turn og en dyk lige i jorden og var ude af spillet. *Calle* fik først sin op, men den blev smækket i jorden og fik næsen trykket ind. Han reparerede (og gik glip af middagen) og udførte senere en helt pæn flyvning på 49 sekunder. Tredie gang kom den også op, men landede kort efter motorens udløb på 30 sek., så han blev kun nr. 71 med 86,6 sek. sammenlagt.

Kuniss totalhavarerede kroppen i første start og udgik.

Så meget mere tid fik holdet til gengæld til at følge konkurrencen og studere de mange mesterværker blandt modellerne, og de har alle samlet erfaringer og inspirationer til nye modeller, som sikkert allerede nu er under bygning. Der var modeller af alle mulige typer, kassemodeller og strømlinede, med faste eller optrækkelige understel, fritløbende eller fældbare propeller o.s.v. Langt de fleste havde dethermalizers, kun få med faldskærm, de fleste med haleplanet til at vippe op, når luntten efter de 5 min. var brændt ud. Vi håber at komme tilbage med lidt nærmere om nogle af modellerne, men vil anbefale specialnumrene af de engelske tidsskrifter *Aeromodeller* og *Model Aircraft* til enhver, der vil lære noget. Det er nu, man skal forberede sig, hvis man vil gøre sig håb om at komme med til Finland næste år.

Gasmotormodellerne.

Mandag fløj gasmotormodellerne i samme vejr, men fra den frie startplads. Med en motortid mellem 10 og 20 sek. gjaldt det om at få bedste forhold mellem totaltid og motortid (FAI-regel). *Peter* gik glip af den første start, da hans motor ikke nåede at starte inden for 2 min. I anden start kom han pænt op og fløj 95 sek. på 14 sek. motortid, hvilket er nydeligt (han havde fået fat i en speciel brændstofblanding derovre). I tredje start var vinden meget hård, så det blev kun til fejlstarter.

Calle havde 70,5:12 i første omgang, men i næste stallede modellen meget og blev trykket ned af hvirvelfeltet, som den kom over i, så det blev kun til 36:15. Med en pæn tredieflyvning skulle han endnu have chancer, men motoren strejkede nogle sekunder for længe, så hans flyvning blev uden for konkurrencen. Han blev nr. 13 og *Peter* nr. 17 af 42, så det var ikke værst i betragtning af de motorer, der står til vor rådighed.

Om konkurrencen er at sige, at man ikke anede spor om den, før resultaterne forelå om aftenen. Heller ikke præcisionskonkurrence om *Bowden*pokalen, hvor der hovedsagelig var engelsk deltagelse, fik man ret meget ud af.

Italieneren Sadorin gør klar, hans hjælper er gammel italiensk militærflyver. — Kanadieren Webb havde kroptværsnit og vægt i orden! — Yderst til højre sejrherren Aarne Ellilä med sin 10 år gamle model, der har dobbelt gummimotor, forbundet ved tandhjul (kraks).



Præmieuddeling.

Mandag aften blev præmierne uddelt af SMAE's formand, mr. Houlberg og kollegiets rektor, professor Relf. Og bagefter var der tvangsfrit samvær på Lanchester Hall, som endte med, at en af amerikanerne ryddede bar'en med en ildslukker! Tirsdag kørte vi til London og skiltes, men mødtes atter med mange af deltagerne rundt om i modellflyveforretningerne samt til en middag, som tidsskriftet Aeromodeller gav om aftenen.

Som helhed må siges, at trods vejret m. m. var det en stor oplevelse for alle at mødes med så mange andre modellflyvere fra hele verden. Gamle bekendtskaber blev opfrisket og nye stiftet, og alle havde nogle dejlige dage. Vi er de institutioner, der støttede os, og ikke mindst vore tre deltagere, der selv klarede en stor del af udgifterne, taknemmelige for, at Danmark kom med, og vi håber på bedre dansk deltagelse næste år.

Vi vil huske mange af de modellflyvere, vi mødte. Når dette nummer udkommer, har flere formodentlig besøgt Danmark, f. eks. den kendte skribent *Franc Zaic*. Vi vil huske den 122 kg tunge gemytlige Canadier *Webb* og den ikke meget lettere irlander *Brazier*. Vi husker den eneste kvindelige deltager, madame *Pin* fra Monaco, mr. *Petersen* fra Californien, den yngste deltager, den 15-årige *Wirth* fra Schweiz og den ældste, den næsten 70-årige mr. *Pitcher*, som ligesom de øvrige engelske proxy-flyvere gjorde et glimrende arbejde for de lande, der måtte nøjes med at sende modellerne, i dette tilfælde de ikke særligt taknemmelige modeller fra Trinidad, og vi håber at mødes igen i Finland i 1950.

P.W.

RESULTATERNE

Wakefield 1949

1. Aarne Ellilä, Finland	549,9 sek.
2. E. Sadorin, Italien	539,7 -
3. W. Fletcher, U.S.A.	539,4 -
4. E. Naudzius, U.S.A.	532,3 -
5. F. Loates, Canada	471,9 -
6. Börje Börjesson, Sverige	470,1 -
7. March, New Zealand	469,1 -
8. Arne Blomgren, Sverige	444,0 -
9. E. Smith, England	433,7 -
10. Ron Warring, England	424,9 -

Gasmotormodelkonkurrencen.

1. P. Thiebaut, Frankrig	11,23:1
2. E. C. Gunter, England	9,14:1
3. L. Kanneworff, Italien	7,56:1

Bowden-konkurrencen.

1. G. Dunmore, England.	
-------------------------	--

Med FLYV i Aérocentre NC 853 — en fransk klubflyvemaskine

DEn lille franske klubflyvemaskine NC 853, der produceres af Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre til de franske statsstøttede flyveklubber, er udrustet med en flad 4-cyl. 75 hk Minié-motor. Det er en tosædet, næsten højvinget, afstivet privatflyvemaskine af normal konstruktion. Data: Spændvidde 11,3 m, længde 6,8 m, planareal 15,45 m², tomvægt 364 kg, fuldvægt 640 kg. — Præstationer: Maximalfart 160 km/t, højeste rejsefart 140 km/t, rækkevidde 550 km, forbrug 18 l/t; ved skoleflyvning med godt 100 km/t er forbruget kun ca. 14 liter i timen.

FLYV havde lejlighed til at få NC 853 demonstreret af J. Burtin — en rigtig fransk indflyver med alpehue og overskæg samt

7000 timer i logbogen — og det var interessant at sammenligne den med vor egen skoletype KZ III, der ganske vist har en noget stærkere motor (100 hk), men har næsten samme fuldvægt (650 kg).

NC 853 er endnu mindre køn end KZ III. Den er højvinget, men planet sidder dog så lavt over jorden, så den med sit 2½ m brede understel er nem at køre. En anden betydelig fordel er det usædvanligt fine udsyn — noget af det bedste, jeg har set — som opnås ved, at man kan se både over (normalt) og under planet (ved at bøje sig en smule).

Burtin, som fandt det ganske unødvendigt, at jeg spændte mig fast, taxede i med- og sidevind i fuld fart med løftet hale! Starten var ganske kort (der opgives 115 m). Efter at Burtin havde foretaget nogle minutters prøve på den, fik jeg den overladt. Nu er ratstyring og placering i højre side mig uvant, men jeg fik et godt indtryk af dens »idiotsikkerhed«, der minder meget om KZ III's. Man kan med rattet i maven tillade sig fulde udslag på de andre ror. Den staller blidt, men nægter pure at spinne. Den har stort haleplan/højderor og dobbelt finne/sideror, flaps, men ingen slots. Planet har let negativ pilform. Prisen er ca. 1.400.000 frs., d. v. s. ca. 25.000 kr. Den leveres også med andre motorer fra 65 til 105 hk.

Desværre fik jeg ikke lejlighed til at prøve NC 856, der som KZ VII er 3- eller 4-sædet efter rækkevidden. Man skulle tro, at 105 hk var lidt småt, men det hævdedes at være nok. Jeg så senere en start, der så meget kort ud. Prisen for denne er direkte omregnet ca. 35.000 kr.

P.W.



Forpartiet af NC 853. Der er fint udsyn. Vi bragte en røntgentegning i nr. 6 side 124.

DE HAVILLAND COMET

Englands håb, der har en rejsehastighed på 800 km/t, har foretaget sine første prøveflyvninger



DH 106, som har været omgivet med stor hemmelighed, er ikke så revolutionerende i formen, som nogen ventede, men et logisk skridt fremad — omend et stort skridt.

SOM omtalt i en artikel i FLYV for juni 1949 har de Havilland Aircraft & Engine Co. i nogle år arbejdet på bygningen af en reaktordrevet luftliner, hvis flyvehastighed skulle overgå alt, hvad man hidtil har kendt på lufruterne, og allerede i slutningen af juli kunne den nye luftliner foretage sin første flyvning. Den 25' juli blev den trukket ud af monteringshallen, de følgende to dage foretoges motorprøver og køreprøver, og den 27' om aftenen var den i luften for første gang. Flyvningen, som forløb overmåde tilfredsstillende, varede 31 minutter. Luftfartøjet steg til 3000 m, foretog nogle flyvninger i lav højde henover startbanen til ære for de Havilland's tekniske personel, der havde været beskæftiget med bygningen af luftlineren, og som med spændt interesse fulgte prøven. Luftfartøjet blev ført af mr. John Cunningham, og der medfulgte en besætning på fire mand. Ifølge den praksis, som følges af de Havilland, og af sikkerhedsmæssige hensyn, overværedes flyvningen ikke af udenforstående; men talrige repræsentanter for pressen havde haft lejlighed til at overvære køreprøverne på jorden dagen forud.

Marchfarten er på ca. 800 km/t.

De Havilland Comet er udstyret med fire de Havilland Ghost reaktorer, hver på 2270 kg trykkræft. Den kan medføre indtil 36 passagerer, og dens marchfart er ca. 800 km/t. De første projekter til det nye luftfartøj fremkom for tre år siden, og det er ret imponerende, at man på et så tidligt tidspunkt, som tilfældet er, har kunnet foretage den første flyveprøve. Dermed er dog ikke sagt, at luftfartøjet lige med det samme kan tages i brug på ruterne; der vil i hvert fald gå endnu en to-tre år med prøver og forbedringer, inden luftfartøjet er nået så vidt, at det kan afleveres til praktisk brug. Man må huske på, at det drejer sig om et luftfartøj af en helt ny art, om et væld af nye tekniske

detaljer, og alle disse skal først grundigt gennemprøves, inden køberen kan få gavn af luftfartøjet. Fabrikken tekniskere udtaler selv, at overgangen fra stempelmotorerne til de langt mere fordelagtige reaktorer er en af de største udviklinger, der har fundet sted indenfor civilluftfarten, og det vil tage nogle år, inden man helt mestrer det nye.

Interessen for luftlineren med marchfarten på ca. 800 km/t og tilliden til de Havilland's erfaring med hensyn til flyvemaskinekonstruktion har været så stor, at British Overseas Airways og British South American Airways forlængst har afgivet ordrer på levering af fjorten Comet'er. Da der foruden det eksemplar, der nylig har været i luften, yderligere skal een Comet til det britiske forsyningsministerium, har man skønnet det mest hensigtsmæssigt at sætte seriefabrikationen i gang med det samme.

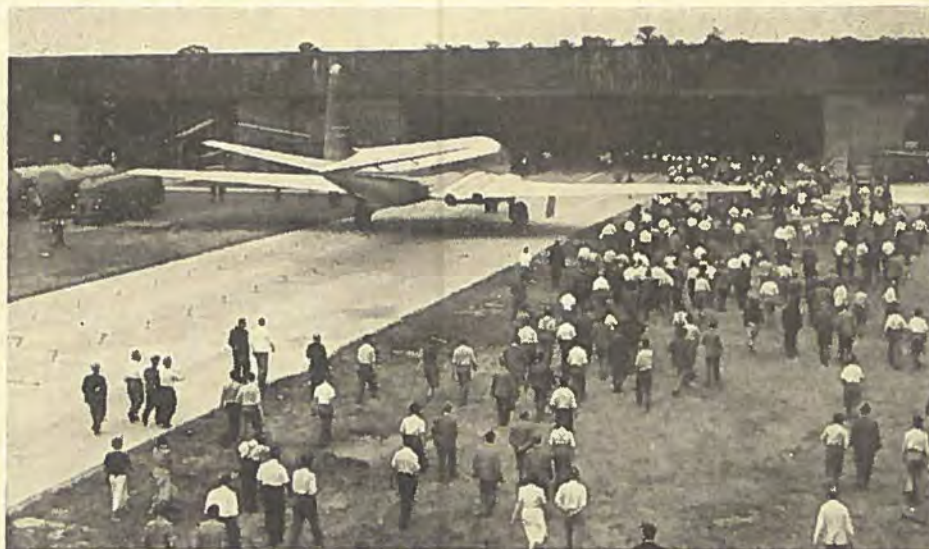
Mange tekniske problemer er blevet overvundet.

Ved konstruktionen af Comet har fabrikken ikke blot haft for øje at skabe et luftfartøj med meget stor marchfart — fordi denne faktor alene kun har militær værdi — men man har også tilstræbt at skabe et luftfartøj, som kunne hævde sig økonomisk i konkurrencen på lufruterne, og det har krævet overvindelse af ikke så få tekniske vanskeligheder. Flyvning i stor højde er en nødvendighed for reaktordrevne transportluftfartøjer, og derfor har man måttet tage særligt hensyn til kroppens tryktætte system. Det har også været nødvendigt at sørge for den rene mulige aerodynamiske form og laveste egenvægt, uden at det på nogen måde måtte gå ud over de sikkerhedsmæssige krav. En væsentlig hjælp i disse bestræbelser har man fået deri, at de fire Ghost reaktorer så at sige har kunnet indbygges i planerne med indgangsåbningen for luften liggende i flugt med planforkanten. Dette er muligt, fordi de Havilland's reaktorkonstruktioner er forsynet med centrifugal-kompressor, hvorved der opnås en forholdsvis ringe diameter.

Det kan nævnes, at Ghost reaktoren var med til at sætte verdensrekorden for højdeflyvning på 18.119 m, og at det er den første reaktor, som blev godkendt til brug i offentlig lufttrafik.

En ikke ringe vægtbesparelse har kunnet opnås, fordi man, takket være de propelløse reaktorer, kan anvende et meget lavt understel. Planbelastningen er meget moderat, mindre end på flere andre eksisterende luftlinere, og konstruktørerne har lagt vægt på, at farten ikke er opnået på bekostning af luftfartøjets flyveegenskaber ved lave hastigheder.

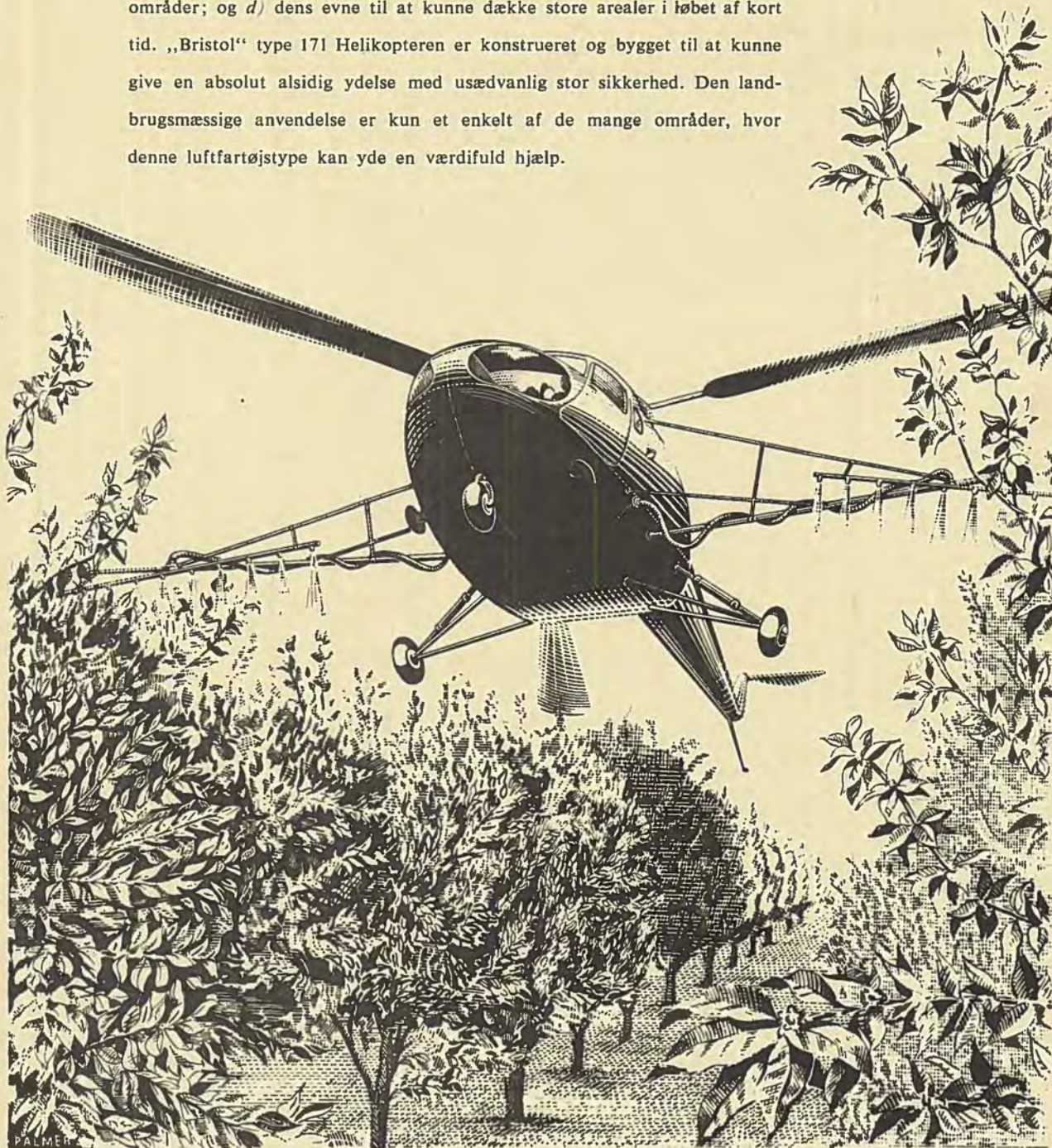
Forventningerne til Comet'en er meget store, og det er englændernes håb, at man med denne luftliner vil genvinde det tab, der blev lidt under krigsårene, hvor den britiske flyvemaskineindustri måtte koncentrere sig om bygningen af militære luftfartøjer.



Fabrikken personale overværede interesseret de første prøver på DH 106 Comet på Hatfield-flyvepladsen.

Helikopterens rolle i forbindelse med øget produktion af levnedsmidler . . .

Helikopterens fundamentale fordele ved bepudring af marker, bekæmpelse af smittebringende insekter og spredning af kunstgødning er *a)* dens store manøvreedygtighed; *b)* dens evne til at kunne flyve i lav højde ved ringe hastighed; *c)* dens evne til at kunne starte og lande indenfor begrænsede områder; og *d)* dens evne til at kunne dække store arealer i løbet af kort tid. „Bristol“ type 171 Helikopteren er konstrueret og bygget til at kunne give en absolut alsidig ydelse med usædvanlig stor sikkerhed. Den landbrugsmæssige anvendelse er kun et enkelt af de mange områder, hvor denne luftfartøjstype kan yde en værdifuld hjælp.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S. - Industribygningen - København V.

ARGENTINAS FLYVEMASKINEINDUSTRI

Af Lennart Hellström og Jørgen C. C. Elholm



I.Ae. 30 Nancu har to Rolls-Royce Merlin motorer på 1800 hk og minder en del om de Havilland Hornet.

I LØBET af årene efter krigen er verden blevet beriget med endnu et flyvemaskineproducerende land. Dette land er Argentina. Den argentinske flyvemaskineindustri har dybe rødder. Dens historie går de første 20 år tilbage. Alligevel har den først i de allersidste år opnået en position, som har gjort den kendt uden for landet selv.

Argentina er ikke alene om at repræsentere flyvning i Sydamerika. Også i Brasilien har man startet en national flyveindustri af international klasse. Her — ligesom i Peru og Chile — har man dog ikke givet sig i kast med større og komplicerede opgaver. Brasilien, Peru og Chile bygger endnu kun skolemaskiner og lignende. I de to sidste lande svarer flyvemaskineindustrien nærmest til, hvad vi har haft herhjemme. Der bygges dog — i alle tilfælde i Brasilien — en del udenlandske typer på licens. Den eneste sydamerikanske stat, som bygger krigsflyvemaskintyper, er Argentina.

Præsidenten Juan Peron er jo kendt som en noget krigerisk herre og har gjort et argentinsk luftvåben på mindst 1000 første-linje-flyvemaskiner til et af sine mål. For at nå det, har han naturligvis mobiliseret Argentinas muligheder for at opbygge en national flyvemaskineindustri af tilstrækkelig kapacitet til at forsyne luftvåbnet med materiel. Trods store anstrengelser og »import« af udenlandske, først og fremmest italienske, teknikere, er man imidlertid endnu ikke nået dertil, at Argentina kan forsyne sig selv med flyvemaskiner. Argentina har gjort store indkøb i USA, som valutavanskeligheder dog nu har stoppet. Antagelig må Argentina i fremtiden klare sig med, hvad man kan købe i f. eks. England og Italien. I disse leverancer forekommer bl. a. 100 reaktor-jagere af typen Gloster Meteor 4, 30 tunge bombere (Lincoln og Lancaster), 15 Bristol Freighters og ca. 50 De Havilland Dove samt Percival Prentice. Fra Italien har det argentinske luftvåben bl. a. købt 45 jagere og jagertrænere

af typerne Fiat G. 55 A (ensædet jager) og Fiat G. 55 B (tosædet jagertræner). Desuden er der truffet aftale om leverance af ca. 70 tosedede skolemaskiner af typen Fiat G. 46. Endvidere 4 firemotorede transportplaner af typen Breda-Zappata BZ-308, som i sin civile version har plads til 55 passagerer.

Den nationale flyvemaskineindustri i Argentina står helt i krigsflyvemaskinernes tegn. Den er under statens ledelse og er koncentreret i Cordoba — Instituto Aerotecnico, eller som det hed før: Fabrica Militar de Aviones, der står direkte under flyve ministeriet og beskæftiger over 6000 personer. I fabrikkens første år (1927) byggede man kun udenlandske typer på licens — først og fremmest franske. I 1932 begyndte man på den første selvkonstruktion, Ae. C. 1 — en tresædet rejse- eller sportsflyvemaskine. Samtidig blev prototypen til en tosedet skoleflyvemaskine klar. Denne hed Ae. C. 2. I 1933

byggedes den første argentinske type til kommercielt brug — Ae. T. 1. Også i 1934 kom en ny type, denne gang et nyt, tosedet skolefly ved navn Ae. C. 3. Samme år fremstillede fabriken også sin første type til militært brug. Det var en træner Ge. M. O. 1, hvoraf en lille serie på 12 blev leveret til den argentinske hær i juli 1934. Dengang eksisterede nemlig endnu ikke noget egentligt luftvåben. Denne type blev også anvendt af adskillige civile flyveskoler og nogle klubber. Skønt fabrikken således havde vist, at den kunne bygge egne konstruktioner, var der ved krigens udbrud kun udenlandske typer under produktion. Man byggede på licens bl. a. den kendte tyske Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz. Umiddelbart inden krigens udbrud blev prototypen til et tosedet, højvinget monoplan af Cub-type færdig. Dette fly døbttes El Bogero. Der blev endvidere fremstillet et antal svæveplaner til forskellige klubber. Senere solgte man produktionsretten til El Bogero til et andet firma, S. A. Sfredo y Paolini, som dog på grund af vanskelighederne ved at skaffe udrustning fra udlandet måtte opgive produktionen. Typen synes dog at være sejglivet, thi nu bygges El Bogero af et tredje firma — Petrolino Hernandos, som har fået en ordre på 160 af denne type fra luftvåbnet.

Med krigen kom flyvemaskineindustriens virkelige opblomstring. Fra 1943 og til i dag har den argentinske statsflyveindustri fremstillet ikke mindre end 6 forskellige militære typer. Flere af disse har vakt opmærksomhed i udlandet. F. eks. DL-22 — en tosedet træner i klasse med Harvard. Ligheden med NA. Texan (Harvard) er da også til det ydre næsten fuldkommen. Motoren er en 420 hk El Gaucho 9-cyl. stjernemotor. (Prototypen havde en 420 hk Armstrong Siddeley Cheeta 25). Denne type fløj første gang 25. maj 1943, men den blev ikke vist frem før ved et stævne i forbindelse med den argentinske flyveuge 22.—29. september 1946. Den er bevæbnet med et 12,7 mm mgv. i hver vinge.



DL-24 Calquin er Argentinas lette bomber i Mosquito-klasse. Den har to 1050 hk Pratt & Whitney motorer.

I øjeblikket fremstilles en anden version af DL-22 — nemlig DL-22 C, som er forsynet med den samme motor (Cheetah 25) som prototypen. Cheetah 25 yder dog i denne 475 hk — uvist af hvilken grund, og hastigheden skal derfor være ca. 275 km/t. Typen anvendes i det argentinske luftvåben for uddannelse af såvel jager- som bombeflyvere, og et ret stort antal er allerede blevet fremstillet. Typen kan foruden de to faste mgv. medføre raketprojektiler under vingerne. DL-22 C er bygget helt i træ grundet på Argentinas mangel på metal.

Lige så stor opmærksomhed vakte DL-24. Den er til det ydre meget lig DH Mosquito. Den er også bygget på samme måde — af bagt træ. Denne type har fået navnet Calquin, hvilket betyder kongejørn. Den er udrustet med to 1050 hk Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830 motorer; det var oprindelig meningen, at den skulle have Rolls-Royce Merlin 130 i stedet for disse.

DL-24 Calquin blev prøveflyet i juni 1946. Denne type ville sandsynligvis med stærkere motorer være yderst moderne. Nu er dens tophastighed ca. 480 km/t, hvilket ikke helt forslår for en moderne let bomber. Flyvevægten er kun 6,5 ton. Ifølge rygter er typen bestilt i et antal af 250.

I august 1947 kom Argentina i rampelyset. Da fløj den argentinske reaktor-jager I. Ae. Pulqui. Denne type er konstrueret af den kendte franske konstruktør *Emile Dewoitine*.

Det opgives, at Pulqui har en tophastighed på 850 km/t. Dette lyder meget sandsynligt med tanke på, at reaktoren er en engelsk Rolls-Royce Derwent 5 med 1,8 tons trykkraft. Typen minder noget om den amerikanske Republic F-84 Thunderjet. Den er dog ganske forskellig i enkeltheder. Førersædet sidder langt fremme og giver sandsynligvis piloten et godt udsyn. Iøvrigt er Pulqui konventionel, lavvinget og med næsehjul.

En af de sidste Cordoba-konstruktioner er I. Ae. 30 Nancu. Denne type er født af tre italienske konstruktører, *Pallavicino* (før teknisk direktør ved Caproni-fabrikkerne i Bergamo i Italien), *Caviraghi* og *Ferretti*. Dette italienske fadderskab opviser dog visse træk fælles med DH Hornet. Motorerne er Rolls-Royce Merlin på 1800 hk. Typen er i modsætning til Hornet en helmetalkonstruktion — hvilket også var tilfældet med Pulqui. Topfarten påstås at være ca. 700 km/t. Serieproduktion har ikke fundet sted.

Ligeledes i 1948 kom en lille to-sædet skolemaskine I. Ae. 31 Colibri. Denne er bygget helt af træ og udrustet med en Cirrus Major rækkemotor på 160 hk. Tophastighed skal være 235 km/t og landingshastighed 60 km/t.

Argentinsk privat- og trafikflyvning

Civilflyvningen har gode kår i Argentina. For nylig bestilte den argentinske stat 100 Nord Norcins fra Frankrig. Disse skal hovedsagelig sælges til klubber. Der er indregistreret 1331 civile fly i Argentina, og 898 af disse ejes privat. Deraf er de 11 helikoptere i privat eje.

Luftfartsselskaberne i Argentina er blevet statskontrollerede ved dekret af 4. maj 1949. De fire største selskaber FAMA, ALFA, Aeroposta og Zonda er blevet slået sammen til eet selskab. Da FAMA ofte har været benævnt Argentine Airlines, bliver denne titel sandsynligvis anvendt af de 4 sammensluttede selskaber.

FAMA blev grundlagt i 1946, og en trediedel af aktierne ejedes af staten. Ved 1947's slutning ejede staten 50 % af aktierne (subsidiær etc.). Trods dette dreves FAMA helt privat.

ALFA er i realiteten fire sammensluttede selskaber, og ALFA betyder Sociedad Mixta Aviacion Del Litoral Fluvial Argentino. Kapitalen var stillet til rådighed af staten og Dodero (flyvemaskinefabrik, som staten nu også kontrollerer). ALFAs flåde bestod af 6 DC-6'ere og 6 Short Sandringhams.

Aeroposta Argentina er efterfølgeren til det kendte selskab, som blev startet i begyndelsen af tyverne som datterselskab af det berømte franske Aeropostale. Dette blev overtaget af den argentinske regering i 1932. Nogle år efter blev Aeroposta købt af private interesser, men i efterkrigsårene begyndte staten igen at interessere sig for selskabet, og det er altså igen under statsadministration.

Zonda blev grundlagt i 1946. En femtedel af kapitalen ejedes af staten.

Kæmpeflyvebåden, som Saunders-Roe bygger.

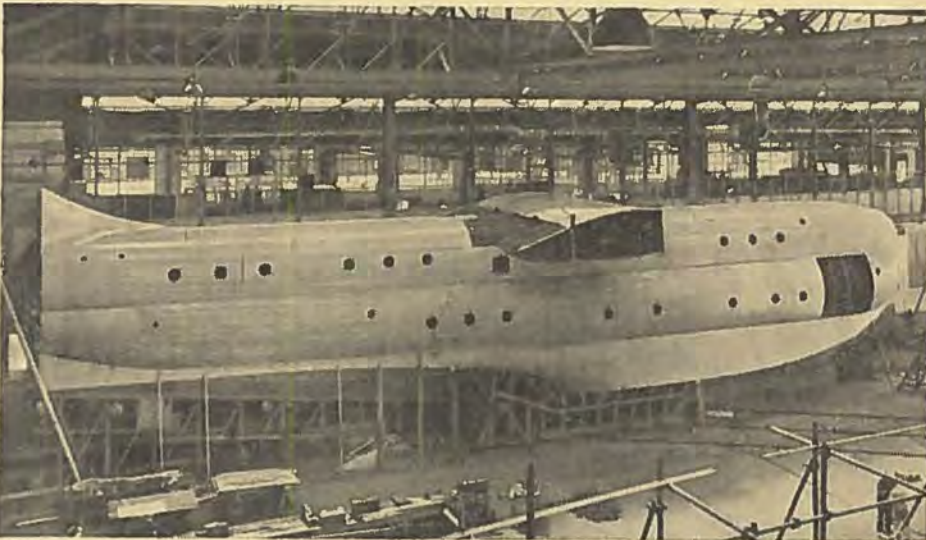
Skroget til den første af de store Princess flyvebåde er nu nået så langt frem, at det kan løbe af stabelen. Nogen egentlig spætning er der dog ikke tale om; skroget bliver på land, indtil hele luftfartøjet er færdig, og først derefter bliver det sat i vandet.

Som hosstående billede viser, er centralplanet allerede blevet anbragt på kroppen; derefter vil bærepalanernes midterstykker og motorerne blive monteret; samtidig bliver hele halepartiet bygget færdig, og til slut transporteres luftfartøjet ud under åben himmel, hvor planernes yderender sættes på plads.

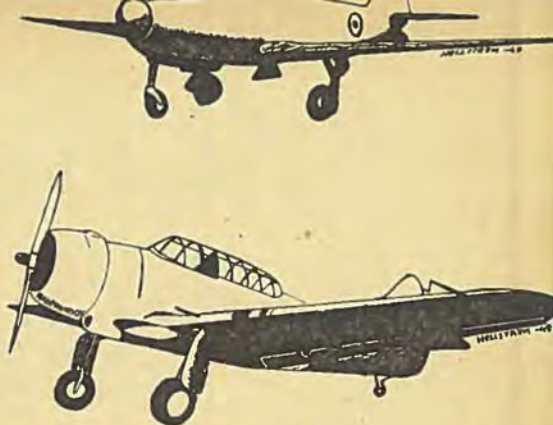
Dette skrog er den største metalkonstruktion, som nogensinde er blevet bygget til en flyvemaskine. I rumindhold er den 3½ gang så stor som kroppen på en Constellation, og til dets bygning er medgået over 4 km længdedragere, 1.228 m² metalplader og 3 millioner nitter. Ved konstruktionen af skroget har man ikke alene måttet tage hensyn til de kræfter, der påvirker det under start og landing på vandet, men også til det indvendige tryk på 0,56 kg/cm², som i hele trykkabinen svarer til 2.900 tons.

Der er foreløbig tre af disse 140-tons Saunders-Roe flyvebåde under bygning, og de skal leveres til British Overseas Airways. Ordren blev afgivet i 1946. Princess typen kan både anvendes til militære lufttransporter og til rutetrafik. I sidstnævnte tilfælde kan de gennemføre en non-stop trafik mellem London og New York, en strækning på 5.520 km i en konstant modvind på 145 km/t. Skroget kan indrettes med rigelig og bekvem plads til 105 passagerer.

Princess er en højvinget 10-motoret flyvebåd med enkel halefinne og sideror. Fuldvægten er ca. 140 tons. Motorerne er 10 stk. Bristol proteus propel-turboreaktorer, som hver yder 3.500 hk, altså ialt 35.000 hk. Marchfarten vil blive ca. 600 km/t.



I fortsættelse af tidligere billeder af SARO Princess bringer vi her et fotografi, der viser det færdige skrog med påmonteret centralplan.



Øverst reaktorjageren Pulqui, nederst overgangstræneren DL-22.

Luftfartøjets data er iøvrigt: spændvidde 66,85 m, længde 45 m, højde 17,03 m; fuldvægt ca. 140 tons; rækkevidde uden vind 8.851 km.

DC-3 til 32 passagerer.

I England har North-West Airlines (I. o. M.) Ltd. for en måneds tid siden fået leveret sin første DC-3, indrettet til 32 passagerer. Forøgelsen af passagerantallet er sket på den måde, at der i kabinen er anbragt 8 dobbeltsæder på begge sider af midtergangen. Arrangementet har vist sig at være meget tilfredsstillende på kortere ruter, ikke mindst fra luftfartsselskabets side, som nu kan sælge 32 pladser i stedet for tidligere 21 i samme maskine. Det er firmaet Scottish Aviation Co., Ltd., som har foretaget nyindretningen af DC-3'eren.

SABENA flyver irske pilgrimme til Lourdes.

I august foretog SABENA to flyvninger med pilgrimme fra Irland til Lourdes, og lignende flyvninger vil blive gentaget i perioden fra 7. til 18. september, hvor to DC-4 vil overføre 144 passagerer indbefattet 24 liggende patienter mellem Belfast og Lourdes.

Mange flyvemillionærer i Air France.

Det franske luftfartsselskab Air France har nu iblandt sit flyvende personel ikke mindre end 5 piloter med mere end 3 millioner flyvekilometer bag sig. Der er over 80 medlemmer af det flyvende personel, som har passeret den anden million, og antallet af såkaldte millionærer vokser jævnt.

TRE JYSKE FLYVEPLADSER

EFTERRETNINGER for Luftfarende udsendte for nylig oplysninger om flyvepladserne i Frederikshavn og Herning samt om lufthavnen i Esbjerg. Vi bringer her de stående kortene, men gør opmærksom på, at målestokkene varierer noget.

Esbjerg lufthavn, Gjesing.

Lufthavnen ligger 4,5 km NNØ for Esbjerg mellem landevejene Esbjerg-Varde og Hjerting-Bramminge. Omgivelserne er agerland med enkelte bebyggelser. På havneområdet, men uden for det egentlige landingsareal findes dybe bombehuller, især i den sydlige del. Pladsen, hvis overflade er græs, ligger 25 m over havet. Det anvendelige areal er afmærket med rød-hvide markeringsbrædder. Hindringer: Højspændingsledninger ca. 800 m øst for pladsen. Elektriske ledninger langs vejen i den sydlige begrænsning. 6 m høje hangarer i den østlige del af pladsen. — Vindpose ved hangarerne.

Telefon Esbjerg 2785. Pladsen ejes af staten og drives af statens luftfartsvæsen. Den er godkendt til offentlig lufthavn til samme formål som ovenstående pladser. Åben fra 0600 GMT til solnedgang. Der er autoriseret kontrolmekaniker, mindre værksted, flyve- og havneledelse. Godkendt til typer, hvis start- og landingsafløb ikke overstiger 400 m i vindstille.

Frederikshavn flyveplads, Knivholt.

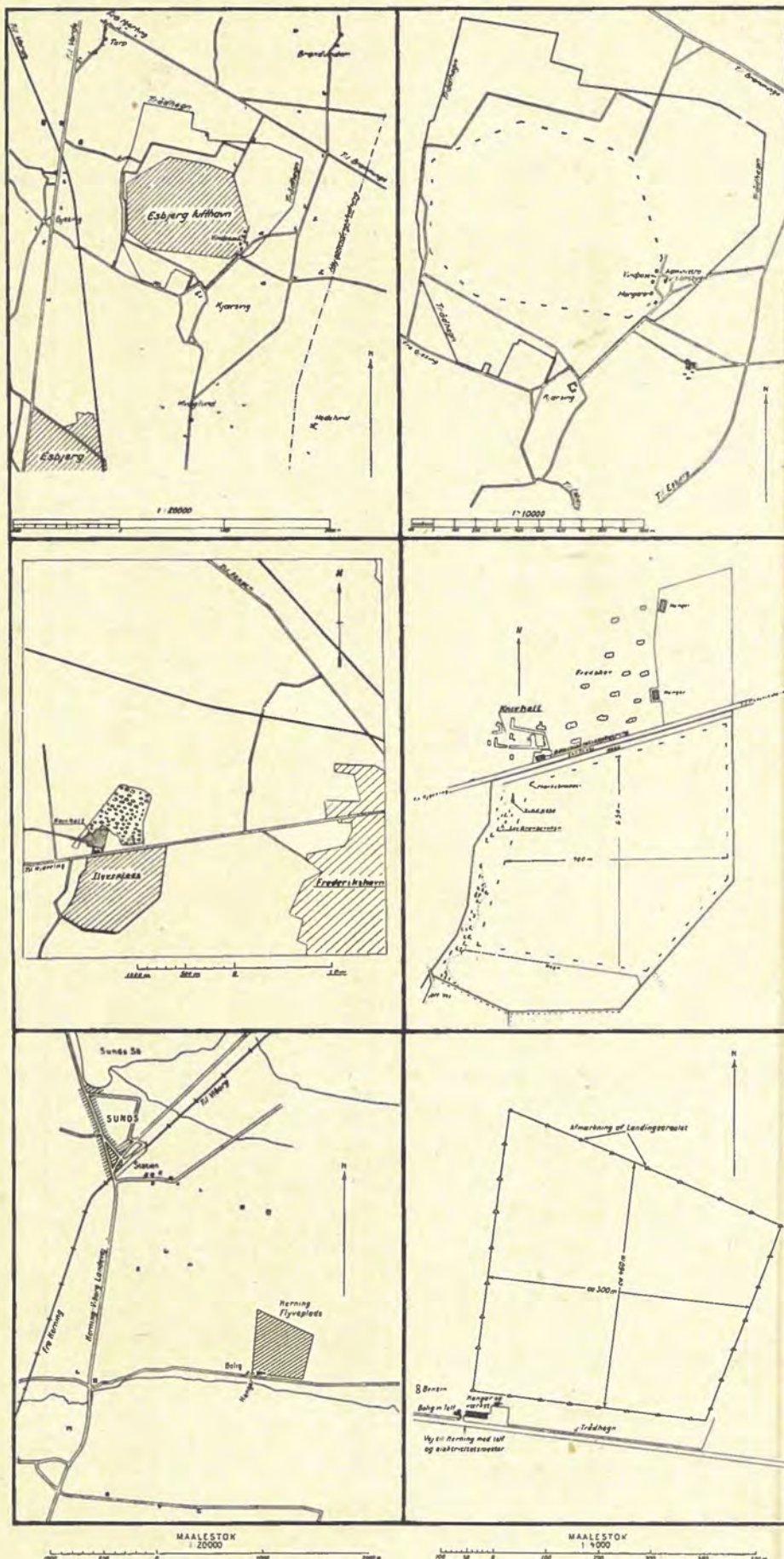
Pladsen ligger 3 km vest for byen, syd for landevejen til Hjørring, med agerland og skov som omgivelser. Højde over havet 35 meter. Overfladen er græs. Afmærkning: rød-hvide markeringsbrædder. Hindringer: Bakker syd for pladsen, 8 m høj skov nord for og 1,5 m høj granbevoksning vest for pladsen. Der er vindpose i NV-hjørnet.

Telefon Frederikshavn 228. Pladsen ejes af Frederikshavn kommune og drives af direktør C. H. Sandqvist, Ålborg lufthavn. Den er godkendt som midlertidig offentlig landingsplads til flyveopvisning og faldskærmsudspring, skole-, rund-, privat- og taxaflyvning. Pladsen er åben fra 0600 GMT til solnedgang. Der er havneleder og autoriseret mekaniker, men ingen flyveledelse. Godkendt til typer, hvis start- og landingsafløb ikke overstiger 250 m i vindstille.

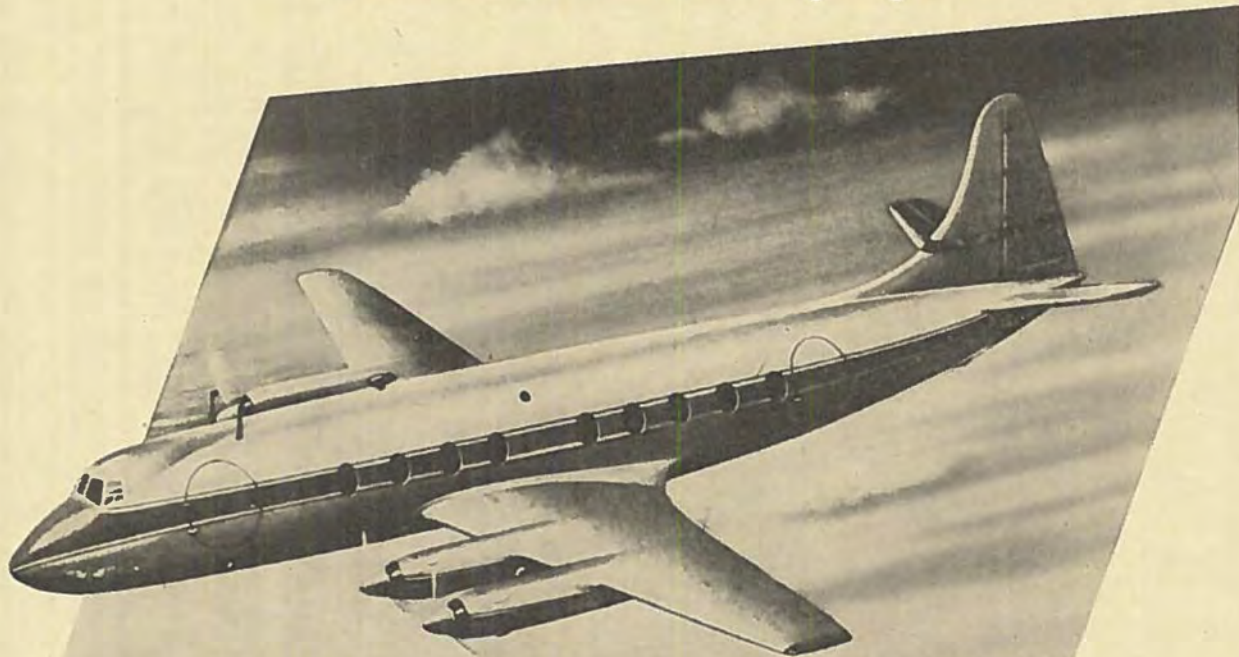
Herning flyveplads, Skinderholm.

Beliggenhed: ca. 6,5 km NNØ for Herning, 3 km SSØ for Sunds sø. Omgivelserne er uopdyrket hede og engdrag, overfladen lyng og græs. Højde over havet 51 m. Afmærkning rød-hvide markeringsbrædder. Hindringer: 6 m høj hangar og beboelseshus i SV-hjørnet, pigtrådshegn langs vejen i sydlig begrænsning. Vindpose foran hangaren.

Telefon Herning 1402. Pladsen ejes af Herning kommune og drives af Herning Luftfart A/S. Godkendt som Frederikshavn flyveplads. Pladsen er åben fra 0600 GMT til solnedgang. Der er havneleder og autoriseret mekaniker, men ingen flyveledelse. Godkendt til typer, hvis start- og landingsafløb ikke overstiger 225 m i vindstille.



Verdens første trafikluftfartøj med turbinedrevne propeller



VISCOUNT 700

Som så ofte før viser britiske flyvemaskinkonstruktører endnu engang, at luftfartøjer *kan* bygges således, at de yder endnu større sikkerhed, komfort og økonomi.

Fra Vickers-Armstrongs kommer verdens første turbopropeldrevne trafikflyvemaskine — Vickers Viscount 700.

Af hensyn til luftfartøjets *sikkerhed* er Viscount udstyret med 4 Rolls-Royce »Dart« motorer, der anvender petroleum som brændstof, brudsikre tanke, tvillinghjul på alle tre understelsben, termisk af-isningsinstallation og store flaps med dobbelte slots, som muliggør trafikering af små, ikke fuldtudbyggede lufthavne. Med henblik på *komfort* er luftfartøjet forsynet med luftkonditioneret trykkabine, støjniveauet er blevet reduceret til et hidtil uopnåeligt minimum, og rystelser er praktisk taget ophævet. Hvad angår maskinens *økonomi* er marchhastigheden ca. 525 km pr. time — fuldt lastet med 53 passagerer — hvilket giver et brændstofforbrug på ca. 2 liter pr. km.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED

AIRCRAFT SECTION - VICKERS HOUSE
BROADWAY - LONDON - ENGLAND



Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.



Frontbillede af maskinen. Man ser tvillinghjulene og det højtliggende haleplan, der bevirker, at luftfartøjets stabilitet ikke påvirkes af ændringer i motorkraften eller ved betjening af flaps og understel.



Interiør, der viser et udsnit af kabinen. Her kan passagererne slappe af i en ved trafikflyvning hidtil ukendt ro og komfort.

Store omkostninger forbundet med konstruktionen af nye trafikflyvemaskiner

80 millioner kroner inden seriefabrikationen

ET af de fundamentale problemer inden for vore dages civilflyvning er de store summer, det koster at konstruere en ny flyvemaskinetype. Den tid, der medgår, fra de første udkast kommer på tegnebrættet til afleveringen af det første seriebyggede luftfartøj, regnedes engang i måneder; men nu går der adskillige år, og de penge, der skal sættes ind i eksperimentet, beløber sig til mange millioner kroner.

Omkostningerne i tilblivelsesperioden nærmer sig med raske skridt det punkt — hvis de ikke allerede har nået det — hvor ingen flyvemaskinefabrik kan påtage sig konstruktionen af en ny type, hvis ikke staten yder en meget betydelig garanti, og såfremt udgifterne bliver ved med at stige med samme fart som hidtil, vil selv statsgarantier være vanskelige at opnå, med mindre det drejer sig om tilblivelsen af en ny militær flyvemaskinetype.

Om dette meget interessante problem har cheffingeniøren hos Vickers Armstrongs, mr. G. R. Edwards, fornylig holdt et foredrag i Royal Aeronautical Society, og heri har mr. Edwards påpeget, hvordan der er mulighed for at kunne reducere de store tilblivelsesomkostninger.

Under omtalen af udgifterne ved bygningen af et moderne luftfartøj nævnte mr. Edwards, at salgsprisen stod i direkte forhold til luftfartøjets fuldvægt, og at man for alle størrelser af luftfartøjer kunne regne med en pris på 2 £ 10 sh. til 3 £ pr. engelsk pund (d. v. s. ca. 110—130 kr. pr. kg).

Inden prototypen bliver færdig, skal der bruges mange millioner kroner.

Tilblivelsesomkostningerne forøges også direkte med vægten og beløber sig til 30—35 £ pr. lb. af luftfartøjets fuldvægt. Andre 10 £ pr. lb. fuldvægt må lægges til for at dække omkostningerne til fremstilling af værktøj. Forinden produktionen af de første serier luftfartøjer kan påbegyndes, må man derfor regne med en udgift på 40 £—45 £ pr. lb. fuldvægt. Det vil sige, at den fabrik, som går i gang med at bygge en ny flyvemaskinetype på 100.000 lb. fuldvægt, må regne med en udgift på 4.000.000 £.

Som eksempel nævnte foredragsholderen Convaire-linien og henviste til en artikel i det amerikanske fagtidsskrift »Aero Digest«, skrevet af den tidligere vicepræsident for Consolidated Vultee, mr. I. M. Laddon. Deri siges, at tilblivelsesomkostningerne for Convaire lå mellem 11 og 13 millioner dollar, og at udgifterne til materialer og forberedelse af serieproduktionen kostede andre 30—32 millioner dollar, inden de første luftfartøjer kunne afleveres til køberne.

På baggrund af disse tal regnede mr. Laddon med, at der skulle sælges 400 flyvemaskiner, inden de udlagte penge var tjent ind igen, og han fremhævede, at sandsynligheden for at nå dette resultat var uhyre ringe, når man tager verdensbehovet for denne flyvemaskinetype i betragtning.

Der er vist ikke mange, som ikke deler mr. Laddons opfattelse, der går ud på, at chancerne for at indtjene et overskud er så

minimale, at enhver flyvemaskinefabrik må betænke sig ikke een men flere gange, inden den indlader sig på eksperimentet med at skabe en ny type.

Der er to veje at gå for at reducere omkostningerne

Mr. Edwards sagde i sit foredrag, at der var to udveje at gå for at overvinde problemet. For det første kunne man søge at gøre udstyret mindre kompliceret, og for det andet var det nødvendigt at indføre en helt anden praksis med hensyn til fremgangsmåden under en ny flyvemaskinetyper tilblivelsesperiode.

Hvad det første angår, vil mange sikkert være rørende enige med foredragsholderen, der sagde, at mange i deres begejstring for alle nyindretninger var tilbøjelige til at glemme, at det gjaldt om at give brugeren det lidest muligt komplicerede luftfartøj.

Hver for sig er flyvere, konstruktører, ingeniører og luftfartselskaber vist inderst inde klar over, at alle de mange nyinstallationer er det moderne luftfartøjs forbandelse. Men som helhed finder de sig i — ja, endog kræver — at hver ny type er mere kompliceret end sin forgænger, vel vidende om, at hver ny automatisk indretning betyder større vægt — og i mange tilfælde også mindre driftsoverskud. Hvor mange millioner kilometer er der mon ikke gået til spilde, fordi et luftfartøj, der igrøvintet er i vejen med, har måttet ligge stille, fordi en eller anden nyindretning har gjort knuder.

Det spørgsmål, som luftfartselskaber og konstruktører bør stille sig selv, er dette. Kan de eventuelle udgifter, som er forbundet med et luftfartøjs »liggen stille« på grund af ekstra eftersyn, modsvare den fordel, som i trafikteknisk henseende opnås ved en nyinstallation? Man har indført adskillige komplicerede installationer for at lette flyverens arbejde. Men mon ikke flyveren i fredstid, i særdeleshed på regelmæssige luft-ruter, er tilstrækkelig dygtig til selv at kunne klare arbejdet?

Omkostningerne kan halveres

Mange har ofte udtalt deres sympati for flyveren, der i en moderne luftliners førerum stilles foran et væld af instrumenter, og det må med tilfredshed konstateres, at de engelske luftfartsmyndigheder fornylig har bestemt, at de instrumenter, som er synlige for flyveren, i fremtiden skal indskrænkes til sådanne, som viser forhold, det står i hans magt at rette. Dette må siges at være såre fornuftig bestemmelse.

Med hensyn til selve det udviklingsstadium, som en ny type må igennem, inden den kommer i luften, da mener mr. Edwards, at de forskellige afdelingers arbejde må kunne koordineres på en mere effektiv måde, for derved at reducere udgifterne.

Han nævnte som sin opfattelse, at en organisation burde kunne udnyttes så effektivt, at den tid, der medgik fra modtagelsen af ordren på en ny flyvemaskinetype, til denne var kommet i luften, måtte

kunne reduceres til to år for en trafikflyvemaskine med en fuldvægt på 40.000 lb. Hvis man derefter regnede med 18 måneder til fremstillingen af det første serieflyvning, og yderligere med 12 måneder til de første luftfartøjer kunne sættes i rute-drift, så ville tilblivelsesperioden og omkostningerne kunne reduceres meget væsentligt.

De seneste erfaringer, man havde gjort med Vickers Armstrongs Viscount, der var blevet til efter de retningslinier, han havde nævnt i sit foredrag, fik ham til at mene, at tallene 30 £ til 35 £ pr. lb. i tilblivelsesomkostninger kunne reduceres til 16 £ pr. lb. fuldvægt.

Den civile flyvemaskineindustri eksisterer er afhængig af en reduktion af tilblivelsesomkostningerne, og det er derfor glædeligt at høre, at en mand med mr. Edwards' erfaring mener, at en reduktion på ca. 50 % er mulig. Mange vil mene, at det også er nødvendigt, skriver Shell Aviation News, hvorfra vi har lånt dette referat.

★

Den nålespidse amerikanske jager XF-90.

De amerikanske luftstyrkers nye reaktor-jager XF-90 er beregnet til angreb mod mål på jorden. Amerikanerne kalder typen for »penetration fighters«. Den er hurtig, manøvrerdygtig og har stor rækkevidde. Kroppens næse er spids som en nål, og planerne er anbragt i pilform. Den er udstyret med to turboreaktorer; den er 16,76 m lang og 4,57 m høj. De 12 m lange bærepåler er anbragt i pilform på den strømlinieformede krop under en vinkel på 35°. Den har almindeligt trehjulet understel, tryktæt førerrum og udskydligt førersæde. Til trods for at luftfartøjet er konstrueret som en ensædet jager, er dets fuldvægt helt oppe på ca. 11.300 kg, eller omtrent lige så meget som den tomotorede DC-3 trafikflyvemaskine. XF-90 er bygget af Lockheed Aircraft Corp., og den foretager for tiden en række afsluttende flyveprøver.



Lockheed XF-90 er et eksempel på den nye klasse af tunge jagere, som man udvikler i USA.



DRIFTSSIKKERHED PÅ LUFTBROEN TIL BERLIN

Luftbroen til Berlin demonstrerede på en virkningsfuld måde flyvemaskinens betydning som transportmiddel. Den viste endvidere endnu engang den enorme driftssikkerhed, som præger enhver Pratt & Whitney motor og Hamilton Standard Propel.

En sådan driftssikkerhed var af livsvigtig betydning for denne vældige luftoperation. På en af de travleste dage landede og startede en flyvemaskine hvert 61. sekund på Tempelhof i Berlin. På denne ene dag alene blev der foretaget 1.398 flyvninger til Berlin omfattende ialt 12.941 tons levnedsmidler, medicinalvarer og brændstof.

United Aircraft's produkter har i denne forbindelse spillet en meget betydningsfuld rolle, for alle USA-maskiner samt mange af de britiske var udstyret med Pratt & Whitney motorer, og med enkelte undtagelser anvendte alle luftfartøjerne Hamilton Standard Propeller.

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

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

SIKORSKY
HELICOPTERS

PRATT & WHITNEY
ENGINES

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

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



Med støtte fra Tuborgfondet har unionen fået bygget denne wirehenter, der er bemalet som marlehøne, men omdøbtes til det mere aktuelle »Coloradobilan«.

Vandel, først i august.

DER er ting, der tyder på, at 1949 vil gå over i historien som et bedre år for dansk svæveflyvning end 1948, selv om det endnu ikke tegner til at nå 1947's succes.

At dansk svæveflyvning stadig går fremad, omend langsomt, viser de nye målflyvningsrekorder. Rekord for distanceflyvning til angivet mål er slået to gange og står nu på ca. 112 km, mens den vanskelige flyvning til angivet mål og tilbage nu er på 134 km.

Ringe tilslutning til unionens kursus.

Som tidligere meddelt var tilslutningen til Dansk Svæveflyver Unions kursus på Vandel i år så ringe, at disse blev indskrænket til et instruktørkursus fra 24.-7. til 6.-8. samt et blandet kursus de næste 14 dage. På instruktørkursus var der kun 5-6 deltagere. Vejret var dårligt med blæst og regn, så der kun kunne flyves få dage. Cowboy var kursusleder.

Arsagen til den ringe tilslutning i år må sikkert søges i de stadigt højere priser, som unionen på den anden side er nødsaget til at tage, da det virkelig koster så meget (eller mere). Endvidere trækker den større adgang til ferie i udlandet samt pengeregighedens forsvinden sikkert en del bort. Imidlertid har der været mange svæveflyvere på Vandel alligevel, nemlig på klubbernes sommerlejre. Da medlemmerne i de fleste klubber yder en stor del af omkostningerne i form af arbejde, og da materiellet her ofte kan udnyttes en større del af året, bliver det for de fleste svæveflyvere billigere på denne måde.

Første kvindelige sølv-c.

Som meddelt i sidste nummer bestod Henry Petersen fra Stamgruppen sin sidste prøve til sølv-c på Vandel. Den 23.-7. fik vi endnu to. Hans Hende Jacobsen fra Slagelse fløj fra Vandel til Skrydstrup og var dermed klar, og samme dag fik Danmark sin første kvindelige sølv-c-indehaver, Signe Skafte Møller, der længe har ventet på sin

To af vore nye sølv-c-flyvere, Hans H. Jacobsen fra Slagelse og Signe Skafte Møller, årets Vandelchef.



Nye målflyvningsrekorder, flere sølv-c og hård kamp i flyvedagskonkurrencerne

En heftig god sommer på Vandel

5-timers-prøve og forsøgt på at få den. Hun havde nu en flyvning på 5 timer 31 minutter. Først gik hun sydpå, dernæst ud vest for Grindsted og siden op mod Silkeborg, for forholdsvis let at kunne komme med vinden tilbage til Vandel. Hun fløj, hvor termikforholdene var bedst, for at få tiden uden iøvrigt at bekymre sig om, hvor hun kom hen. Flere gange var hun oppe i ca. 2500 m højde.

Der skulle være mulighed for flere sølv-c i år, da i hvert fald to svæveflyvere kun mangler højdeprøven på 1000 m stigning, som her i landet er den letteste at tage. En som mangler den svære 5-timers-prøve er J. Rårup fra Odense, som på en trist måde gik glip af en chance, da han 10. juli fløj til Røde Kro. Hver gang han blev suget op mod undersiden af en sky, trak han i bremseklapperne for ikke at komme ind i den. Da han nåede ned til Røde Kro, syntes han, der var en forbløffende mængde nedvind, så han blev nødt til at gå ned mod flyvepladsen. Først da han ville trække i bremseklapperne ud for at lande, opdagede han, at han havde glemt at trække dem ind efter den sidste sky! Vejret havde tilladt en adskillig længere flyvning.

Målflyvningerne

Den 23. juli var en dag, der mindede lidt om den 10.-11.-8. 1947. Foruden de to sølv-c blev begge målflyvningsrekorderne forbedret. Når vi taler om rekorder, mener vi stadig »bedste præstationer«, for endnu har vi ikke fået officielle rekorder anerkendt. Vi håber, at rekordfolkene nu sørger for at indsende tilstrækkelige ansøgninger med de nødvendige oplysninger, og at vi så snart kan høre om officielle anerkendelser fra unionen.

Paul Klarskov Larsen startede kl. 1310 fra Vandel i Hütter 28 med angivelse af, at han ville flyve til Karup og retur. Der blev ringet besked til Karup om at holde øje med ham. To timer senere lå han over Karup og vendte så atter næsen mod Vandel, hvor han landede kl. 1722. Han havde her ved slået Cowboys flyvning i Mü 13 til Esbjerg og retur. Hans flyvning var $2 \times 67 = 134$ km, hvilket siges at være bedste skandinaviske retur-præstation.

Da Klarskov fløj fra Vandel, fik han et stykke vej følgeskab med en Baby fra Karup, hvor flyveåbnet efterhånden driver en hel del svæveflyvning. Det var flyvemekaniker Vegenfeldt, der var ude på sin første distanceflyvning og havde gjort det til en målflyvning til Vandel.

Det kunne Århus jo ikke rigtigt have siddende på sig, så den 27. startede Klarskov igen, denne gang med Nyborg som mål. Det er 112 km, og det lykkedes ham at komme frem og lande på samme plads, som Knud Wermuth Jensen sidste år. Han havde endda ca. 2000 m højde ved ankomsten og kun-

ne formodentlig være sprunget over bæltet, men valgte sportsligt at lande på målet.

Den 30. fløj polyteknikeren Kjemtrup til Beldringe i en Baby, ca. 75 km. Turen, der var en uofficiel målflyvning, gik uhyre hurtigt i den kraftige vind. Den varede kun 1 time og 18 min. og foregik i ca. 800 m højde.

Endnu en målflyvning udførte John Wetlesen søndag den 7. august, da han fløj Hütteren hjem til Århus. Når Århus var valgt til mål (der dog ikke var skriftligt angivet), skyldtes det dels vejrforholdene, dels økonomien, idet transportvognens kørsel den ene vej så kunne finansieres af en del Århusfolk, som skulle hjem.

Det er glædeligt med den stigende interesse for målflyvningen, der stiller større krav end almindelig distanceflyvning. Vi håber, at man i flyvedagskonkurrencerne næste år vil belønne målflyvninger særligt.

At det ikke er alle målflyvningsforsøg, der lykkes, er en anden sag. Men det kan give gode flyvninger alligevel. Og det kan helt mislykkes: Torsdag den 28. så det ud til det helt store, så Thøgersen fra Polyteknisk Flyvegruppe og Wetlesen fra Århus startede i Hütter 28 og Fi 1 med henholdsvis Gedser og Lundtofte som mål. De nåede henholdsvis Randbøl og Bredsten, idet vinden rev termikken i stykker!

Klubber på Vandel.

Midt i juli tog Odense og Kolding fra Vandel samt delvis Stamgruppen, mens Århus og Slagelse kom. Sidstnævnte klub afbrød dog lejren efter den sørgelige ulykke med 2 G'en. Forinden havde Tage Slottboe udført en flyvning til Skrydstrup, hvorefter han kun manglede højden til sølv-c.

Efter at Polyteknisk Flyvegruppes materiel med en hel uges forsinkelse under transporten nåede frem, begyndte flyvningerne, og snart kom også Fi-1'en, som har fået en ny og betydelig mere strømlinieformet førerskærm, blæst op i plexiglas. Det har forbedret dens glideegenskaber, som ved en sammenligningsflyvning med Hütter 28 viste sig at ligge nær dennes. Fi-1'en har også fået bundkobling.

Højdeflyvninger.

Højdereorden er nu efterhånden svært at slå, men der er udført en hel del pæne højdeflyvninger, som i hvert fald giver lidt træning. Thøgersen har haft en højdevinding på 2500 m, men kom ud af opvinden og var for forfrossen til at fortsætte — til sin senere ærgrelse, da det ellers nok havde givet guld-c-højden. Den ser det til gengæld ud til, at Klarskov har fået, idet han har haft to flyvninger lige over 3000 m, hvis ellers barografen ved nærmere sammenligning med kalibreringstabellen taler rigtigt. Werner Olsen fra Polyteknisk Flyvegruppe har haft 2000 m.

(fortsættes side 209)



Vore produkter udstilles på den
**TIENDE OPVISNING
OG UDSKILLING**

i Farnborough,
England fra den 7. til 9.
september 1949

STAND „E“

ROLLS-ROYCE
Aero

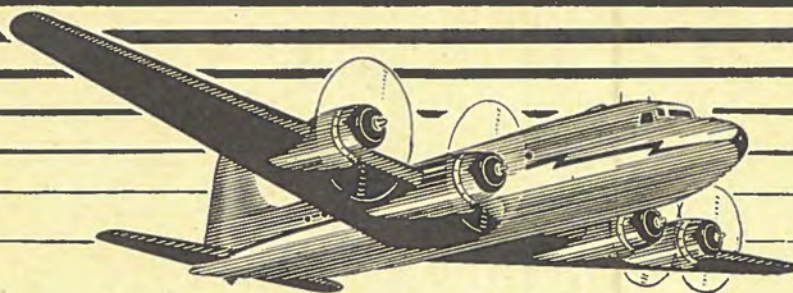
E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LTD - DERBY - ENGLAND

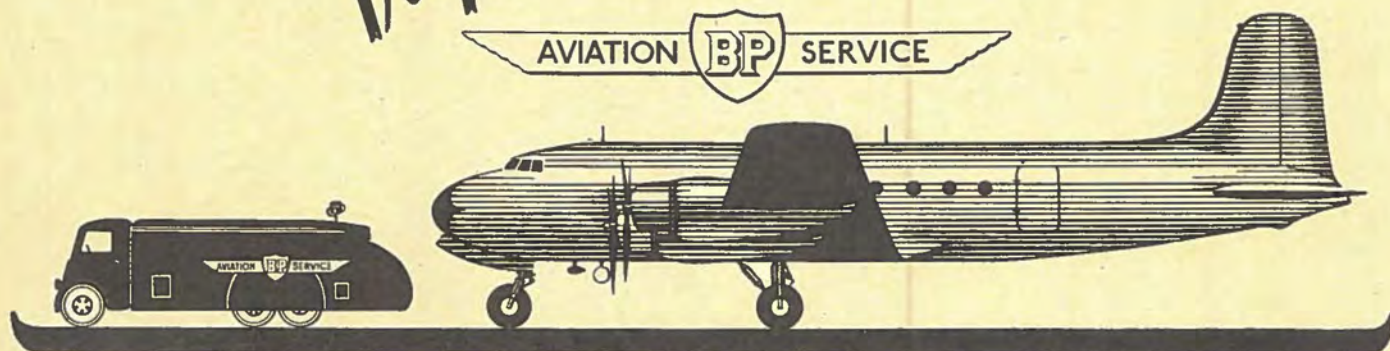
REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERS GADE 2 . KØBENHAVN K.

FLY

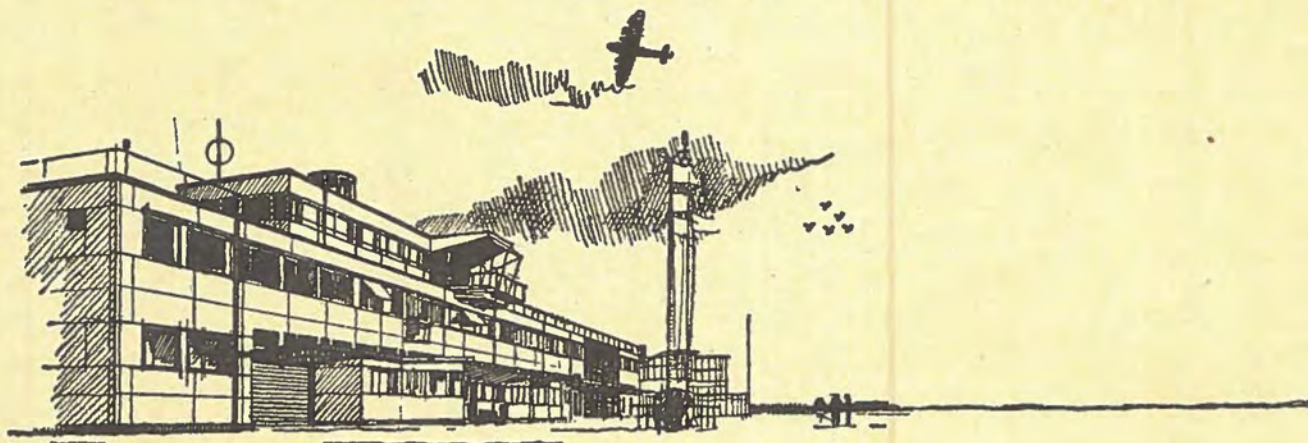


Tryghed hos Flyveren
gennem

AVIATION **BP** SERVICE



TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

En af de store uger

Vandel, midt i august.

MEDENS modellflyverne ikke var begejstrede over vejret i ugen 7.-13./8., så var svæveflyverne det til gengæld. Foruden Wetlesens flyvning den 7. havde Harry Nielsen samme dag en lille tur på 25 km. Den 8. skete der ikke noget, men den 9. så det fint ud, og Thøgersen og Wetlesen besluttede sammen at flyve målflyvning til Slagelse. Efter flere forgæves forsøg lykkedes det endelig Thøgersen over middag at komme af sted, mens Wetlesen opgav. Vejret havde nu ændret sig en del og var ikke til Slagelse, så Thøgersen gik i stedet nordpå. Ud for Djursland så det ikke ud til at kunne bære længere, så han drejede Fi'en ud over Tirstrup og landede der. Turen varede 3 timer og gik op til 1800 m. I nattens løb nåede hente-mandskabet frem, og næste morgen var man klar igen.

Samme dag havde Johs. Jørgensen, Slagelse, på unionens kursus foretaget en ca. 35 km flyvning, mens Wetlesen om aftenen gik med en lille front i Hutter'en. Han var oppe i 1000 m og kom ca. 25 km væk, men nåede dog ind til pladsen.

Onsdag den 10. så det også fint ud, og nu var det Cowboy's tur. Han steg fra 200 til ca. 2800 m og gled derpå i stor fart (120-130 km/t) over mod noget vældigt fint på Fyn, men kom for sent og måtte lande. Med sædvanlig præcision satte han den efter 1½ time lige ved hovedvej 1 efter 55 km's flyvning. Det var altså igen ikke så godt, som det så ud til, for både Johs. Jørgensen og Nydén på unionens kursus samt Poul Nielsen fra Polyteknisk flyvegruppe måtte lande efter de sædvanlige 25-35 km.

Torsdag blev imidlertid en fin dag. Johannes Mark, der er unionens reparationsmand i sommer, fløj i en Baby omfrent ned til grænsen og fik samtidig sine 5 timer og dermed sit sølv-c. Han kunne godt have fortsat, men var kold efter ophold i op til 2000 m og var heldig at få præcis de 5 timer uden at have ur med.

Mindre heldig var polytekniker Axel Feddersen, der ganske vist fløj 60 km, men ikke fik sin sølv-c-distance alligevel, da han havde udkoblet i 700 m fra spilstart med termik. Som bekendt må udkoblingshøjden højst være 1 % af distancen. Han landede også ved hovedvej nr. 1, 5 km nærmere Odense end Cowboy. Begge ærgrede sig over ikke at have haft lodsedler med, for de havde kunnet afsætte store mængder.

Fredag startede Feddersen imidlertid igen, og nu skulle det være. Han gik sydpå og fandt pludselig ud af, at han var 4-5 km syd for Flensborg. Kursen blev nu sat mod nord, og han nåede også nord for Flensborg, men ikke nok. Han landede ved Musbæk, lige syd for grænsen, ca. 100 km fra Vandel. Han havde hverken pas eller penge med, var iklædt en laset trøje og en overall med sele over den ene skulder, så han var ved at blive antaget for en grænseoverløber, men den danske konsul og de engelske myndigheder fik dog klaret sagen, så han den næste dag kom hjem over grænsen igen.

Samtidig havde Poul Nielsen i Fi-1 foretaget en flyvning til Sønderborg, ca. 95 km. Den varede 3½ time i et forgæves forsøg på at få de 5 timer, mens Feddersen fløj 2½.

Den 14. rejste Århus og derpå Polyteknisk Flyvegruppe, så kun Cowboy og unionens lille kursus med Bent Halling som leder ligger her den sidste uge. Tirsdag d. 16. fløj Halling til Højby ved Odense, mens Cowboy kørte frem og tilbage med 100 km/t



Polyteknisk Flyvegruppe er meget tilfreds med sin Fi-1, som anses for bedre end sit rygte i Sverige. En ny førerskærm har yderligere forbedret egenskaberne.

Flyvedagskonkurrencerne

AT flyvedagskonkurrencerne går bedre i år, ses tydeligt af, at ikke alene er de anmeldelsesblanketter, unionen dupliserede til 1949, men også restoplaget fra 1948 brugt op, så nyt oplag har måttet trykkes. Men alligevel er det ikke alle flyvninger, som indberettes.

De forskellige klubbers indsats kommer noget stødvist, eftersom de holder sommerlejr, så hvem der vil vinde, er det svært at vide endnu, og så meget mere interessant er konkurrencerne.

Da dette skrives, fører Slagelse stadig i varighed med 16 t. 36 min., fulgt af Birkerød med 13 t. 26 min. Odense er kommet op på 7 t. 46 min., idet Oscar Vang d. 24.-7. fløj 1 t. 04 min. (med 1200 m stigning). Århus har meldt sig med to flyvninger på tilsammen 6 t. 52 min. (Klarskov 23.-7. 4 t. 06 min. og Cowboy dagen efter 2 t. 46 min.). Stamgruppen har stadig kun en på 5 t. 20 min. og havde sikkert kunnet anmelde flere. Sportsflyveklubben, der flyver med tidsbegrænsning, har 3 t. 04 min. efter 5 flyvninger, idet Weishaupt den 17.-7. fløj 35 min., Tage Nielsen 24 og 20 min. (den sidste i frontflyvning) og Helge Gamst 55 min.

I højden har Odense 4700 m, idet Fl. Hansen d. 24.-7. fløj 430 m. Århus har 4280 (Klarskov 23.-7. 3100 m, 27.-7. 1250), Sportsflyveklubben 3490 m (17.-7. Weishaupt 1100 m, Tage Nielsen 200 og 450 samt Gamst 700 m), Slagelse 2835, Stamgruppen 2450, Ålborg 1000 (Knud E. Sørensen 17.-7. i tordenfront). Polyteknisk Flyvegruppe har hidtil kun indberettet en flyvning af Klarskov med 3100 m (alsidig mand, som flyver for to klubber), men har over 7000 m liggende parat til anmeldelse, så de fører sikkert.

Af nye distancer er kun anmeldt Klarskovs målflyvning på 112 km for Århus,

Inden bladet går i trykken, kan vi lige nå at meddele de resultater, som er indløbet, siden ovenstående blev skrevet, og som har ændret stillingen en del.

gennemsnitsfart langs skygaderne over Vandel og omegn, idet han ikke ville på langtur, da han vidste, at han ikke kunne komme over Storebælt.

Onsdag satte Cowboy ny danmarkrekord på 205 km til Herlev, mens Weishaupt fløj 112 km til Svendborg.

Varighed: Slagelse har konsolideret sin stilling og har nu 21 timer 58 min. (idet Curt Schrøder 23/7 fløj 1.49, Hans Jacobsen 22/7 0.36 og 23/7 0.43 samt Slottboe 27/7 2.14). — Polyteknisk Flyvegruppe er kommet ind på tredjepladsen med 10 timer 42 min. (Thøgersen 22/7 2.15 og 23/7 2.43, Harry Nielsen 6/8 1.03, Feddersen 10/8 0.41. — 11/8: P. H. Nielsen 1.22 og 0.58, Helge Petersen 0.56, W. Cohn 0.44). — Odense har 9.42 (7/8: Fl. Hansen 0.35, Rosager 0.56 og Sønnichsen 0.25). — Sportsflyveklubben 4.48 (6/8 Syrov 0.58, 7/8 Fastner 0.46).

Højde: Her fører Polyteknisk Flyvegruppe nu meget fint og sikkert med hele 15.580 m på 10 flyvninger (22/7 Thøgersen 2500 m, 23/7 do. 1500 m, W. Olsen 1980 m, 6/8 Harry Nielsen 700 m, 7/8 do. 1000 m, 9/8 Thøgersen 1300 m, 11/8 Helge Petersen 700 m, P. H. Nielsen 800 m og Feddersen 800 m, 12/8 P. H. Nielsen 1400 m, Feddersen 1200 m.) — Slagelse er kommet op på 7345 m (22/7 Jacobsen 725 m, 23/7 Schrøder 1595 m, Jacobsen 1900 m, 25/7 Slottboe 600 m, 27/7 do. 700 m, Jacobsen 700 m). — Odense er kommet op på 6450 m (7/8 Rosager 950 m, Fl. Hansen 550 m og Sønnichsen 250 m).

Distance: Også her fører »polytterne« med 444 km (30/7 Kjemtrup 75 km, 9/8 Thøgersen 114 km, 11/8 Feddersen 60 km, 12/8 do. 100 km og P. H. Nielsen 95 km). — Slagelse har 215 (23/7 Jacobsen 53 km og 25/7 Slottboe 63 km).

Der kendes imidlertid yderligere en del flyvninger, som endnu ikke er blevet indberettet. Således ligger Århus efter 4 flyvninger kun ca. 50 km under polytterne og har siden fået Cowboy's 205 km, så de fører ret overlegent.

Når disse linier læses, kan stillingen således være væsentligt ændret. Iøvrigt må vi tage forbehold over for nøjagtigheden af de givne oplysninger, da det er vor egen og ikke unionens opstilling, og nogle præstationer ved nærmere granskning måske ikke anerkendes.

★

Aeroflot begyndte officielt sin sommertrafik 5. maj. De fleste mellemstore indenrigsruter er nu beflyget af Ilyushin Il-12. Nye ruter er åbnet mellem Leningrad og de større byer i Sibirien, Central-Asien og i Ural-bjergene. En del ruter er ligeledes åbne for ferierende til badestederne på Krim og udflugtsstederne i Kaukasus. Aeroflot har nu — efter hvad kan udregnes af fartplanerne — mellem 275 og 300 maskiner af DC-3 størrelse.

G. C.

NY HASTIGHEDSREKORD I MODELFLYVERSOMMERLEJREN

Rechnagel vandt KLM-pokalen til ejendom

DER var gennemgående for megen blæst i årets modelflyversommerlejr på Vandel, men f. eks. ved flyvning fra kl. 5 om morgenen nåede de 43 modelflyvere dog at gennemføre programmet. Lejren foregik fra 8. til 13. august, idet de fleste deltagere dog ankom allerede den 7. Der var væsentlig ringere deltagelse end sidste år, hvilket hovedsageligt skyldes det senere tidspunkt på året. Der skiftes som bekendt hvert andet år mellem juli og august. Juli er fordelagtigst set fra et ferie- og lysstandpunkt, men ufordelagtigst på grund af kornmarkerne. Foruden den senere solnedgang savnede vi stærkt sommertiden med dens lange aftener. Blandt de danske deltagere savnedes i en vis grad de ældre og mere erfarne, men mange juniorflyvere fik her en god sommeroplevelse og rejste hjem med mange erfaringer og nye bekendtskaber.

Flere motormodeller

Medens der ikke er nogen større teknisk udvikling i svævemodellerne (den eneste nyhed var vist *Donald Thestrups* ringeapparat, der skulle hjælpe ham med at finde modellen, når den fløj bort), så var der det i motormodellerne. M. h. t. svævemodellerne må for resten påpeges, at de store modeller synes at være ved at uddø til fordel for de mere praktiske A2-modeller, der flyver lige så godt.

Der er nu kommet motorgummi til landet, men det kan endnu ikke spores, og vi mangler stadig hårdt balsa. De tre første modeller i motormodelkonkurrencerne var C1-modeller af den svenske Tern-type, mens to Korda-Wakefieldmodeller åbenbart ikke var tilstrækkelig indfløjne. Vore motormodelflyvere må arbejde energisk videre, for det er først og fremmest trimning og erfaring, der her giver resultater.

De fritflyvende dieselmodeller fløj bedre end sidste år, selv om resultaterne ikke var imponerende. Calle's modeller og hans artikel herom i FLYV spores tydeligt. Hvad der endnu mangler, er først og fremmest at få motorerne mere pålidelige samt at få timer'ne til at virke rigtigt. Igen detaljtrimningsspørgsmål.

For første gang har vi i Danmark haft en konkurrence i gruppe E, specialmotor-modeller. Der blev stillet en Jetex 200 til rådighed, og fem deltagere flikkede modeller sammen til den. De fik hver to prøvestarter, men de fleste kunne ikke tage den kraftige trykkraft og loopede eller gik i



Nordmanden Hans Bakken med sit linestyrede Fokker triplan.

jorden. Henry Ekelund udførte som den eneste to flyvninger på 34 og 37 sekunder, hvilket ikke var nok til at vinde Jetex'en — dertil fordreides 60 sek. — og endnu mindre til at slå den nye danmarkrekord.

Danmarksrekord med helikopter

I lejrens første dårlige dage improviserede Henry Ekelunds fader, *Achur Ekelund*, pludselig en helikopter, bestående af to modsatrettede blade samt et rør med gummimotoren. Den første rekord i klasse C 5 var dog yderst beskedent, kun 5 sekunder, men den skulle kunne slås.

120 km/t med linestyret model

Linestyrsfolkene, der især kom fra Sportsflyveklubben, hvis 12-mandshold iøvrigt var lejrens største, arbejdede dag og nat på at prøve motorer og modeller samt på at reparere. De fik indrettet helt fine værksteder i gård 84, hvor for resten alle var indkvarteret i år. Man så også den nyhed, at der blev bygget en del modeller i selve lejren foruden den righoldige samling, deltagere mødte frem med. Der var konkurrencer i kunstflyvning, hvor *Henning Jönsson's* ret enkle model med Thorning-motor var en sikker vinder. Jönsson m. fl. boede iøvrigt i telt og kaldtes derfor »Cirkus Jönsson«.

Der var adskillige fine modeller, især en norsk model af et Fokker triplan vakte beundring. Men et er at bygge en fin model, et andet at få den til at flyve, og man kan roligt tilråde alle at vente med at bygge de fine modeller, til de har lært at flyve de allermest enkle. Foruden hele modeller er det især propellerne, det går ud over. Selv om propelfremstillingen kan skæres ned til en utrolig kort tid, så går der dog så meget arbejde, at de engelske plastiske propeller, som vi så et par stykker af i lejren, sikkert vil have en fremtid. De koster i England en 4-5 kr. pr. stk. og kan tåle en meget ublid behandling.

Hastighedskonkurrencen fandt først sted lørdag morgen — fra kl. 5! *Holm Jørgensen*, der var indehaver af danmarkrekorden med 100,6 km/t, fløj en ganske lille model på kun 30 cm spændvidde. Så små modeller bruges nu til den alm. anvendte størrelse motorer omkring 2 ccm. Den motor, *Holm Jørgensen* anvendte, var en splinterny engelsk 1,8 ccm Elfin, som let løber sine 8000 omdrejninger i minuttet. I selve konkurrencen fløj han med en plastikpropel med for lille stigning og opnåede kun 68 km/t, men kort efter havde han fremstillet en bedre propel og sat hastighedsrekorderne op til 120 km/t — et godt spring opad. Og lidt højere skulle han kunne nå endnu.

Rechnagel vandt KLM-pokalen til ejendom

Mandag bedømtes modellerne i byggekonkurrencen. Vinderen fra de to sidste år, *Kurt Rechnagel*, der forøvrigt lige havde været en tur med KLM i Holland på sidste års konto, havde på tredje år i træk bygget en lækker strømlinet model med abachi-beplankning, midtvinget med aftagelige yderplaner. Der var ingen tvivl om hans sejr, og han har nu vundet pokalen, der har løbet siden 1941, til ejendom.

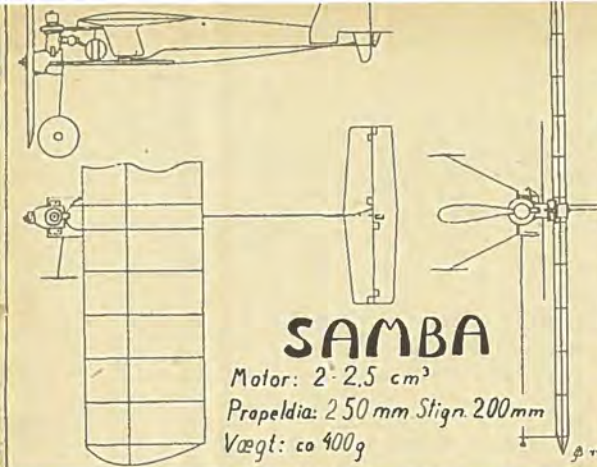
Teorikonkurrencen var i år en slags handikapkonkurrence med svære spørgsmål til klubinstruktørerne. Vinder blev *Henry Ekelund*, fulgt af *Donald Thestrup* og *Kurt Johansen*, Roskilde, mens de sidste års sikre vinder, *P. C. Andersen* fra Sportsflyveklubben, først blev nr. 6.

Svævemodelkonkurrencerne

Størst deltagelse er der jo stadig i konkurrencerne for svævemodeller. Efter gen-



Kolding Modelflyveklub gjorde på vejen en alvorlig indsats for flyvelotteriet og havde udsmykket sin transportvogn med plakater og præmielister.



Vinderen af DMU's konstruktionskonkurrence om en linestyret model er Børge Jørgensens Samba.

tagne udsættelser begyndte vi endelig tirsdag aften med A 2, hvor Kaj V. Nielsen, Roskilde, fik 346 sek. i en koldfront — efter dennes passage blev det endeligt roligt, men hundekoldt vejr. Anden periode blev fløjet næste aften praktisk talt uden opvinde, og tredje torsdag eftermiddag i lidt vind og termik. I alle svævemodelkonkurrencerne var Kolding og Vejle, der flyver til daglig på pladsen, meget fremtrædende. Jens Arne Lauridsen ventede i A 2 til allersidst og fik som den eneste maximaltid og vandt konkurrencen.

A 1 og A 3 blev fløjet samtidig, første periode onsdag formiddag og anden periode torsdag formiddag, hvor det var næsten stille og meget termikfyldt. Efter et par flyvninger over 6 min. startede Jens Arne sin A 3, der forsvandt i en sky efter godt 10 min. og fløj ca. 10 km til Balle. Leo Nielsen, Kolding, overgik ham med en 24 min. flyvning i ikke særlig stor højde over selve pladsen, mens S. Dybbro fra Ålborg var uheldig at flyve væk på ca. 20 min. under en trimningsflyvning.

Også i A 1 fik Jens Arne sikkert sine 6 min. Fredag eftermiddag fandt tredje periode sted i en del vind og af og til lidt termik. Kai Hansen, Kolding, vandt A 1 med 672 sek. Jens Arne, der ikke nåede mere end fjerdepladsen, da han fløj en stillevejrsmode, vandt imidlertid A 3. Hans sejr skyldes gode modeller, som han trimmer intensivt samt en ualmindelig god næse for at starte på rette tid. Her, hvor ingen anden nåede de 6 min., startede han — efter lange at have ligget og betragtet skyernes udvikling — lige foran en gammel sort sky, der selv var i nedbrydning og altså ikke direkte gav opvind, men som til gengæld virkede som en lille koldfront, i hvilken Jens Arnes model denne gang fløj bort mod syd. Man kan sige, at termik er tilfældig og helst bør undgås i modellflyvningen, men når det går på denne måde, er der nu lidt sjov ved det. Og at Jens Arne også kan vinde uden termik, så vi jo sidst i Finland.

Præmien i A 3 var en svæveflyvetur i et tosedet svæveplan, men den overlod Jens Arne til en klubkammerat ligesom de øvrige ture, han tidligere har vundet. Han har nok i at lade modellerne komme i luften. Iøvrigt nægtede han også bestemt at lade sig fotografere til Vejle-pressen, da en fotograf besøgte lejren. Præmien i A 2, et fint stopur, kunne han imidlertid nok bruge.

Holdkonkurrencen og kampen om Fuglsøpokalen

Kampen om opnåelsen af flest points i sommerlejren, som belønnes med den i

sin tid af Bendt Rom udsatte Fuglsøpokal, var i år meget hård med dramatisk afslutning. Henry Ekelund lå længe i spidsen, skarpt fulgt af Kaj Hansen. Lørdag morgen lagde Holm Jørgensen sig forrest og på linie med Kaj Hansen, viste det sig kort før afslutningen, mens Ekelund syntes at ligge bagefter. Kaj skyndte sig at flyve i flyvedagskonkurrencen, men da han kom ind, havde man opdaget noget glemt for Ekelund, der så kom fem points foran de to andre. Kajs sidste minuts indsats i flyvedagskonkurrencen bragte ham imidlertid på linie med Ekelund, så nogen endelig afgørelse blev det ikke, mens de måtte dele æren. De havde 131 points hver.

Holdvis førte Sportsflyveklubbens (kaldet Bortflyveklubben i lejren) hold, bestående af Ole Olesen og de to Ekelund'er, mens Kolding blev nr. 2.

Afslutning og unionsopløsning

Afslutningen fandt sted kl. 13, efter at unionens formand, Johs. Thinesen, var ankommet pr. KZ III, og et par andre også havde sluttet sig til forsamlingen, idet man samtidig havde indkaldt til ekstraordinært repræsentantskabsmøde med det formål at opløse unionen som et led i KDA-planerne. Dette varede kun et kvarter, men der skal afholdes endnu et møde, før det kan endelig vedtages. Tidspunktet fastsættes til det øjeblik, KDA-lovene sættes i kraft, forhåbentlig til 1. januar.

Og så uddelte Thinesen de mange præmier, som forskellige institutioner og personer rundhåndet havde stillet til vor rådighed og formåede til slut modellflyverne til at gå hjem og sælge lodsedler!



Kurt Rechnagel med sit tredje mesterværk, en lækker A-2-model.

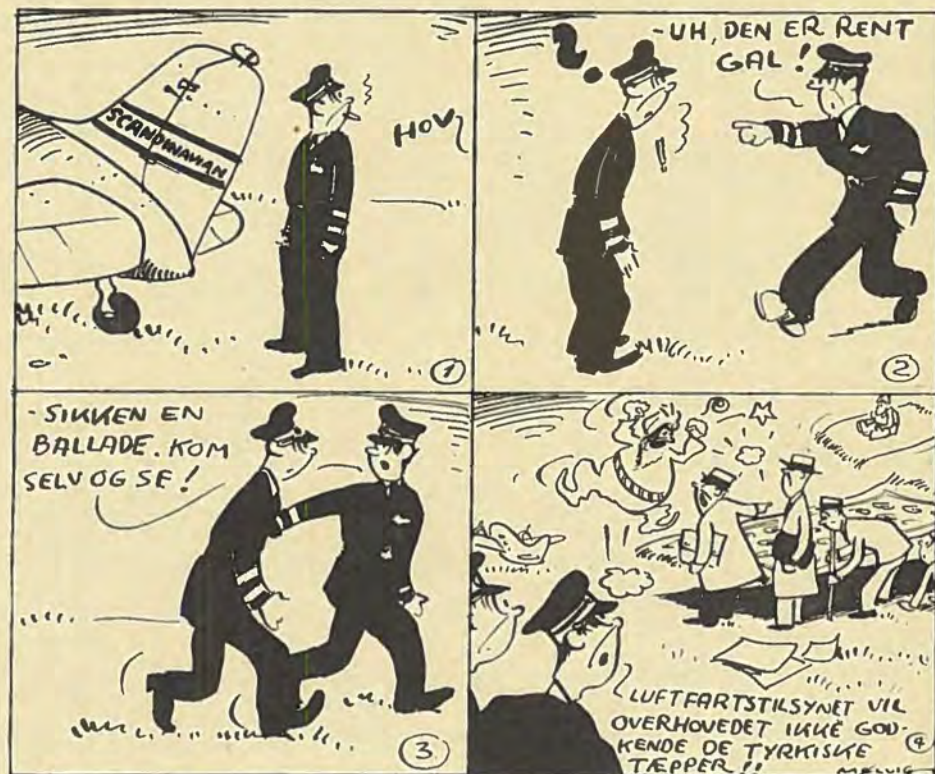
Modellflyvernes flyvedagskonkurrencer

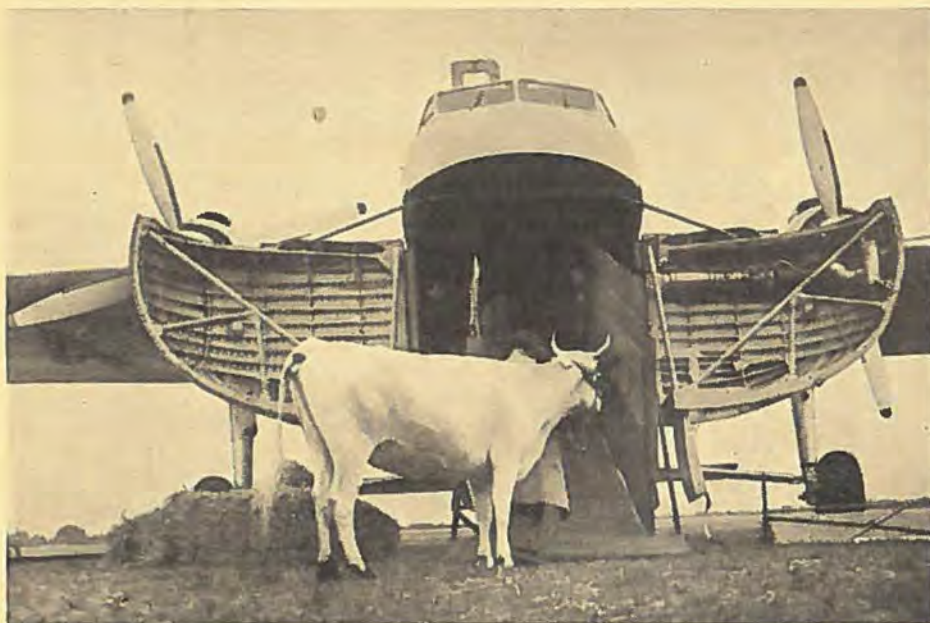
Midt i august med kun to uger tilbage var stillingen i modellflyvernes flyvedagskonkurrencer:

A 1: Sportsflyveklubben hold I	3880 sek.
Sportsflyveklubben hold II	1757 sek.
Odense Model-Flyveklub h. I	1746 sek.
A 2: Odense Model-Flyveklub	7859 sek.
Ørnen, Næstved, hold I	4471 sek.
Sportsflyveklubben	2392 sek.
A 3: Kolding Modellflyveklub	1094 sek.
Ørnen, Næstved	722 sek.
D: Odense Model-Flyveklub	2352 sek.

MØLVIG:

Uforudsete vanskeligheder for tæpperne —





Portene i næsen på Bristol Freighter er slået op, og køerne går ombord for at flyve fra England til Malta.

Britisk færgerute over Kanalen

I indeværende sommer har det engelske lufttrafiksselskab Silver City Airways opretholdt en regelmæssig luftfærgetrafik mellem lufthavnen Lympne i nærheden af Folkestone og Le Touquet ved Boulogne med afgang hver time i begge retninger. Ruten, som oprindeligt er startet for at kunne transportere private biler mellem England og Kontinentet, er blevet en succes, og motorfolk har i stor udstrækning benyttet sig af luftruten. Som materiel anvendes de rummelige Bristol Freighters, og fragten for en bil — mellem 27 og 32 pund sterling alt efter bilens størrelse og inklusive fire passagerer — har ikke virket afskrækkende. I de få måneder, ruten har eksisteret, er der blevet transporteret 600 biler og over 2000 passagerer. Hvis der ikke er tilstrækkelig mange biler, medtages anden fragt, bl. a. frugt fra kontinentet til England.

Apropos fragtflyvemaskinen Bristol Freighter: Dette særprægede luftfartøj har ved adskillige lejligheder vist sig såre nyttigt. I et tilfælde skulle der transporteres 32 køer fra England til Malta, og dette blev gjort på fire flyvninger. På tilbageturene fra Malta var luftfartøjet fuldt lastet med frugt. I et andet tilfælde transporterendes tre væddeløbsheste fra Irland til England.

SVÆVEFLYVEULYKKEN

den 27. juli

ONSDAG den 27. juli ramtes dansk svæveflyvning af sin hidtil alvorligste ulykke, som kostede to mennesker livet. På Vandel flyveplads, hvor unionen afholdt instruktørkursus med Harald W. Jensen som instruktør, fløj også Slagelse Flyveklub under Curt Schrøders ledelse. Slagelse havde lånt den to-sædede skoleglider 2 G, som ellers stod til unionens rådighed, for at give en elev, landmand Aksel Sørensen, Ruds Vedby, nogle instruktionsture. Efter at glideren var startet på venstre bane og svinget venstre rundt, startede en af unionens elever, Tage Denager, Næstved, i en Baby med bundkobling. Pludselig kommer imidlertid glideren flyvende fra venstre ind mod den startende Baby's bane. Man opdager wiren, forsøger at svinge bort derfra, men for sent. Wiren bider sig fast i gliderens haleskæber, og selv om spilkøreren har standset spillet, løftes halen på glideren op, så den fra 25-30 meters højde lodret styrter mod jorden. Sørensen blev dræbt på stedet og Schrøder så hårdt såret, at han to dage efter afgik ved døden.

Ulykken på Beldringe den 28. maj 1949

Sammendrag af luftfartstilsynets rapport

Omstændigheder i forbindelse med havariet.

Den 28. maj 1949 kl. 16,10 d. t. styrtede luftfartøj type KZ-II træner, OY-DRO, tilhørende Fyens flyveklub, ned på Odense lufthavn, Beldringe. Føreren, som var alene i luftfartøjet, omkom. Der startedes fra Odense lufthavn kl. 15,55 med det formål at give en opvisning i kunstflyvning for en indbudt kreds af klubbens gæster.

Efter forskellige kunstflyvningsmanøvrer, der foregik i højder mellem 300-600 m, dykkede luftfartøjet ned over tilskuerne og foretog fra ca. 100 m højde et loop, hvorunder luftfartøjet i afslutningen af loopet krængede voldsomt over til højre, ændrede kurs ca. 220° og fortsatte efter en opretning til venstre ned i startbanen, hvor det antændtes i nedslaget.

Af de foretagne undersøgelser er der intet, der tyder på, at luftfartøjet ikke har været i luftdygtig stand ved starten.

Sandsynlig årsag til ulykken.

Efter de foretagne undersøgelser og afhøringer at dømme må den sandsynlige årsag til ulykken søges deri, at føreren inden den sidste del af loopet har trukket så kraftigt i pinden, at luftfartøjet er bragt i et "high-speed-stall", hvorefter det har påbegyndt et spinn til højre. Dette spinn har føreren øjensynligt nået at stoppe, men højden har været for ringe til, at luftfartøjet har kunnet rettes op, inden det ramte jorden.

Når føreren har foretaget denne fejlmanøvre, skyldes det formentligt, at han, uanset han var færdiguddannet kunstflyver, dog ikke havde så stor erfaring med hensyn til kunstflyvning i lav højde, at han kunne udføre det foretagne loop med tilstrækkelig sikkerhed. Han har således øjensynligt overvurderet sine egne evner.

Kommentarer.

Luftfartsvæsenet henleder opmærksomheden på, at kunstflyvning — selv om føreren er i besiddelse af gyldigt kunstflyvningscertifikat — udført i lav højde, kan få de alvorligste følger, samt at tilladelse til at udføre sådan kunstflyvning i lav højde må indhentes i hvert enkelt tilfælde.

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT
C. 9189 - 9596

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106
Telf. Helrup 5664

Modtager De ikke bladet regelmæssigt, da ret venligst henvendelse herom til postvæsenet eller til bladets ekspedition, ikke til klubben.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Bldah Park 6, Hellerup.
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

Motorflyverkalender 1949.

4. 9. Flyvedagen (Danmark).
- 7.-11. 9. 10. SBAC flyvestævne og udstilling.
Farnborough.

Diverse begivenheder i 1949.

- 2.-9. 9. FAI-kongres i Cleveland, USA.
15. 9. Flyvelotteriet slutter.

Modelflyverkalender 1949.

(Ret til ændringer forbeholdes)

- 3.-5. 9. Int. konkurrencer i Belgien.
4. 9. Flyvedagen 1949.
11. 9. Int. konk. for linestyring i Monaco.
15. 9. Flyvelotteriet slutter.
18. 9. DM for svævemodeller. Århus.
16. 10. Femte distriktskonkurrence.
27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
31. 12. Pointskonkurrence og årsrekordår slutter.

Måleenheder og omregningstabeller.

Den 16. juli udsendte Efterretninger for Luftfartende i serie B nr. 10 et specialnummer (løssalgsspris kr. 1,00) med en række praktiske måleenheder og omregningstabeller. Danmark og de fleste andre lande anvender jo nu ICAO-måleenhederne, hvilket vil sige metersystemet m. undtagelse af distancer og vandrette hastigheder, der regnes i henholdsvis sømil og knob. Enkelte lande afviger herfra, hvilket fremgår af dette nummer. Omregningstabeller tillader uden anvendelse af hovedregning, regnestokke eller lignende ved simpelt tabelopslag at omregne til og fra disse andre måleenheder.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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

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

BROOMWADE

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab
Det Norske Luftfartselskab
Hærens Flyvertropper
A/B Flygmotor - Trollhättan
Skovlunde Flyveplads
Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Aerosport.

»Iets over Aerosport« var titlen på den artikel, som optog hele forside af NAVIAC Logboek nr. 10 1949. NAVIAC Logboek er organ for NAVIAC Air-Nederland (Nederlandse Aviatische Club) — en af Air-organisationerne med hvilke Aerosport, Air-Danmark samarbejder. I den store artikel fortalte sekretæren for NAVIAC B. van der Klaauw om Aerosport, Air-Danmark og NAVIAC's glæde over samarbejdet. Dette går efter samme linier, som samarbejdet med Air-Britain og begge disse organisationer har ønsket at knytte medlemmerne nærmere sammen gennem brevveksling. Om der derfor skulle være læsere, som er interesserede i kontakt med englændere eller hollændere, er det ikke en dårlig idé at melde sig ind i Aerosport, Air-Danmark.

NAVIAC har eksisteret siden januar 1948 (Aerosport er stadig med sin start i november 1947 den ældste Air-organisation) og havde fra starten antaget navnet Dutch Sky Observers. Dette ændredes 1 september til NAVIAC. Medlemstallet er i øjeblikket kun ca. 75 opdelt i fem afdelinger. NAVIAC's første formand — som netop har måttet trække sig tilbage på grund af sit arbejde som steward i KLM på oversøiske ruter — var herr Scheffer. Den nuværende formand er van Vliet — af profession flyvetekniker. Næstformanden er journalisten van Aal og sekretæren B. van der Klaauw. Klubben har for sine medlemmer en informations-tjeneste, som arbejder på samme måde som Air-Britains specialist-sections og udsender et duplikeret, fire-sidet månedsskrift til medlemmerne.

Det skal lige nævnes, at Air-Sverige er ved at opstå under ledelse af Björn Karlström (Agaton), Tomten Andersson (SAAB), Sven Broman, Bengt Lingmark, Gunnar Brenkner m. fl. interesserede.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Alborg, telf. 4070.
Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 51 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Einar Dessau.
Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høgslund.
Sekretær: Civiling. Erik Eckert.
Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense. Telf. Odense 5401.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Bldahpark 6, Hellerup. Telf. Hellerup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.
Kasserer: Sven Wiel Bang, I.E. Ohlsensgade 12*, København Ø. — Postgiro 520.84.

Mindeord

Om eftermiddagen den 27. juli mistede vi med eet to kammerater. Det var Aksel Sørensen og Curt Schrøder.

Curt, der blev 30 år, har, siden han byggede sit første plan omkring 1935, dag for dag levet sig mere og mere ind i svæveflyvesporten og klubarbejdet. Han var i 1938 på kursus i Grunau, og dette har sikkert medvirket til den store interesse, hvormed han gik ind for uddannelsen af elever. Han har virket som flyveleder for en stor del nystartede klubber og har her såvel som i sin egen klub venner, der vil minde ham for den oprigtige sportsånd, der altid prægede hans virke. Foruden arbejdet i klubværkstedet fik han selv tid til i løbet af nogle år at bygge en Hütter 17, hvormed Slagelse Flyveklub fik sin første 5-timers-prøve. I 1947 var han på instruktørkursus i Örebro. I år havde Curt foruden 5-timers-prøven også fået højden til sølv-C'et og var sammen med klubben taget til Vandel for at opnå distancen, men det skulle det altså ikke blive til.

Aksel Sørensen, der var 44 år, har med korte ophold svæveflyjet siden 1944. Han var en ligevægtig og hjælpsom kammerat, og når hans tid tillod det, gik han meget aktivt ind for sporten. Han ville i sommer have opnået sit c, såfremt ulykken ikke havde givet hans liv så brat en afslutning.

Slagelse Flyveklub.



Det store leksikon til den lille pris!

11520 sider - 12000 tekstillustrationer - ca. 12500 emner - 140 farvetavler og kort - moderne typografi og retskrivning - meget handy format - bekvemt opslag

KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL

Vesterbrogade 60
København V.

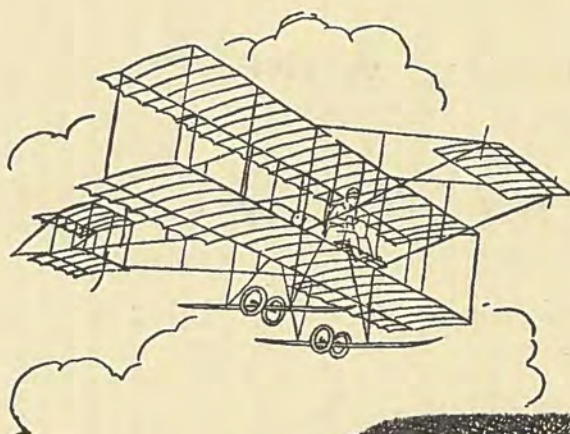
24 bind trykt på træfrit papir - solidt indbundet i engelsk pluviusin.

I Danmarks største konversationsleksikon, VOR TIDS LEKSIKON, er hvert enkelt emne systematisk gennemarbejdet af en specialist, hver detalje å jour-ført, ligesom stoffet er gennemillustreret, hvad der gør det levende og overskueligt. Teksten støttes yderligere af mange helsidesplancher i farver samt sortplancher og helt nye landkort med de sidste ændringer, udarbejdet specielt til dette leksikon. Populære skematiske fremstillinger til forståelse af f. eks. atomfysik, flyveteknik, radio og fjernsyn fuldender illustrationsmaterialet.

Eet bind om måneden à **8.75**

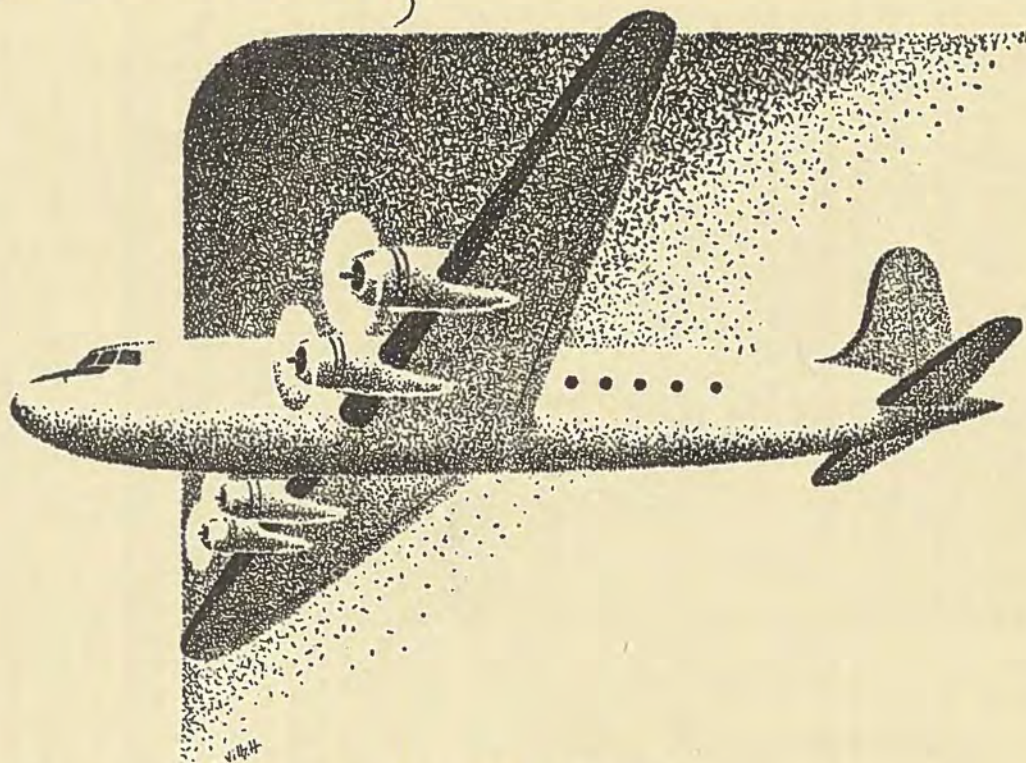
Undertegnede, der er fyldt 21 år, bestiller herved VOR TIDS LEKSIKON 1—24 indbundet à kr. 8,75 pr. bind, komplet kr. 210,00. Jeg er indforstået med, at købet er bindende for alle 24 bind, og betalingen erlægges konstant med kr. 8,75 plus porto ved leveringen af eet bind hver måned. Ejendomsretten overgår først til mig, når hele beløbet er betalt i henhold til lov af 8. maj 1917. Såfremt leveringen forsinkes, kan jeg ikke forlange erstatning. Jeg er pligtig til at anmelde bopælsforandring senest 8 dage efter flytning.

Dato / Navn
Stilling
Adresse



OLIEN fremmer UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var opfundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benzin, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

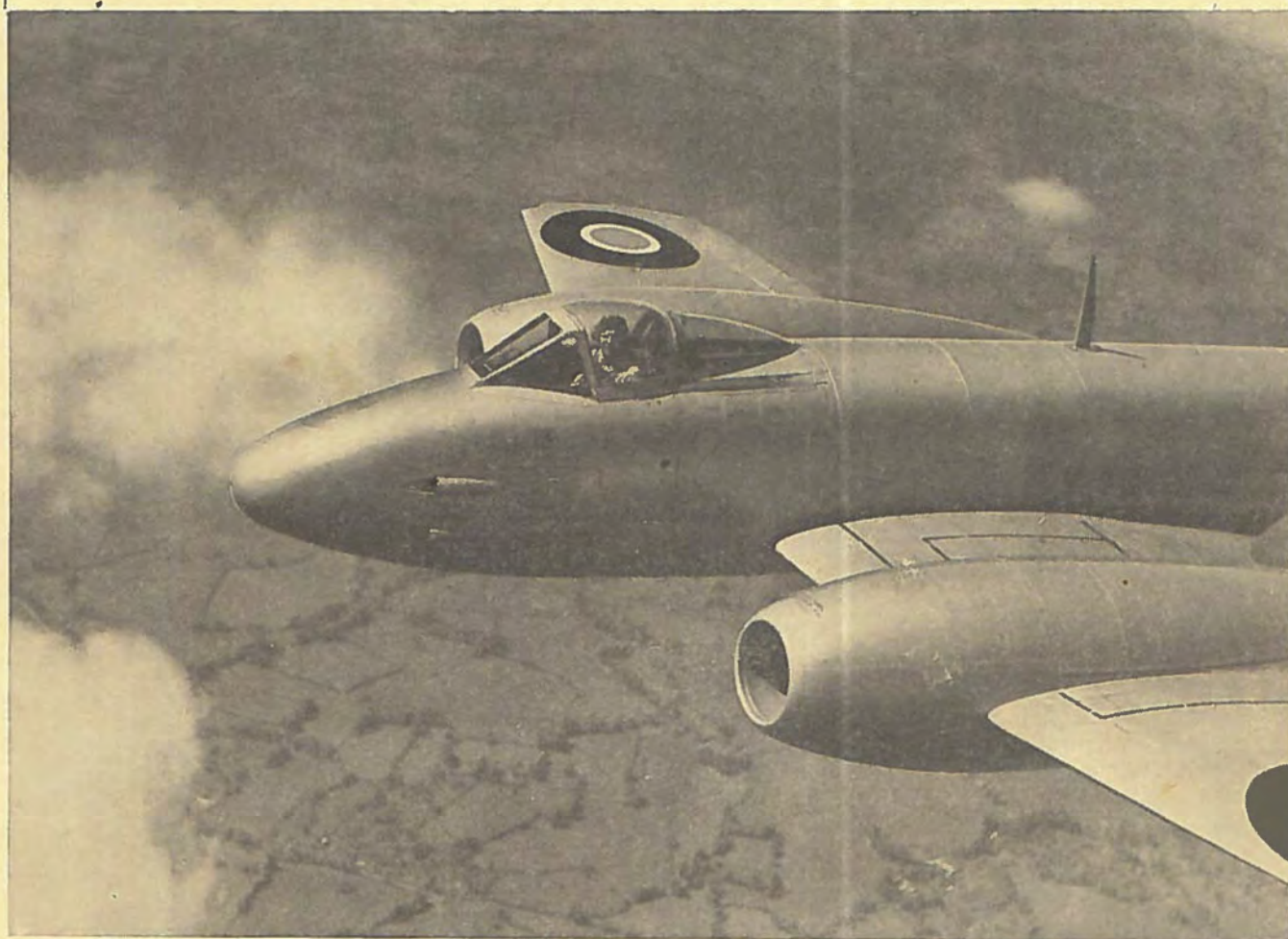
Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.



**THE CHOSEN WEAPON OF
GALLANT ALLIES — WHO
KNOW AIR FIGHTING AS
IT REALLY IS....**



G L O S T E R M E T E O R

GLOSTER AIRCRAFT COMPANY LIMITED
(BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP)

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Post. 23.824

FLYV

Nr. 10

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



**FLYVESTÆVNERNE
i Rønne, Herning og
Nykøbing F.**

★

**Er De
den fødte flyver?**

★

**Russisk
trafikflyvemaskine**

★

**Cowboy's
distancerekord**

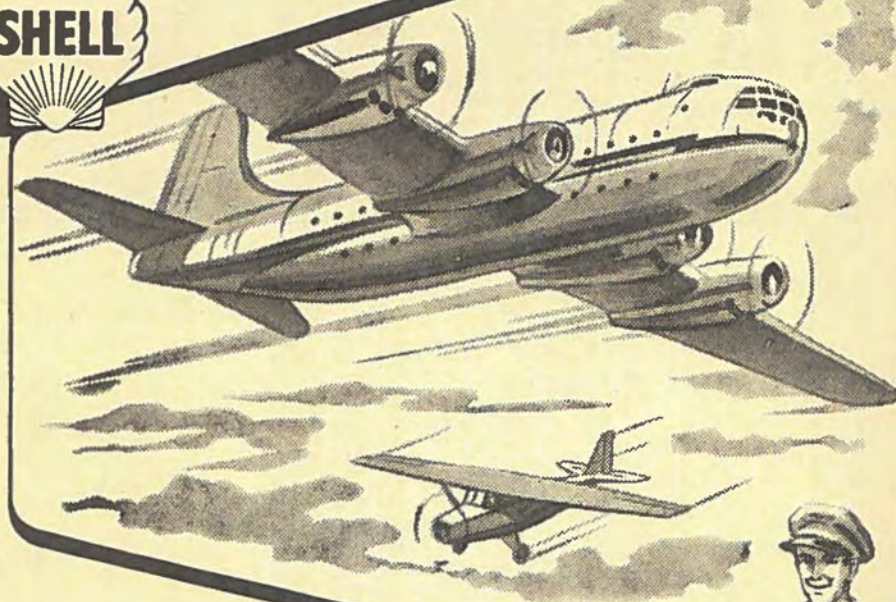
★

**Glimt af hollandsk
modelflyvning**



Et morsomt billede af Grumman
F2F-2 Panther, der efter en landing
hangarskib omgående kan folde
planerne op for at fylde mindst
muligt på dækket.

RIGTIG SMØRING



Store flyvemaskiner ... og små

Rundt om på alverdens flyvepladser vil De finde Shell olie benyttet både til store og små flyvemaskiner. For Shell olie har alle de specielle egenskaber, der gør flyvningen mere sikker og gør det muligt nårsomhelst at lade maskinerne præstere alt, hvad de kan yde.

Også indenfor automobilkørsel, skibsfart og industri har Shell's verdensomspændende forskning ydet sit bidrag til moderne fabrikation og transport — der er en Shell olie til at klare ethvert smøreproblem.



SHELL

L4



FLYV



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

Nr. 10

Oktober 1949

22. årgang

Turistklasse i Luften

LUFTTRAFIKENS økonomi er i højeste grad afhængig af mængden af passagerer, og fra luftfartselskabernes side gøres de mest ihærdige bestræbelser for at skaffe kunder til luft-ruterne. Takket være den tekniske udvikling, øgede sikkerhedsforanstaltninger og det store publikums tilvænnning til det nye befordringsmiddel er det også lykkedes at skabe en ret betydelig kundekreds; men — det synes som om denne efterhånden er nået hen i retning af grænsen for en yderligere udvidelse.

Det, der er ved at sætte en bremse på kundekredsens stadige forøgelse, er pengene. Det er ikke billigt at flyve; ved at flyve opnås visse meget store fordele med hensyn til mindre rejsetid og større bekvemmelighed, og det må der selvfølgelig betales for. Men denne merbetaling i forhold til andre befordringsmidlers takster kan kun ydes af en vis begrænset kundekreds. Forretningsfolk, kongres- og mødedeltagere, en vis kategori af turister og enkelte private kan betale for den hurtige befordring og større behagelighed, men den store masse af turister og den hærskare af private, som skal besøge slægt og venner, har slet ikke råd til det. Og mon det ikke er denne nye og vældige kundekreds, som luftfartselskaberne skal prøve på at få fat i? Men det kan kun gøres ved en ret betydelig prisnedsættelse. Billetpriiserne må ned på et niveau, som ikke overstiger disse mange fremtidige kunders ydeevne.

Derfor er de bestræbelser, der går ud på at skabe en turistklasse i luften ikke nogen dårlig idé. Det må være muligt at slække af på bekvemmeligheden om bord i luftfartøjerne, så der kan skaffes plads til flere passagerer i kabinerne. Det bliver sikkert den eneste udvej, hvis man vil i kontakt med den nye og enormt store kundekreds — lønmodtagerne — som kan sikre lufttrafikens økonomi langt ud i fremtiden.

FLYV.

FLYVESTÆVNER og KONKURRENCER i Rønne, Herning og Nykøbing F.

Flyvestævnerne omkring Flyvedagen var begunstiget af strålende eftersommervej

Flyvestævnet i Rønne

SØNDAG den 28. august afholdt Bornholms Flyveklub et stævne, der flyvemæssigt blev en stor succes. Det indlededes om lørdagen med en konkurrence for privatflyvere, som fortsattes søndag formiddag. Resultaterne af konkurrencen, der bekendtgjordes søndag eftermiddag, hvor Bornholms fungerende kommandant, oberstløjtnant V. Lauritzen, uddelte præmierne, blev følgende: Ankomst-konkurrencen blev vundet af bagermester van Hauen, der fløj en KZ III, med 15½ points. Nr. 2 Persson, Malmö, Ercoupe, 21½ points. Nr. 3 E. Boel, KZ III, 23½ points. Orienteringsflyvning: Nr. 1 Otto Thomsen, KZ III, 465 points. Nr. 2 Højgård Olsen, 977 points. Nr. 3 Hvidberg Henriksen, KZ III, 1150 points. Som dommere fungerede luftfartsinspektørerne Sv. A. Dalbro og A. S. Bendtsen samt civilingeniør Vagn Prytz.

Eftermiddagens flyveopvisning var imponerende. Over 10.000 tilskuere flokkedes om lufthavnen, men — som det som regel går — halvdelen snød sig til at overvære flyvningerne. 52 flyvemaskiner af mange forskellige typer stod opstillet på pladsen, da amtmand von Stemmann holdt den officielle åbningstale, og så fulgte programmets numre slag i slag. »Stemmen fra luften« bragte

en hilsen fra Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab, fem KZ'er med den to-motorede KZ IV fra Zoneredningskorpsets ambulanceflyvetjeneste som førermaskine kredsede hen over pladsen i smukke formationer, og derefter viste besættelsestidens illegale regionsleder på Bornholm, kaptajn A. H. Jørgensen, hvad en Harvard kan præstere. Marinens flyvevæsen demonstrerede sin Sea-otter, og så kom tre svenske flyveløjtner og gav en fortræffelig opvisning i kunstflyvning i formation med tre Klemmaskiner. Næppe var de landet, før Sylvest-Jensens pudrings-maskine var i luften, efterfulgt af den svenske Safir, og derefter drønedede fire Spitfire fra marinens flyvevæsen ind over lufthavnen og viste en serie kunstflyvningsmanøvrer. Zonens KZ IV demonstrerede sine fremragende start- og landingsegenskaber, og det var betagende, da den århusianske svæveflyver John Wetlesen fulgte efter med sit Hütter-svæveplan. Det var elegant og dygtigt udført af Wetlesen. Opvisningen sluttede med en fornøjelig ballonjagt, udført af de tre svenske Klemmer.

Det var alt i alt et stævne, som arrangørerne, Bornholms Flyveklub, og i særdeleshed flyveleder Weitemeyer og ingeniør Christiansen har ære af.



Privatflyvemaskiner og militærflyvemaskiner i Rønne lufthavn.

Til flyvedagskonkurrence i Herning

EFTER at model- og svæveflyverne har spredt deres flyvedagskonkurrencer ud over hele sommeren, og det har vist sig umuligt at gennemføre stævner rundt om i landet på samme dag, er selve Flyvedagen nu kun markeret af motorflyvernes konkurrence. I år var den henlagt til Hernings lyng-brune flyveplads, som i morgentimerne den 4. september var målet for privatflyve-maskiner fra hele landet. Vejret var næsten stille og sommervart.

Der blev først fløjet orienteringskonkurrence og derpå mållandingskonkurrence, idet der på denne måde blev tid til at få kontrollerne ind fra vendepunkterne, så resultatet hurtigere kunne foreligge.

Konkurrencen var arrangeret af Dansk Motorflyver Union, og William Nielsen havde konkurrenceledelsen, assisteret af medlemmer af de lokale flyveklubber. Dommerkomitéen bestod af de herrer Bendtsen og Jacobsen fra luftfartstilsynet samt civilingeniør Vagn Prytz.

I det fine stille vejr var orienteringsflyvningen ikke svær. Skandinavisk Aero Industri's vandrepokal blev igen vundet af E. Bjerre Petersen med 131 strafpoints. Nr. 2 blev Ludvig Hansson, der ligeledes er fra Sportsflyveklubben, med 162 points, og nr. 3 blev Peter Nielsen fra Midtjysk Flyveklub i Herning med 176.

Med FLYV på orienteringsflyvning

For at give de læsere, som ikke selv har prøvet at deltage i en sådan konkurrence, en idé om, hvad det drejer sig om, følger her en lille beskrivelse fra flyvedagens konkurrence.

Efter at Sir William havde »briefet« deltagere om konkurrencereglerne, fik man 1 time før sin starttid udleveret opgaven og satte sig til »eksamensbordet« i den åbne hangar, hvor man skulle udregne sin rute og passagetidspunkter. Dette foregik under larm fra rundflyvningsmaskiner, musicerende eller talende højtalere og anden forstyrrelse for at sætte vorer nerver på yderligere prøve. En time plejer nu at være tilstrækkelig tid, og jeg planlagde at gå ud og starte motoren op et kvarter før starttiden, for os kl. 1200.

Hver for sig regner navigatøren og jeg ruten ud for at undgå fejl. Vi har fået opgivet at skulle flyve 27 km i retning 41 grader til et punkt A, der viser sig at ligge ved spidsen af Hald sø; så skal vi op mod Struer til punkt B ved Ryde, derpå mod syd til et punkt nord for Herning-Ringkøbing-vejen og derfra tilbage til flyvepladsen. Der er kun en 5 km/t SV-vind, som ikke kan genere meget. Der skal regnes med en egenfart af 125 km/t for alle typer — en ændring fra sidste år, hvor KZ VII skulle flyves på 140. Nu får den en fordel frem for en tre'er eller Auster, hvis man bliver forsinket ved et vendepunkt. En anden ændring i reglerne er, at de mærker, der skal observeres på ruterne, ikke bliver lagt direkte på ruten, men 200 m til venstre — som FLYV foreslog efter sidste års konkurrence. Efter at have udregnet tiderne, lægger vi lidt til for start og stigning samt for hver vending. Erfaringen viser, at det er rart at have lidt i reserve. Endvidere regner vi på hvert rute-stykke passagetiden ud for et markant punkt som kontrol.

Nervepirrende sekunder før starten

Vi var færdige i god tid, men blev så lidt opholdt, så vi først kl. 1152 begyndte at

starte motoren. Og så vil den ikke! Navigatøren sveder i det, mens han svinger og svinger. Men den er fuldkommen død. »Afbudt« — »afbrudt«, »gashåndtaget frem!« — »gashåndtaget fremme« — propellen drejes modsat nogle omgange. Så gashåndtaget tilbage. »Kontakt!« — »Kontakt«. Den er lige død. Urviserne bevæger sig hurtigt frem mod kl. 12, mens vi gentager det nogle gange. Der er benzin på? Ja. Og åbent for den? Ja. Men den vil ikke. Klokken når 1200. Til sidst prøver jeg mod almindelig sædvane at dreje benzinhanen om på reservetanken. »Kontakt« — »kontakt« — — pludselig springer motoren igang, navigatøren springer op ved siden af mig og spænder sig fast, mens jeg kører ud til startstedet, hvor »Jacob« vinker energisk med startflaget som tegn på, at det forlængst er tid. Et sidste eftersyn, så fuld gas, i luften og sving 180 grader umiddelbart efter pladsgrænsen ind på kursen. 45 sekunder for sent, siger navigatøren, d.v.s. 45 strafpoints at begynde med.

Efter et par korrektioner er vi på den rette kurs og i de foreskrevne 200 m højde. Karup flyveplads's vidder ligger til venstre for os. Karup å er vort kontrolpunkt. Trods forsinkelsen er vi for tidligt på den. Gassen tages lidt af, mens vi nærmer os Hald sø, ivrigt »pejdende efter mærket, mens vi hele tiden desuden må holde øje efter eventuelle mærker på ruten. Pludselig ser vi det hvide mærke med en pil forude. »For tidligt«, råber navigatøren gennem motorlarmen. Ud med flap'en, ned med farten! Jeg ser på mit ur, vi er ikke helt enige om tiden, og p. gr. af forsinkelsen fik jeg ikke startet mit stopur, da vi ikke fik afgangssignalet på startklokkeslettet. Nå, vi dykker ned mod målet, som vi mener at have passeret 6 sek. for sent. Det er fint, hvis det er rigtigt. Så fuldt drøn på, vi stiger og lægger søen bag os.

Tæt trafik på ruten

Så er vi inde på den nye kurs over heden. Kort før punkt A var en maskine kommet farende på tværs ind under os, og nu observerer vi to foran os, den ene lidt til venstre, den anden lidt til højre. Vi mener, at vi er på rette kurs og bliver der. Passerer i ro og mag vort kontrolpunkt, Skive å, og stirrer intensivt efter mærker, specielt i nærheden af veje. En gang ser vi noget, som viser sig at være en kalkbunke. Navigatøren spænder sig løs og rejser sig op. Vil han ikke være med mere? Jo, han anbringer bare en tyk mappe på sædet, så han kommer helt op under loftet og får lidt bedre udsyn. — Nu skulle vi nærme os B. Vi ser på de andre maskiners reaktioner. Den ene svinger temmelig forvildet rundt. Pludselig opdager vi mærket. »90 sek. endnu« råber navigatøren, så vi svinger en gang rundt, men kommer alligevel 15 sek. for tidligt.

Så går det sydpå, lige mod solen. Vi er atter i 200 m, men en anden ligger foran os og lavere. En til lidt til venstre. Nu går de begge to mere og mere ud til venstre. Her er få holdepunkter. Som kontrolpunkt har vi valgt et punkt, hvor jernbanen og en vej næsten tangerer hinanden. Her får vi en dejlig bekræftelse på, at vor kurs er rigtig, for her ligger et fint kryds til venstre for os. De to andre langt ude til venstre er nu helt galt på den. Vi følger nogenlunde en å, som punkt C skal ligge tæt ved. Her dukker det op. Vi er igen for tidlig, svinger rundt og passerer temmeligt nøjagtigt 1252 som angivet.

Mod målet

Så går det de sidste 21 km mod flyve-

pladsen. På vejen passerer vi en lille sø. Foran pladsen ligger forskellige maskiner og kører rundt. Med flaps ude nærmer vi os langsomt. Det er svært at bedømme nøjagtigt, men til sidst stryger vi over mållinien, kun 4 sek. for sent, siger navigatøren. Så går vi rundt og lander og opdager, at vi er dødtrette af en times koncentration og motorlarm. Hvor mange mærker har vi nu overset. Øjensynligt ingen. I så fald skulle vi med kun 70 strafpoints ligge meget pænt.

Imidlertid viser den officielle resultatliste, at vore ure som formodet ikke har været nøjagtigt nok stillet. Vi kom kun 35 sekunder for sent af sted, men passerede A hele 76 sekunder for tidligt, B 58 sekunder for tidligt, men C 48 sekunder for sent, mens vi overfløj målstregen 19 sekunder for sent. Til sammenligning kan fortælles, at vinderen, Bjerre-Petersen, havde fejl på henholdsvis 0, 49, 1, 46 og 35 sekunder. De 35 sekunder i starten betød direkte ikke noget for vor placering, men vi gik altså glip af den nøjagtige tid og blev derfor kun nr. 4.

75 % diskvalificeret i landingerne

Landingskonkurrencen består som bekendt af en landing uden motor fra 300 m og en landing fra 200 m, hvor man har lov at støtte med motoren, men bliver diskvalificeret, hvis man rører jorden før mållinien. Endvidere blev man diskvalificeret, hvis man ikke de sidste 100 m før målet fløj i ret linie.

Man blev forbløffet ved at se, hvor dårlige landingerne var. Deltagerne kom skævt ind, væltede mærkeplindene, skød flere hundrede meter for langt eller rørte jorden på den gale side stregen.

Da man selv kom op og prøve, fik man forklaringen: dels på grund af solen, som man skulle flyve lige imod, dels på grund af utilstrækkelig afmærkning kunne man meget vanskeligt se, hvor man skulle hen. Og vel kan det være svært at lande nøjagtigt til et mærke på en smal bane og en ukendt flyveplads, men det er endnu sværere at lande på en bane og et mærke, man ikke kan se.

Vinder blev Peter Nielsen med 106 points, fulgt af Østergård-Vejvad, Esbjerg, med 314, Fr. Bay, Fyens Flyveklub, med 353 og H. H. Laursen, Viborg, med 600 points. De øvrige 12 deltagere blev alle diskvalificeret. Der var nogle, som mente, at også arrangørerne skulle diskvalificeres for den utilstrækkelige afmærkning. Nå, disse konkurrencer er ikke så hårde, at nogen hidser sig særligt op over noget, så alt forløb med spøgefulde bemærkninger. Men næste år håber vi på bedre afmærkning, og klubberne rundt om i landet bør forinden arrangere træningskonkurrencer for deres medlemmer. Det vil hæve standarden, og det tiltrænges.

Konkurrencens sluttelige resultat, som fås ved at addere deltagernes points i de to afdelinger, blev, at Peter Nielsen blev årets vinder af Nordisk Pool's vandrepokal.

PW.

★

Flyvestævnet på Vennerslund 11. september

DER var for tredje søndag i træk fint vejr til et flyvestævne, da flyvere fra Odense, Herning, Naksbo, København og Sverige den 11. september fløj til Vennerslund ved Nykøbing F. til et stævne arran-

NATIONAL AIR RACES I CLEVELAND

DA F.A.I.'s generalkonference afholdtes på samme tid som National Air Races i Cleveland, fik jeg lejlighed til at overvære konkurrencerne. Disse var udelukkende hastighedskonkurrencer, og der deltog kvindelige og mandlige sportsflyvere, militærflyvere og marineflyvere.

Konkurrencerne var dels flyvninger på bane omkring flyvepladsen, dels distanceflyvninger fra fjerntliggende punkter i Amerika til flyvepladsen i Cleveland og dels højdeflyvninger. I de enkelte konkurrencer var udsat store pengepræmier foruden ærespræmier.

De deltagende private »sports« maskiner var især typer som Mustang, Corsair samt Beechcraft, mens de deltagende militære og marine maskiner udelukkende var reaktortyper som: F. 86 Sabre, Republic F. 84 Thunderjets, F. 9F Panther, F. B-1 Phantoms, Lockheed F. 80 Shooting Star og North American B-45.

Konkurrencerne skulle dog ikke forløbe uden uheld, idet en af sportsflyverne, der fløj rundt om flyvepladsen i meget lav højde (ca. 10 m), styrtede ned i et sving og

dræbtes på stedet. (Det var den berømte rekordflyver Bill Odom. Red.).

Foruden konkurrencerne var der demonstrationsflyvninger af forskellig art, f. eks. »Crazy-Flying«, redningsøvelser fra helikopter, akrobatik i ca. 100 m's højde under helikopter (udført af en kvinde), præsentation af moderne amerikanske sportsmaskiner, kunstflyvning af Miss Betty Skelton i en særlig konstrueret maskine samt demonstration af gamle flyvemaskiner fra 1910-12.

Det mest imponerende var dog hærens og marinens demonstrationsflyvninger, der bl. a. omfattede følgende: Forbidefilering i lav højde af 32 stk. B. 29 Superfortress og 3 stk. B. 36, raketstart af transportmaskine, bombekastning fra North American B. 45 mod opstillet mål på flyvepladsen med en forbløffende præcision, demonstration af de forskellige reaktor-jagere og kunstflyvning af 4 stk. Thunderjets og 4 stk. Vampires i formation. Disse sidste demonstrationer var meget imponerende, idet maskinerne fløj så tæt sammen, at man ikke kunne skelne dem fra hinanden, og i disse formationer udførtes alle tænkelige manøvrer. Det så fuld-



Militære typer som denne North American F 86 Sabre og Grumman Panther på forsiden deltog i luftvæddeløbene.

stændigt ud, som om det var een stor maskine, der udførte manøvrerne, og ikke fire maskiner, der fløj tæt sammen med hastigheder på op mod 1000 km i timen.

Flyvepladsen ved Cleveland var af imponerende størrelse, og opvisningerne overværedes daglig af over 100.000 tilskuere, der alle ankom i automobiler. På flyvepladsen sås over 1000 maskiner, deriblandt mange hundrede sportsmaskiner af alle mulige typer, der var ankommet fra alle egne af Amerika for at overvære konkurrencerne.

E. Falkmar.

geret af Nykøbing Falster Flyveklub og Nr. Alslev Boldklub.

Stævnet var vel tilrettelagt, og man kunne glæde sig til en meget stor publikumstilstrømning. Der var udmærkede restaurationsforhold og et fortrinligt højtaleranlæg, hvor Johs. Thinesen fungerede som speaker.

Efter en fodboldkamp om formiddagen ankom privatflyverne hen mod middag og spiste deres medbragte mad.

Kl. 13 begyndte mållandingskonkurrencen, men på grund af vinddrejning, og fordi solen var i øjnene, afbrød man ret hurtigt og ændrede landingsfelt, således at man kl. 13,30 kunne begynde forfra. Der var 18 deltagere. Vinder blev mållandingspecialisten Ludvig Hansson fra Sportsflyveklubben. Nr. 2 Th. S. Dahl, Nakskov, nr. 3 Hans Axel, Nyk. F., og nr. 4 Mogens Bank, Sportsflyveklubben. 6 deltagere blev diskvalificeret. Der er udsat 4 præmier bestående af et lille sølvågkrus, et par askeskåle og en vase — givet af boldklubben, flyveklubben og Esper Boel.

Efter konkurrencen, som kadede publikum, gav svenskeren Peisson en opvisning i kunstflyvning i SAAB Safir. En Ercoupe var også til stede. Thinesen forlod mikrofonen en tid og slæbte Jørn Rårup i Odense Svæveflyveklubs Baby til vejrs. Råups opvisning begejstrede tilskuerne mere end luftfartstilsynet. Til slut gav orlogskaptajn Westenholtz og kaptajn Birkhede opvisning i to KZ II-T. Det er meget glædeligt, at vi i år har kunnet få militær assistance ved stævnerne.

Ind imellem gav medlemmer af Nykøbing F. modelflyveklub og Axel Lund fra Odense opvisning med linestyrede modeller, og trods den hårde konkurrence blev modelflyverne for publikum og presse dagens oplevelse — speakeren havde nok også sin andel heri.

Der blev fløjet en del rundflyvning af Zonens KZ IV og af Esper Boels og Fyns Flyveklubs KZ VII'ere.

Kl. 17 fandt præmieuddelingen sted, og de fleste gæster fløj hjem, mens de lokale om aftenen holdt bal på Nr. Alslev kro.

Med *FLYV* i SIPA 901

SOCIÉTÉ Industrielle Pour L'Aéronautique er et privat fransk firma, der bl. a. fremstiller SIPA S11 og S12, der er militære overgangsmaskiner med en 580 hk række-motor og piloterne bag hinanden.

SIPA 90 og 901 er lavvingede skole- og privatflyver. Der bygges for tiden en serie på 100-200 stk. til de franske klubber. Data: Spændvidde 8,75 m, længde 5,76, areal 11,6 m², tomvægt 366 kg, fuldvægt 600 kg. Præstationer med 75 hk Minié motor: tophastighed 200 km/t, rejsehastighed (70 % motorydelse) 175 km/t, landingshastighed 70 km/t, stige-hastighed ved jord 2,5 m/sek., starter og lander på 110-125 m, tophøjde 4000 m, rækkevidde 500 km. Fås som 902 med 90 hk Continental og som 903 med 92 hk Mathis. Pris for 901 ca. 30-32.000 kr. direkte omregnet.

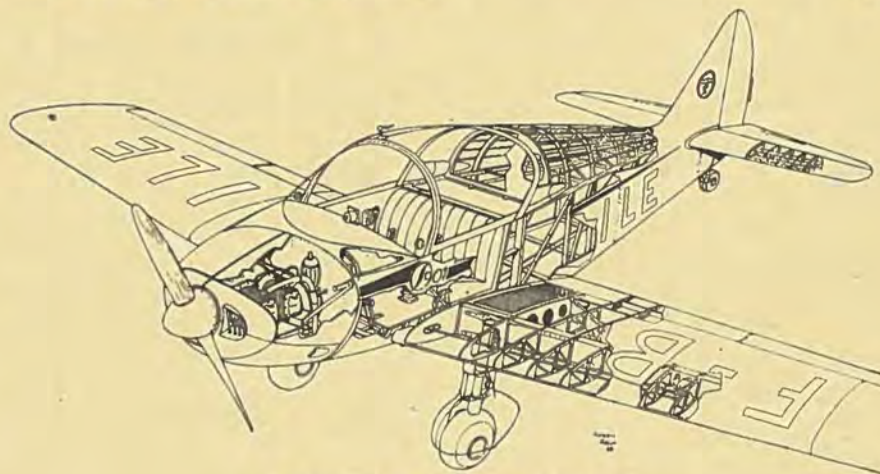
Man sidder side ved side i en rummelig

kabine med godt udsyn undtagen måske lige bagud. Der er dobbeltstyring, men kun gas-håndtag i venstre side. Starten var normal og stigningen god. I vandret flyvning fløj vi med 160 km/t fartmålervisning. Maskinen var behageligt manøvreedygtig med godt afstemte ror. Den stallede normalt uden stort højdetab. Det var bemærkelsesværdigt, at der ikke var nogen forskel i trim med flaps ude. Også med flaps ude var den nem at manøvrere, og jeg fandt mig hurtigt udmærket tilrette. Landingen var normal.

SIPA 901 er, når den flyves ensædet, til-ladt for kunstflyvning, og jeg så en demonstration af alt til faget henhørende undtagen spind. Den siges iøvrigt at opføre sig normalt også i spind.

Al i alt gjorde SIPA 901 ved vort korte bekendtskab et tiltalende indtryk.

PW.



Røntgentegning af den franske SIPA 901.

„Den fødte flyver“

Prøv om De efter denne amerikanske metode egner Dem til flyver

Af Erik Eriksen

ER De 177,8 cm høj, 76,2 cm fra skridt til isse, 49,5 cm over brystkasse og overarme, 39,4 cm over lårene, 53 cm over taillen og forsynet med 43,2 cm lange lår og 41,9 cm lange lægge (fra knæ til ankler), så har De de rigtige flyver-mål. I hvert fald de samme mål, som den engelske gennemsnitspilot.

I England har man konstrueret en sådan gennemsnitspilot, baseret på hundrede af levende flyveres legemsmål. Han findes næppe i virkeligheden, men det er af værdi at kende hans dimensioner både for sessions-eksperterne, der skal udpege de nye militærflyvere, og for flyvemaskine-konstruktører, som ofte må bygge en ny maskintype med cockpits, der passer til piloten som handsken til hånden. Konstruktør af jagermaskiner har ikke mange centimeter at løbe på, og det er på grund af den ringe afstand til cockpit-hætten, piloterne i mange reaktor-jagere må bruge styrthjelme.

»Design Requirements for Aeroplanes«, hvorfra disse tal er hentet, oplyser endvidere, at ca. 15 pCt. af de nye piloter hører til den uheldige type, der har mange uheld. Gennemsnitspiloten (som suppleres med en stor og lille pilotstørrelse, henholdsvis 4,5 pCt. større og 4,5 pCt. mindre end gennemsnitspiloten) vil dog også på et vist tidspunkt af sin karriere blive ramt af et uheld, men han slipper fra crash'et med livet og vil kort efter være i stand til at flyve igen.

*

Selv om man af ydre slet ikke ligner gennemsnitspiloten, kan man udmærket blive en god flyver, og det er i den forbindelse værd at gøre opmærksom på, at to af de mest berømte piloter, verden har kendt, *Hinchliffe* og *Wiley Post*, langt fra var fysisk normale, idet de begge manglede et øje.

I Amerika gik man under krigen, hvor der skulle uddannes 90.000 nye flyvere om året, over til at udvælge såvel piloter som navigatører og bombekastere ved psykotekniske prøver, noget mere komplicerede end de psykotekniske prøver, aspiranterne til det danske luftvåben nu må gennemgå. Og ulykkesprocenten hos disse »sjæleligt udforskede« viste sig at være betydeligt lavere end hos dem, der blev udtaget blot efter fysik og uddannelse.

Den berømte engelske flyveinstruktør *Baker* behøvede ikke den slags komplicerede prøver. Han kunne efter blot et øjeblik samtale med en mand sige, om og hvor hurtigt vedkommende ville være i stand til at lære at flyve, og det hævdes, at *Baker* aldrig tog fejl. Det amerikanske blad »Flying« har nu fundet en anden — efter bladets mening ufejlbarlig — metode til konstatering af en mands flyveevner. Den pågældende skal blot besvare nedenstående spørgsmål og gange antallet af rigtige svar med 2, han vil så få at vide, hvilken kategori af piloter han tilhører — eller kommer til at tilhøre.

55 spørgsmål:

- 1) Danser De?
- 2) Har De som motorfører haft sammenstød?
- 3) Kan De løbe på rulleskøjter?
- 4) Klarede De Dem normalt i skolen?
- 5) Kan De cykle?
- 6) Er De slem til at stivne, når De under bilkørsel kommer ud for en vanskelig situation?
- 7) Bliver De let sø-, tog- eller bilsyg?
- 8) Kan De passe en mindre maskine, f. eks. en vaskemaskine?
- 9) Tager De, når De skal gå over en kørebane, først et skridt ud på den, står stille, tager endnu et skridt, står atter stille o.s.v.?
- 10) Har De nogensinde haft det, som om De skulle besvime, og samtidig følt Dem stiv og spændt i musklerne?
- 11) Kan De løbe på skøjter?
- 12) Har De som bilkører svært ved at bedømme afstanden til modgående biler?
- 13) Har De nogensinde repareret en cykle, støvsuger, biler eller andre mekaniske ting?
- 14) Kan De spille tennis?
- 15) Har De nogensinde selv lavet noget legetøj, møbel eller en prydgjenstand?
- 16) Har De siddet på førerpladsen i en flyvemaskine?
- 17) Kan De svømme?
- 18) »Hjælper« De — under kørsel som passager i en bil, der kommer i en vanskelig situation — føreren ved at trykke fødderne mod gulvet?
- 19) Ønsker De stærkt selv at komme til at føre en flyvemaskine?
- 20) Glemmer De tit at afbryde strømmen til elektrisk apparater efter brugen?
- 21) Var det svært at lære at køre bil?
- 22) Har De bygget og fløjet med model-flyvemaskiner?
- 23) Er De bange eller nervøs, når De kører i bil med andre?
- 24) Har De været med ved en eller anden ulykke, der kun berørte deres vogn?
- 25) Forstår De, hvorledes en bil eller en anden maskine fungerer?
- 26) Glemmer De ofte at slukke billygterne ved parkering?
- 27) Føler De Dem ilde tilmode ved at se ned fra en høj bygning, bro eller klippe?
- 28) Har De nogen mening om, hvordan man fører en flyvemaskine?
- 29) Viser De usikkerhed under overhaling af andre motorkøretøjer?
- 30) Er De bange for ulykker, når De er oppe at flyve?
- 31) Ved De noget om aerodynamik?
- 32) Sagtner De ved natlig bilkørsel farten stærkt under passage af modgående biler?

- 33) Kender De nogen, som har flyvercertificat og ofte flyver?
- 34) Har De nogensinde bygget med Meccano eller byggeklodser?
- 35) Bliver De nervøs ved bilkørsel om natten?
- 36) Tager De medicin eller får regelmæssig behandling efter lægeordination?
- 37) Rider De?
- 38) Bliver De ophidset over dagligdags, ubetydelige uheld?
- 39) Går De på jagt, eller har De anlæg som skytte?
- 40) Var det svært at lære at danse?
- 41) Fisker De med kastespyd eller anvender flue?
- 42) Når De ved snublen at rette dem selv op før faldet?
- 43) Har De overhovedet ønske om at blive pilot?
- 44) Har De ofte ved ankomsten til en forretning glemt, hvad De skulle have?
- 45) Kan De under motorkørsel lide situation, hvor der er brug for Deres køreduelighed?
- 46) Synes De, en sportsflyvemaskine virker for skrøbelig?
- 47) Spiller De noget instrument godt?
- 48) Interesserede De Dem for geometri og trigonometri i skolen?
- 49) Tror De, at biplan er sikrere end et monoplane?
- 50) Har De nogensinde spillet fjerbold?
- 51) Har De læst fysik?
- 52) Har De nogensinde studeret?
- 53) Sker det ofte, at De glemmer Deres nøgler?
- 54) Synes De, at piloter sædvanligvis er for dristige?
- 55) Uden først at se efter nu: Er dette side 202.

og de rigtige svar:

Svar: 1) ja, 2) nej, 3) ja, 4) ja, 5) ja, 6) nej, 7) nej, 8) ja, 9) nej, 10) nej, 11) ja, 12) nej, 13) ja, 14) ja, 15) ja, 16) ja, 17) ja, 18) nej, 19) ja, 20) nej, 21) nej, 22) ja, 23) nej, 24) nej, 25) ja, 26) nej, 27) ja eller nej, 28) ja, 29) nej, 30) ja eller nej, 31) ja, 32) nej, 33) ja, 34) ja, 35) nej, 36) nej, 37) ja, 38) nej, 39) ja, 40) nej, 41) ja, 42) ja, 43) ja, 44) nej, 45) ja, 46) ja eller nej, 47) ja, 48) ja, 49) ja eller nej, 50) ja, 51) ja, 52) ja, 53) nej, 54) ja eller nej, 55) nej. Det rigtige svar ganges med 2.

Pointstabel: 90 rigtige svar eller derover: særdeles godt. Er De ikke allerede flyver, bør De blive det! — 80—90: udmærket. De kan sandsynligvis blive en udmærket flyver. — 70—80: godt. Deres medfødte anlæg til strækelige til at lære at flyve. — 60—70: ikke så dårligt. Med grundig uddannelse kan De formentlig lære at flyve en sportsmaskine. — Under 60: tvivlsomt. Hold Dem fra flyvning og flyvemaskiner!

Erik Eriksen.



The Vickers "Viscount"



the first prop-jet airliner
in the world to fly

powered by

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED DERBY

FIN AFSLUTNING PÅ VANDEL-SÆSONEN

8 nye sølv-c i 1949

VANDEL har fuldt ud rehabiliteret sig i sommer, en sommer, der stort set kommer på højde med 1947. At der ikke er slet så mange sølv-c opnået, kommer af, at de rette folk ikke har været til stede i rette mængde på rette tid. Som kort omtalt i sidste nummer satte Cowboy distancekorden op til 205 km. Denne flyvning beskrives særskilt. På unionens kursus var i den sidste uge kun lederen, Bent Halling, spilløren Mark, og et par dage deltog Slottboe og Weishaupt, mens den eneste elev, Karl Block, fra Helsingør, på anden uge gik rundt uden at få flyvning, da det ikke var begyndervej. Faktisk begyndte hans egentlige skoling — bortset fra nogle Gö4-ture — tidligt fredag morgen, men han nåede ikke desto mindre at få B.

Om tirsdagen var Halling som omtalt fløjet til Højby på Fyn, ca. 88 km, i ikke alt for sikkert vejr. Han fløj nogenlunde i samme højde, 7-800 m, hele vejen. BUX'en blev kørt hjem i nattens løb og gik om onsdagen til Svendborg, mens Cowboy fløj sin rekord. Torsdag morgen blev den igen gjort klar. Det var det samme stærkt blæsende bagsidevejr, men gav ingen resultater.

Men fredag fik både Halling og Slottboe højden til sølv-c, som Slottboe nu som årets 5. mand havde opnået, og lørdag fulgte Halling efter med sin sidste prøve, en 5½

time lang flyvning, der førte ham rundt over Silkeborg, Horsens, Vejle — hvorover han lå en timestid — og tilbage til Vandel. Vindstyrken var nemlig nu taget af, og det var en af de dage, hvor man næsten ikke kunne komme ned igen. Der kunne være taget mange sølv-c-prøver de dage.

Samme lørdag havde Poul Klarskov iøvrigt med Hütteren, der nu var stationeret i Havdrup, foretaget en 3½ times flyvning til Hillerød og retur, mens »biografmanden« Nielsen fra Havdrup var oppe for at tage sin sidste certifikatprøve. Hertil kræves som bekendt en flyvning på 12 min., men han fløj 4½ time. Det var nærmest af kedsomhed og kulde, at han ikke fik de fem timer.

Søndag d. 21. fløj Johs. Mark fra Vandel til Beldringe, og dermed sluttede unionens sæson derovre.

Endnu to sølv-c

En nærmere undersøgelse viser, at Jens E. Kjemtrup fra Polyteknisk Flyvegruppe ikke som antaget manglede sin højde, men faktisk havde opnået en på 1020 m. Samme klub har opnået endnu et, idet Otto Jespersen, der i 1947 fik de to første betingelser i Tjecko-Slovakiet, under et ophold i Beynes i Frankrig i august også fik sin distance (83 km).



Århus Svæveflyveklubs »Bumle« vækker opsigt på landevejene — også uden påhængsvogn.

Klarskov's 2x67 km

Den 23. juli angav Paul Klarskov Larsen skriftligt, at han agtede at flyve til Karup og retur. Mens han tidligere havde fortalt Signe Skafte Møller, at hun var startet for tidligt på sine forgæves 5-timers-forsøg, så så det nu ud til, at hun var kommet af sted på rette tid og han for sent (1310), for hans første halve time var næsten den sværeste. Vejret var termikfyldt og med en ganske svag NV-vind. Skybasis 1100 m først, senere noget mere. Snart gik det bedre, han bredte kortet ud foran sig og fløj ofte lige ud. Søer og jernbaner var bedste kendskingsmærker. Han kom op mellem Herning og Ikast og spejdede ivrigt efter Karups startbaner, som var svære at se. Først da han opdagede et svæveplan i luften, vidste han, hvor Karup lå. Her var han ved 15-tiden.

Han fløj lidt rundt i omegnen, bl. a. ud nord for pladsen, hvor den sidste sky lå, for at blive set fra flyvepladsen, der var alarmeret fra Vandel. Han så et svæveplan blive slæbt op af en flyvemaskine og regnede bestemt med at være blevet set, men senere viste det sig, at kun model-, svæve- og motorflyveren Rasmus Døssing Jensen havde observeret ham fra et andet plan kl. 1525.

Hjemturen var lettere — han kunne ofte flyve på kompaskurs ligeud, men nåede efterhånden et dødt område. Han benyttede sig her af tidligere erfaringer og ventede lidt, indtil der atter kom frisk termik, og til slut kom den helt store højdeflyvning, der omtrentlig gav de 3000 m højdevinding til guld-c, som han dog siden tog med større sikkerhed. Og fra disse olympiske højder kunne han så mere sig, som han ville, hele vejen ned til landingen på målet.

Selv om denne flyvning i den store offentlighed øjne ikke ser nær så imponerende ud som 205 km lige ud, så er 2x67 km på angiven bane en præstation af fuldt ud samme kvalitet. Med sin senere målflyvning til Nyborg har Klarskov placeret sig som årets førende mål-svæveflyver.

PW.

Cowboy foretager den hidtil længste distanceflyvning — fra Vandel til København

Den 17. august blev den danske distance-rekord (under forbehold af unionens godkendelse) sat op til 205 km, så både Wellesens rekord på 172 km til Næstved og Harry Nielsens 180 km flyvning til Sverige blev slået. Cowboy's håb var det stadig at nå helt til Sverige for at få de 300 km til guld-c, men selv om han og Hütter'en blev nogle uger i Havdrup for evt. at gå op gennem Sverige, så må det vente til en anden gang. Efter sin 3½ times flyvning langs skygaderne over Vandel og omegn den foregående dag startede Cowboy kl. ca. 1045 fra Vandel på formiddagens næstsiste sky, og snart var Hütter'en ude af syne.

Snart var han ved Fredericia, men som så ofte før lå der ikke noget godt ved Middelfart. Han tog alligevel chancen og gled derover, og det bedrede sig hurtigt, således at han kunne flyve ligeud til syd for Odense. Vejret var kraftigt bagsidevejr fra NV, og i højden var vinden endnu nordligere. Støkket Middelfart—Odense varede med en beholden fart af 190 km/t ikke længe. Så var der vanskeligheder igen, og Cowboy måtte ned over Sydlyn for at få højde på igen, og arbejdede sig så efterhånden til Nyborg.

Storebælt krydses

Med en sky, der gav god højde og sikkerhed, gik Cowboy ud over bæltet, men drev syd for færgeruten. Vinden var så stærk, at han for at komme i retning mod Korsør måtte have næsen næsten mod nord, så tog han en rask beslutning, vendte med

vinden og kom med ca. 500 m højde ind nord for Skelskør. I og for sig er selve krydsningen af bæltet ikke det værste, men snarere dette at finde opvind på den anden side. Nu var vinden imidlertid så nordlig, at den havde gået et godt stykke over land ved Skelskør, så der hurtigt var termik igen, men alligevel måtte Cowboy gå ned over Næstved-Haslev-egn. For at komme videre, måtte han derpå flyve næsten mod nord, mod den kraftige vind i retning af Roskilde. Det er en af den slags ting, som Hütter'en med sin fine hastighedspolar er god til, men oppe omkring Havdrup var der et stort dårligt område med blå himmel — formodentlig den sædvanlige indflydelse af fjordene deroppe.

Inde mod København lå en skygade, som imidlertid var dårligere end ventet. Den gav ikke 1000 m højde, og da han var ved at komme ind over København, gik han langs skygaden ud mod NV, mod vinden, for enten at finde noget bedre, der kunne give tilstrækkelig højde, eller også at lande.

Der var ikke noget at gøre, og så landede OY-DOX efter 5 timer 02 min. flyvning ved Herlev — 205 km i lige linie fra Vandel. Cowboy mener, at han — hvis han havde været fræk — havde kunnet nå over til Sverige, hvor termikken var så fin, at der skulle have været en mulighed for at nå ned til Bornholm og således fået de 300 km inden for landets grænser. Størst højde under flyvningen var ca. 1900 m efter barografen, men noget mindre efter højdemåleren.



Administering oxygen in flight. This mask is one of the several items of detail equipment specially designed for the Dove Ambulance.



A doctor performs a blood transfusion in flight. The Dove can be used on the ground as a well-equipped operating theatre.

The Dove Ambulance is a self-contained unit with resources for dealing initially with any medical emergency, either on the ground or in the air. Two of the four stretchers are seen installed; three chairs are also fitted to the opposite side of the cabin, for medical attendants or sitting patients. In the cabin wall above each stretcher are a punkah louver for cool air, a power point for electric bed-heaters and an attachment point for oxygen.

DOVE AMBULANCE

Air-conditioned cabin · Individual oxygen supply
Electric bed-heaters · Running hot and cold water
Blood transfusion and anæsthetic apparatus
Quiet, restful, vibration-free flying

DE HAVILLAND



Moderne russisk trafikflyvemaskine på de czecho-slovakiske luftruter



IL-12 er en russisk efterfølger til den universelle DC-3 og minder meget om Convair-Liner'en.

SOM det vil være læserne bekendt fra FLYV nr. 5/49 har CSA — Československe Aerolinie — købt et antal russiske IL-12 trafikmaskiner. Denne type er nu indsat i drift på dette selskabs Prag—Paris rute, hvor den er meget populær hos passagererne. Naturligvis er der altid interesserede tilskuere, så længe maskinen opholder sig på Le Bourget. Undertegnede har selv haft lejlighed til at studere maskinen fra yderst til inderst — det eksemplar, jeg så, tilhørte dog Aeroflot. Det skal straks for at undgå misforståelser siges, at IL-12 er et fremragende produkt af en dygtig flyvemaskineindustri. Det er en moderne type af høj kvalitet. Alligevel er der ikke så få men'er. Hvis man kender Convair-Liner af udseende, kender man også IL-12. De er praktisk taget identiske. Nogle hævder, at den sidstnævnte er en direkte kopi af den første, og der er en forbavsende lighed. Denne lighed ses først og fremmest i udseende — men også i enkelte tekniske detaljer. IL-12 og Convair-Liner har næsten samme krop — længden er henholdsvis 21 m og 22.4 m. De har samme firkantede vinduer, samme førerkabine (blot har IL-12 de sædvanlige lave ekstra-vinduer, man nu ofte finder på russiske typer, og som i høj grad forbedrer udsynet). De har samme haleparti — IL-12's halefinne er identisk med Convair-Linerens bortset fra lidt skarpere vinkler og lidt mindre udfyldning. Det, som forunder mest, når man står over for en IL-12, er, at denne moderne maskine ikke har forsinkede nitter. Trods det at russerne har produceret en fuldt moderne maskine — to 1.850 hk motorer (Conv. 2x2400 hk) med en marchhastighed på 355 km/t (Conv. 480 km/t) og en flyvestrækning på 2.500 km (Conv. 1.280 km) med 28 passagerer (Conv. 40), har man endnu ikke fået indført de forsinkede nitter. Iøvrigt er IL-12 sikkert yderst velegnet for russiske afstande på grund af sin store flyvestrækning. Den er også først og fremmest beregnet som erstatning for DC-3. Dens spændvidde er 31.70 m (Conv. 28.0 m) og dens højde 8 m.

CSA er ikke kun interessant, fordi selskabet anvender IL-12. Dette selskab driver en af de tre ruter på Moskva. De øvrige to ruter er Aeroflots til Helsinki og Warszawa.

CSA blev til i sin nuværende skikkelse efter den sidste krig. Ganske vist eksisterede

selskabet allerede før krigen — men ikke alene. Det første czechiske luftfartselskab startedes for netop 25 år siden. Det første år transporteredes 29 passagerer — omtrent det samme, som en af CSAs IL-12'er tager idag. Først i 1923 — for at være nøjagtig 6. oktober — oprettedes CSA. Side om side med CSA arbejdede CLS — Česka Letecká Společnost — indtil krigsudbruddet. I 1937 havde de to selskaber deres store år. Ruter til 12 forskellige lande drevs. Overlevende efter krigen var kun CSA, som nu er stats ejendom. CSA har en vidt forgrenet indenlandsk trafik, ruter til alle de store industribyer fra Prag, endvidere ruter til feriesteder som f. eks. Popra i Tatrabjergene. Yderligere har CSA med sine ruter fra Prag til

21 lande gjort Prag til et af knudepunkterne for europæisk ruteflyvning. Fra Prag er der direkte forbindelse til alle verdenshjørner, bl. a. til Amsterdam, Athen, Bruxelles, Beirut, Berlin, Bukarest, Budapest, Belgrad, Cairo, Göteborg, Helsinki, Istanbul, København, London, Lydda, Oslo, Paris, Rom, Sofia, Stockholm, Tel Aviv, Zürich, Zagreb, Zadar og Warszawa. En overgang var CSA eneste luftfartselskab, som befløj Israel. CSA anvender på sine udenlandsruter udelukkende IL-12 og DC-3. Indenlandsruterne beflyves med Ju-52, DC-3 og C.103 — en czechisk version af Siebel 204. Selskabet har planer om at udvide sin rute til Middelhavet videre til Johannesburg. C. C.

FAI-rekorder

Den polske svæveflyverske Irena Kempowna har på en »Seps« opstillet den første hastighedsrekord over en 100 km trekantbane med 50 km/t den 10. juni.

FAI har endvidere anerkendt T. S. Wade's rekord på strækningen London—Paris d. 13. maj med en Hawker P.1052. Turen varede 20 min. 37,4 sek., hvilket giver en gennemsnitshastighed på 994,97 km/t.

Der er blevet anerkendt nogle klasserekorder for lette flyvemaskiner, dels i den gamle inddeling efter motorens slagvolum, dels i den nye efter totalvægten:

René Leduc har den 13. juni med en Leduc på 318 kg fuldvægt og 1,988 liter motoropnået en højde på 7788 m.

I klassen fra 500—1000 kg har Elisabeth Boselli, der tidligere har sat svæveflyverrekorder, med en Cub på 516 kg været oppe i 5791 m den 21. maj. Motor 92 hk Mathis.

Den tredje rekord er også fransk og gælder klassen mellem 4 og 6,5 liter slagvolumen. Her har madame Dupeyron på en Morane-Saulnier 572 den 8. maj foretaget en flyvning på 5932 km i lige linie til Belut-chistan.

20 millioner rejser årlig ad luftvejen

IATA 30 år

Blandt de begreber, som i dag knytter luftfartsfolk jorden over sammen, tør det vel siges, at luftfartselskabernes egen verdensorganisation IATA, International Air Transport Association, indtager en fremskudt plads. Ja, faktisk er blevet hovedhjørnestenen, hvorpå al internationalt samarbejde i luften hviler, og garantien for at destruktive økonomiske kræfter ikke får frit og ukontrolleret spil i konkurrencen.

Det er nu tredive år siden, at fremsynede mænd dannede den vigtige organisation. I en officiel udsendelse fremsætter generaldirektør sir William P. Hildred i anledning af trediveårsdagen for stiftelsen en række bemærkelsesværdige udtalelser.

Dagen, den 25. august, markeres bedst ved den rutinemæssige operation af 70 luftfartselskaber, hvis vældige rutenet har gjort verden så meget mindre og forøget det forretningsmæssige tempo så stærkt, siger sir William.

Fra 1 million til 1½ milliard.

For tredive år siden havde organisationen seks medlemmer, en håndfuld flyvemaskiner og nogle få hundrede kilometers rutenet. I dag flyver IATA's 2500 trafikmaskiner under 40 forskellige landes flag over et verdens luftrutenet på mere end en halv million miles.

På de tredive år er passagerantallet vokset fra 3.500 til 20 millioner om året. Antallet af fløjne kilometer er steget fra 1 million til 1½ milliard. I 1919 talte post og luftfragt 47 tons, i år vil det tilsvarende tal være ca. en halv million tons.

Hastighed og præcision er i årene fra 1919 til 1949 blevet tredoblet, og sikkerheds-kvotienten skal ganges med 25.

I det første IATA møde i Hang den 25. august 1919 forudså repræsentanterne for de seks stiftende luftfartselskaber, at med mindre det lykkedes at nå frem til fuldstændig forståelse internationalt, ville luftfarten ikke være i stand til at klare vanskelighederne ved forskellen i sprog, sædvaner, mål, mønt og love.

I dag repræsenterer de tusinde starter og landinger, som trafikmaskiner vil udføre i de kommende 21 timer kulminationen af en vældig og fortsat anstrengelse hen imod en verdensstandardisering og forståelse. Som resultat af 30 års arbejde i IATA, der har ansvaret for de mange overenskomster, taler luftfarten overalt det samme sprog, benytter de samme måleenheder, opererer ud fra de samme reglementer og følger nøjagtig de samme procedurer.

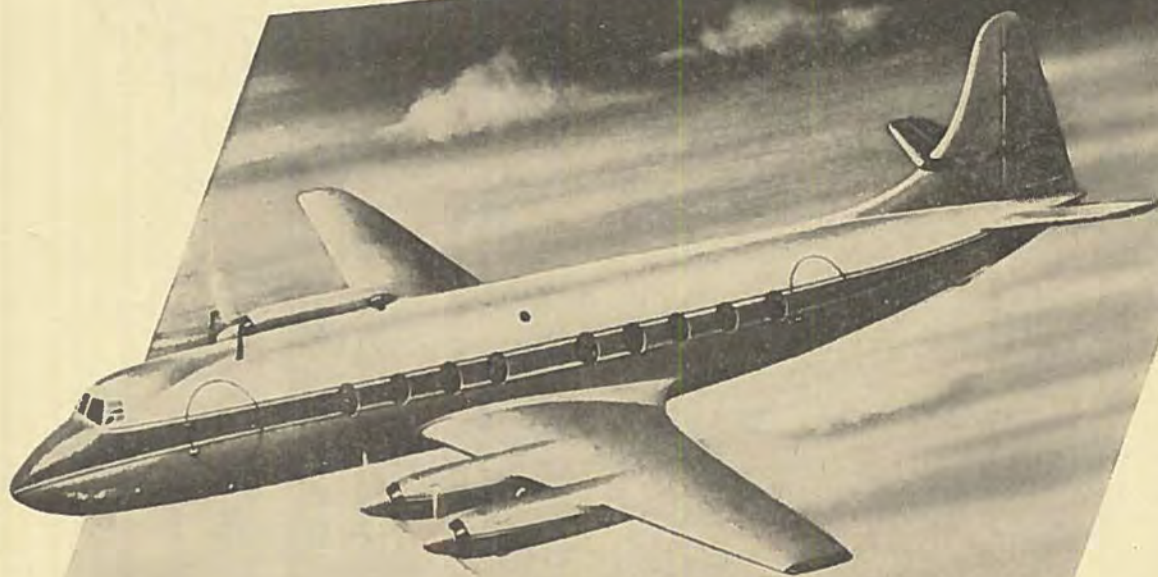
Et løfte til mennesker verden over.

Samarbejdets struktur hviler på et demokratisk grundlag og vil vedblive at gøre det. Alle luftfartselskaber, hvad enten de er små eller store, har lige stemmeret med hensyn til IATA's affærer, men IATA stiller medlemmerne frit, hvor det gælder almindelig individuel konkurrence. Organisationen er fuldkommen upolitisk.

Sir William P. Hildred slutter med at udtale, at IATA's problemer vel næppe kan siges at være af samme vigtige karakter som andre internationale organisationer, hvis mål er verdensfred og international forståelse. Men IATA er det synlige symbol på, hvad der kan opnås ved frit internationalt samarbejde trods uhyre vanskeligheder og herigenem et løfte til mennesker verden over.

walther næsh.

Verdens første trafikluftfartøj med turbinedrevne propeller



VISCOUNT 700

Som så ofte før viser britiske flyvemaskinkonstruktører endnu engang, at luftfartøjer *kan* bygges således, at de yder endnu større sikkerhed, komfort og økonomi.

Fra Vickers-Armstrongs kommer verdens første turbopropeldrevne trafikflyvemaskine — Vickers Viscount 700.

Af hensyn til luftfartøjets *sikkerhed* er Viscount udstyret med 4 Rolls-Royce »Dart« motorer, der anvender petroleum som brændstof, brudsikre tanke, tvillinghjul på alle tre understelsben, termisk af-isningsinstallation og store flaps med dobbelte slots, som muliggør trafikering af små, ikke fuldtudbyggede lufthavne. Med henblik på *komfort* er luftfartøjet forsynet med luftkonditioneret trykkabine, støjniveauet er blevet reduceret til et hidtil uopnåeligt minimum, og rystelser er praktisk taget ophævet. Hvad angår maskinens *økonomi* er marchhastigheden ca. 525 km pr. time — fuldt lastet med 53 passagerer — hvilket giver et brændstofforbrug på ca. 2 liter pr. km.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED

AIRCRAFT SECTION - VICKERS HOUSE
BROADWAY - LONDON - ENGLAND



Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.



Frontbillede af maskinen. Man ser tvillinghjulene og det højtliggende haleplan, der bevirker, at luftfartøjets stabilitet ikke påvirkes af ændringer i motorkraften eller ved betjening af flaps og understel.



Interior, der viser et udsnit af kabinen. Her kan passagererne slappe af i en ved trafikflyvning hidtil ukendt ro og komfort.

NYT FRA FARNBOROUGH — og andre steder

Englands første reaktorbomber.

I typen English Electric Canberra har England fået sin første reaktorbomber. Luftfartøjet er bygget til RAF, og det er udstyret med de nye Rolls-Royce Avon reaktorer med aksial-kompressorer. Noget af det mest karakteristiske ved Canberra's udseende er det ringe sideforhold, som ikke er mere end 1,3:1. Bærepplanerne er anbragt omtrent midt på kroppen, og korden svarer til cirka en trediedel af kroppens længde. Spændvidden er 19,5 m, d.v.s. lidt mindre end kropplængden, som er 19,96 m; største højde er 4,74 m.

Det udvendige af Canberra frembyder flere interessante detaljer, bl. a. den fuldstændige mangel på rundinger ved samlingen mellem bærepplan og krop samt bærepplan og motorcelle. Kroppens tværsnit er rundt, og dens linier brydes kun af førerrummets glashætte. Der er plads til to personer side om side. Der er bombelemme langs undersiden af kroppen, fra bærepplanets forreste kant til den bageste. Oplysninger om præstationer o. l. er ikke tilgængelige på nuværende tidspunkt.

Vampire's efterfølger.

På grundlag af erfaringerne med den berømte Vampire er de Havilland fremkommet med en ny eensædet jagertype, som har fået betegnelsen Venom (der i dansk oversættelse kan betyde gift, ondskab). Den nye jager er udstyret med en de Havilland Ghost reaktor, som er 66 pct. kraftigere end Vampire's Goblin reaktor. Derved har Venom fået større fart, stigeevne og tophøjde. Firmaets indflyver, John Derry, siger at den har de samme fortræffelige manøvregenskaber som Vampire, og under den første prøveflyvning gav han et slående bevis herpå, idet han lige efter starten foretog en række rulninger i lav højde.



De Havilland DH 112 Venom er en videre udvikling af Vampire. Den er udstyret med en Ghost-reaktor.

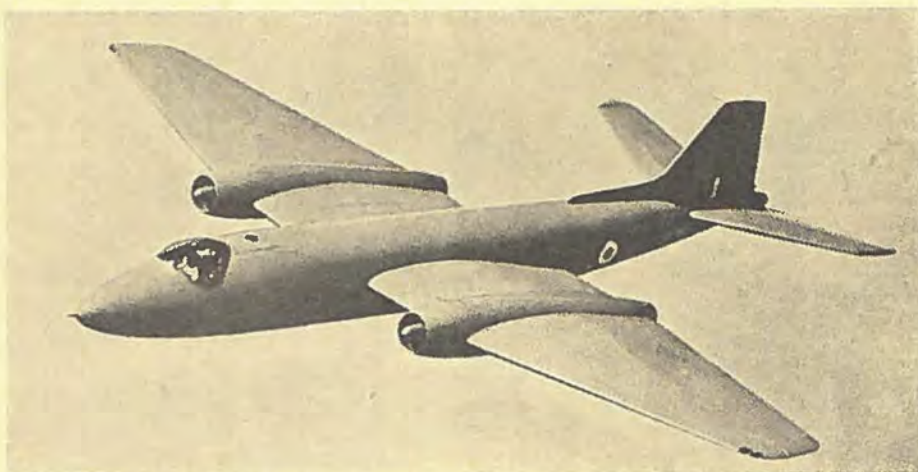
I sit ydre afviger Venom fra Vampire bl. a. ved pilformen på bærepplanets forreste kant og ved de ekstra brændstoftanke, som er anbragt i plantipperne. Disse tanke har ingen indflydelse på manøvreduktigheden, og de kan udløses, når brændstoffet i dem er opbrugt.

Venom behøver ikke de sædvanlige nykonstruktioner to til tre års prøvetid; ydermere kan det meste af fremstillingsværktøjet fra Vampire anvendes til Venom, og derfor kan serieproduktionen begynde med det samme.

I denne forbindelse kan det nævnes, at de Havilland også er fremkommet med en to-sædet udgave af Vampire. Den har fået typebetegnelsen DH 113 og er bygget som natjager.

2000 biler ad luftvejen over den engelske Kanal.

Den fragtrute, som firmaet Silver City Airways opretholder over Kanalen mellem Frankrig og England, har gjort store forretninger i sommerens løb, — og den har åbenbart afhjulpet et meget stort savn hos de motorkørende, som fra England ønsker at se kontinentet. For en månedstid siden havde firmaet transporteret bil nr. 2000, og i den aller travleste tid var der så meget at bestille, at Kanalen måtte krydses 16 gange om dagen, hvorunder der overførtes 40 biler.



Den engelske flyveindustri holdt i sidste måned sin årlige udstilling og opvisning på Farnborough. Blandt de nye typer var Englands første reaktordrevne bomber, English Electric Canberra.

Tyrkisk problem løst.

I FLYV nr. 8 side 174 bragte vi et billede af den tyrkiske kunstflyvemaskine THK-2, der var bemalet THK-3. Efter at have set vor artikel meddelte chefkonstruktøren, Yavuz Kansu, os, at det påmalede nummer angav, at det var den tredje maskine af denne type. Man har siden ændret systemet, så der ikke opstår forvirring.

derne dernede nu indført en lignende frihed som i de fleste andre lande.

Man kan nu lande på en hvilken som helst mark, som opfylder visse mindstekrav, og det uanset hvilken type, man flyver. Det gælder både privatflyvning og taxaflývning og vil gøre privatflyvemaskinerne langt mere nyttige.

500 SAAB J 29 til Flygvapnet.

Iflg. »The Aeroplane« har det svenske flyvevåben bestilt ikke mindre end 500 SAAB J 29 jagere med svensk-bygget D.H. Ghost reaktor. I forvejen har Sverige i første linie 210 DH Vampire-jagere og et antal Mosquitonatjagere.

Engelsk trafikflyvemaskine til 8-12 passagerer.

Blandt de Percival typer, som blev vist under det sidste stævne på Farnborough, var typen Prince. Den bygges i tre forskellige udgaver, en til otte passagerer, en til luftfotografering og lign., samt en til 10-12 passagerer. Det er sidstnævnte type, som ses på hosstående billede. Prince er udstyret med to 1040 hk Leonides stempelmotorer, og dens præstationer opfylder I.C.A.O.'s nyeste sikkerhedskrav.

Dens data er følgende: spændvidde 17,05 m, længde 11,05 m, tomvægt 3355 kg, fuldvægt 4830 kg; marchfart 268 km/t.

Prince har allerede præsteret synlige beviser for sin ydeevne, idet to luftfartøjer af denne type for ikke så længe siden har foretaget nogle vellykkede langflyvninger. Den ene foretog en flyvning rundt om Afrika på

Landingsfrihed i Australien.

Mens australierne ligesom vi stakkels danskere hidtil kun har måttet lande på godkendte flyvepladser, har luftfartsmyndighe-



Her er et nyt billede af Percival Prince, som vi først viste i januar-nummeret. Den findes også i en langnæset udgave til brug ved luftfotografering o. lign.

40.000 km, og den anden en flyvning til Indien på 24.000 km. Begge flyvninger blev foretaget for at prøve typens velegnethed under alle klimatiske forhold.

En Supermarine med pilformede bærepplaner.

Vickers Attacker, den kendte reaktorjager, der bygges til Royal Navy, har også fået en afløser, idet Vickers Armstrongs Supermarine har bygget typen Supermarine 510. Det er en forsøgs-jagertype, som skal anvendes til prøveflyvninger ved hastigheder omkring lydens. Den er udstyret med en Rolls-Royce Nene Mark 2 reaktor på 2.500 kg trækraft. Supermarine 510 har stærkt pilformede bærepplaner, og det er karakteristisk for typen, at den er det første britiske luftfartøj, hvor både bærepplaner og haleparti er pilformet. Nærmere detaljer er ikke tilgængelige på nuværende tidspunkt.

Over 250 millioner motor-kilometer på eet år.

Den kendte Rolls-Royce Merlin motor kan notere et smukt resultat for året 1948. I løbet af dette år har Merlin motorer i civil luftfart præsteret gennemsnitlig 1.132 flyvetimer om dagen. Regnes præstationen ud i flyvekilometer, kommer man til det resultat, at Merlin motorerne i 1948 har gennemfløjet 40 millioner flyvekilometer i lufttrafik. Dertil kommer, at Merlin motoren i charterflyvning i løbet af året kan noteres for ca. 24 millioner flyvekilometer, og disse to tal giver tilsammen 64 millioner flyvekilometer. Føjes dertil, at alle de trafikluftfartøjer, som er udstyret med Merlin, har fire motorer, vil det sige, at denne ene motortype kan notere sig for over 250 millioner motor-kilometer på eet år.

Storstilet landbrugsflyvning med gammel russisk type.

Fra Rusland hævdes det, at pudring fra luften har forøget afgrøderne af vinter-sæd i de sydlige egne af Rusland med 25 %. Den type flyvemaskiner, som anvendes, er PO-2 biplanet. Denne maskine drives af en 110 hk M-11 stjernemotor. Det bepuddrede areal var Ukraine, Rostov, Moldavia, Krasnodar og endnu et par mindre områder. I det kommende år vil pudringen blive udvidet med 300 %. Dette vil sige, at et areal, som er 25 gange større end det pudrede areal i 1940, vil blive dækket. PO-2 — eller U-2, som den også vil være kendt som — blev konstrueret i 1927 af Nikolaj N. Polikarpov. En tidlig version blev udstillet i Berlin 1928. PO-2 er altså mere end 22 år gammel! For en gangs skyld må man vist til fulde give russerne retten af en god opfindelse. Og en rekord. U-2 hed typen indtil 1944 — bogstavet U er nemlig det første bogstav i det russiske ord, som betyder skoleflyvemaskine. Polikarpov har foruden PO-2 også konstrueret R-5, I-15, I-16 og I-17 (set i Paris 1936).

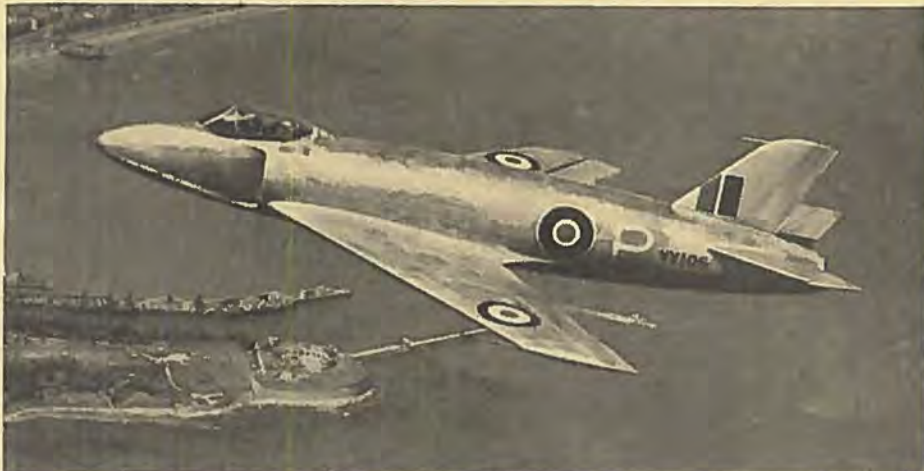
PO-2 er et biplan, trækonstruktion beklædt med lærred. Overvingen har en noget større spændvidde end undervingen. Understellet er naturligvis fast, og typen er forsynet med haleski. (Iøvrigt har den fløjet meget med ski). Typen har været i brug indenfor alle mulige og umulige felter af flyvning. Den er ofte vist i russiske film, bl. a. som vejrrøk, ambulance, skolemaskine, ja — tusind andre ting. Det vil erindres, at typen, forsynet med raketter, tog del i det sidste angreb på Berlin! Typen findes i ca. 17 versioner — men det vil være for omfattende her at nævne alle disse. En af dem er forsynet med central-pontoon og anvendes af flåden. Også udenfor Rusland anvendes PO-2 — nemlig i Polen, Rumænien og indtil for nogen tid siden i Finland. PO-2 hører stadig til Ruslands mest omtalte og mest anvendelige flyvemaskiner. C. C.

BOAC og BSAA sluttet sammen.

Det er nu blevet besluttet, at Britisk South American Airways vil blive sluttet sammen med British Overseas Airways Corp., således at BSAA's navn vil forsvinde efterhånden. Derimod foreligger der endnu ingen afgørelse om sammenslutningen af American Overseas Airways og Pan American Airways.

Gloster Meteor flyver i 12 timer.

Den 7. august holdt en Gloster Meteor 3 sig i luften i 12 timer 03 min. over Sydengland. Dette var muligt, idet den med en god times mellemrum blev forsynet med brændstof fra en Lancaster tankflyvemaskine.



Vickers Armstrongs Supermarine 510 er en af de hurtigste engelske flyvemaskiner. Den drives af den nyeste Rolls-Royce Nene reaktor.

DC-3 fløjet 34.000 timer

En veteran trækkes tilbage. Den sjette Douglas DC-3, som blev bygget — Flagship Newark — er nu blevet taget ud af tjeneste af American Airlines, som har udskiftet sine DC-3'ere med Convair-Liners og sine DC-4'ere med DC-6. Den gamle DC-3 blev bygget i 1936 og indsat i tjeneste som luksusliner med 14 sovepladser på ruten New York—Los Angeles. Logbogen viser, at maskinen har fløjet over 34.000 timer og tilbagelagt 8 millioner km. Den gamle Flagship Newark er blevet hovedoverhalet 7 gange og ombygget 2 gange. Selv om den 13-årige maskine nu er taget ud af drift, er det endnu luftdygtigt og kan sikkert mange år endnu gøre god nytte. Dog ikke i rute-flyvning. Her har den gamle Douglas måttet vige for nyere typer.

C. C.

De engelske National Air Races.

Den 3.-7.-1.-8. foregik i Birmingham for første gang de engelske luftvæddeløb, som omfatter en hel serie races, af hvilke King's Cup Air Race, der nu for første gang blev genoptaget siden 1938, er bedst kendt. Alle disse løb, der foregår rundt om en ganske kort bane, er handicapløb og således ikke blot en kamp mellem flyverne, men også mellem flyverne og de teknikere, der fastlægger handicap'et. At disse ud fra et intimt kendskab til de mange typer gør deres sag godt, ses f. eks. af den dramatiske slutning i Kemsley-løbet, hvor 7 af Englands hurtigste maskiner efter at være startet på forskellige tidspunkter, næsten samtidig passerede mållinien. Løbet blev vundet af Neville Duke i Hawker P. 1040 med en gennemsnitsfart af ca. 820 km/t — en fantastisk fart over en så snæver bane. King's Cup, der hovedsageligt flyves med privatflyvemaskiner, blev vundet af J. N. Somers i en Miles Gemini med Gipsy Major-motorer med 255 km/t, fulgt af R. Paine i en Miles Hawk Speed Six (296 km/h) og A. L. Cole i en ældgammel Comper Swift med 203 km/t.

MØLVIG: Morian Hansen er nu begyndt at køre automobilvæddeløb



Årets svæveflyvekurrencer i udlandet

De civile slog de militære ved SM
8 guld-c i Örebro

Årets nationale svæveflyvekurrencer har de svenske mesterskaber størst interesse, da de kan betragtes som generalprøven på næste års FAI-konkurrence. Foruden distance kombineret med højde og distance til angivet mål blev der også fløjst hastighedskonkurrence til angivet mål. I perioden 7.-16. juli skulle der gennemføres mindst 4 af 6 konkurrencedage, og der blev også fløjet de 6 dage. At konkurrencerne var i fineste stil, ses af, at der de første to dage blev opnået syv guld-c, således at Sverige med endnu et senere i konkurrencen nu har 15 med denne højeste svæveflyveprøve. De nye guld-c-indehavere er: *Billy Nilsson, R. Hamrén, S. Jagaeus, L. H. Sonesson, Per Axel Persson, Tage Löf, F. Eklinde og P. O. Norrby*.

Ialt var der 18 deltagere, heraf 8 civile. Mens de civile ved tidligere konkurrencer ikke har kunnet klare sig overfor Flygvapnets træuede svæveflyvere, blev de nu placeret som nr. 1, 2, 7, 9, 10, 12, 13 og 17.

Den første flyvedag lå mesteren Persson i spidsen, idet han fløj 321 km til Halmstad og havde 5200 m højdevinding. Tage Löf nåede 311 km til Falkenberg og 4500 m stigning. Den anden dag havde Roland Hamrén, der er militærflyver, sat sig for at slå distancerekorden, idet han som mål havde angivet Malmö, 425 km borte. Han nåede dog kun 380 km. Tredie dag var helikopter hastighedsflyvning til Uppsala, 152 km borte. Vejret og terrænet var vanskeligt. Löf kom hurtigst med 40 km/t. Persson havde 38,5, men lå stadig i spidsen, fulgt af Billy Nilsson og Löf. Den 4. dag gik de civile i spidsen. Löf nåede Kalmar og Nilsson næsten også. Den 5. dag fløj Persson 243 km og vandt 3100 m, mens Löf havde 284 og 2800, og den 6. dag ændrede ikke stillingen. Löf vandt med 730 points, Nilsson havde 706, Persson 605, Hamrén 602, Jagaeus 568, Sonesson 503, Österdahl 410 og Alf Hedman 400 points.

Argentina

Årets første konkurrence var sikkert den, som i januar fandt sted i Argentina. Nogle egentlige resultater foreligger ikke, men den 22. 1. fløj den siamesiske prins *Bira* fra kl. 1220 til 1930 en distance på 375 km og havde dermed sit guld-c. Han blev imidlertid overgået af to argentinske flyvere. *Horn* satte ny argentinsk længderekord med 427 km (fløj 7 timer 10 min), mens *Faggi* nåede 300 km. De fløj begge Rhönbussard. Selv om de begge havde 3000 m stigning, blev det ikke guld-c i denne omgang, da kontrollen ikke var i orden. Professor *Georgii* skaffede det nødvendige gode vejr til stede.

Den 23.-1. fløj *José Piccio*, der har højderekord med 3650 m, i en Rhönbussard 400 km og fik dermed Argentinas første guld-c.

Tyskland

I fortsættelse af konkurrencerne i 1947 i Oerlinghausen og 1948 i Fassberg holdt de engelske klubber i Tyskland fra 21.-29.5. årets konkurrence i Gütersloh. Grundet på dårligt vejr blev konkurrencen forlænget 3

dage. Konkurrencen var en holdkonkurrence, hvor klubben i Scharfoldendorf sejrede, fulgt af Gütersloh, Wahn og Lüneburg. Bedste enkeltdeeltager var amerikaneren *Handwork*, som fløj Minimoo. *Peter Mallett* fløj flere gange til Braunschweig, *Forbes* fløj en dårlig dag til Celle, *Murray* havde en tur på 132 km. Den 8. dag var bedst: Da satte *Kenneth Hirst* og *Simson* den engelske rekord for tosedede op til 226 km med en 6½ times flyvning til Hamburg. Sidste dag fløj *Sadetzky* 132 km til sit mål, *Barham* fløj til Almelo i Holland og *Forbes* 195 km til Geilenkirchen.

Hollands første konkurrence

Hollands svæveflyvning, der får statsstøtte, går rask fremad. Den 17.-24. juli blev den første nationale konkurrence afholdt i Venlo. Der deltog 9 hold, alle med Grunau Baby. De tre første dage var vejret dårligt, men den 20.-7. blev det bedre. *P. Malotiaux* fløj 85 km til Wahn i Tyskland. Næste dag var vejret så dårligt, at man holdt mållandingskonkurrence — uden bremseklapper! Den 22. blev der foretaget en enkelt flyvning på 58 km. Den 23. gik 4 over land, kun *Kleyn* nåede med 123 km noget videre. Til gengæld nåede han ikke hjem til den fine afslutningsdag, mens andre havde forudset dette og holdt sig hjemme over pladsen. Om søndagen blev der udført 7 distancer, hvoraf 5 målflyvninger. *Malotiaux* nåede sit mål Hannut i Belgien, 111 km, på 3 timer, men blev yderligere tre timer derover, da varigheden også talte. *Thijssens* nåede 59 km og 7 timer og 08 min. Endnu et par 5-timers-prøver blev taget, så der er god stigning i sølv-c-tallet. I konkurrencen blev der ialt foretaget 17 distanceflyvninger (heraf 5 til mål) over 20 km. Samlet distance 1005 km.

Resultatet blev, at *Malotiaux* — som er næstformand for svæveflyvekommissionen i Holland — vandt med 303,6 points, fulgt af *Selen* med 179 og *Kleyn* med 170 points.

England

De engelske svæveflyvningskonkurrencer fra 21.-28. august blev p. gr. af dårligt vejr noget af en skuffelse for de 66 deltagere, der kom fra klubberne i England og Tyskland, fra Empire Test Pilot's School, College of Aeronautics og fra Air Training Corps. Svæveplanerne var 14 Olympia, 5 Weihe, 2 Gull I, 1 Gull IV, 1 Viking, 1 Kranich og en Prefect, der var eneste tilstedeværende overgangsplan. Kun de tre første dage var vejret nogenlunde egnet til overland- og højdeflyvninger. Konkurrencen blev afholdt ved Bradwell Edge i Derbyshire. Vinder blev *Philip Wills* med 765 points. Han fløj den første dag en målflyvning på 119 km, mens *Lawrence Wright* nåede sit mål på 87 km, mens resten ikke kom ret langt.

U.S.A.

Den 16. amerikanske konkurrence, der holdtes i Elmira fra 2. til 10. juli bragte ikke store sensationer. Første dag fløj *Mc Cready* iflg. »Thermik« 224 km, mens tre nåede 144. Søndag d. 3. var der returmålflyvning med hastighedspoints på 2×64 km.

Mange nåede ud, men ingen hjem — vejret var ikke godt nok. Om mandagen bebudede meteorologen tørt højtryksvejr hele dagen. Da 4 planer var startet på dagens 64 km målflyvning, brød et uvejr med 80 km/t vindhastighed pludselig løs. De tre nåede målet, men efter uvejret var det umuligt at flyve, også for *MacCready*, som dog næste dag fløj 320 km og atter kom i spidsen, hvor han holdt sig til slut. Han fløj sin Orlik, mens nr. 2, *Dick Comey*, fløj Schweizer 1-21, og nr. 3, *Coverdale*, fløj Minimoo. PIV.

★

Flyvedagskonkurrencerne

Den 15. september var sidste dag for svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer 1949. Da der er 8 dages indsendelsesfrist (som klubberne nu ikke har været for flinke til at overholde), kan det endelige resultat ikke nå at komme med i dette nummer. Med de resultater, der forelå den 12.-9. var stillingen følgende:

Klasse 1 (varighed): Slagelse fører flint med 25 timer 28 min., fulgt af Stamgruppen med 17 t. 45 min., Århus Svæveflyveklub med 15 t. 58 m., Polyteknisk Flyvegruppe med 13 t. 36 m., Birkerød med 13 t. 26 min., Odense Svæveflyveklub med 11 t. 18 m. og Sportsflyveklubben med 5 t. 43 m. Her var altså en del ændringer.

De siden sidst tilmeldte flyvninger her er følgende: Slagelse: Slottboe 19/8 1.00, 20/8 3.15. — Stamgruppen: 15/7 F. Christensen 3.23, 19/8 Mark 2.27, Halling 1.05, 20/8 Halling 5.30. — Århus: 7/8 K. W. Jensen 1.10, 9/8 J. Ø. Andersen 1.00, K. H. Nielsen 1.10, 11/8 Cowboy 1.15, Wetlesen 0.57, 20/8 Klarskov 3.34. — Odense: 21/8 Rårup 0.57, 28/8 do. 1.04. — Sportsflyveklubben: 11/9, Weishaupt 0.55.

Klasse 2 (højde): Polyteknikernes fine førerstilling på 15.580 m er stærkt truet af Århus, der har 14.950. På tredienladsen ligger Stamgruppen med 11.920. Slagelse har 9528, Odense 7510, Sportsflyveklubben 5090 og Aviator i Ålborg 1200.

Århus: 7/8 K. W. Jensen 800, Wetlesen 950, 9/8 K. H. Nielsen 800, 10/8 Cowboy 3000, 17/8 do. 1450, 20/8 Klarskov 1720. — Stamgruppen: 15/7 F. Christensen 1400 m, H. Petersen 1250, 11/8 Mark 1620, 16/8 Halling 600, 19/8 do. 1500, Mark 1400, 20/8 Halling 1400, 21/8 Mark 1400. — Slagelse: 11/8 Slottboe 800, 19/8 do. 1500, 20/8 do. 1500. — Odense: 21/8 Rårup 590, 28/8 do. 470. — Sportsflkl.: 17/8 Weishaupt 1600.

Klasse 3 (distance): Århus fører med 587 km mod Polyteknikernes 444. Stamgruppen har 253, Slagelse 215, Sportsflyveklubben 112 og Odense 69 km.

Århus: 23/7 Klarskov 134, 27/7 do. 112, 7/8 Wetlesen 81, 10/8 Cowboy 55, 17/8 do. 205. — Stamgruppen: 11/8 Mark 91, 16/8 Halling 87, 21/8 Mark 75. — Sportsflkl.: Weishaupt 112.

★

Svæveflyvenoter

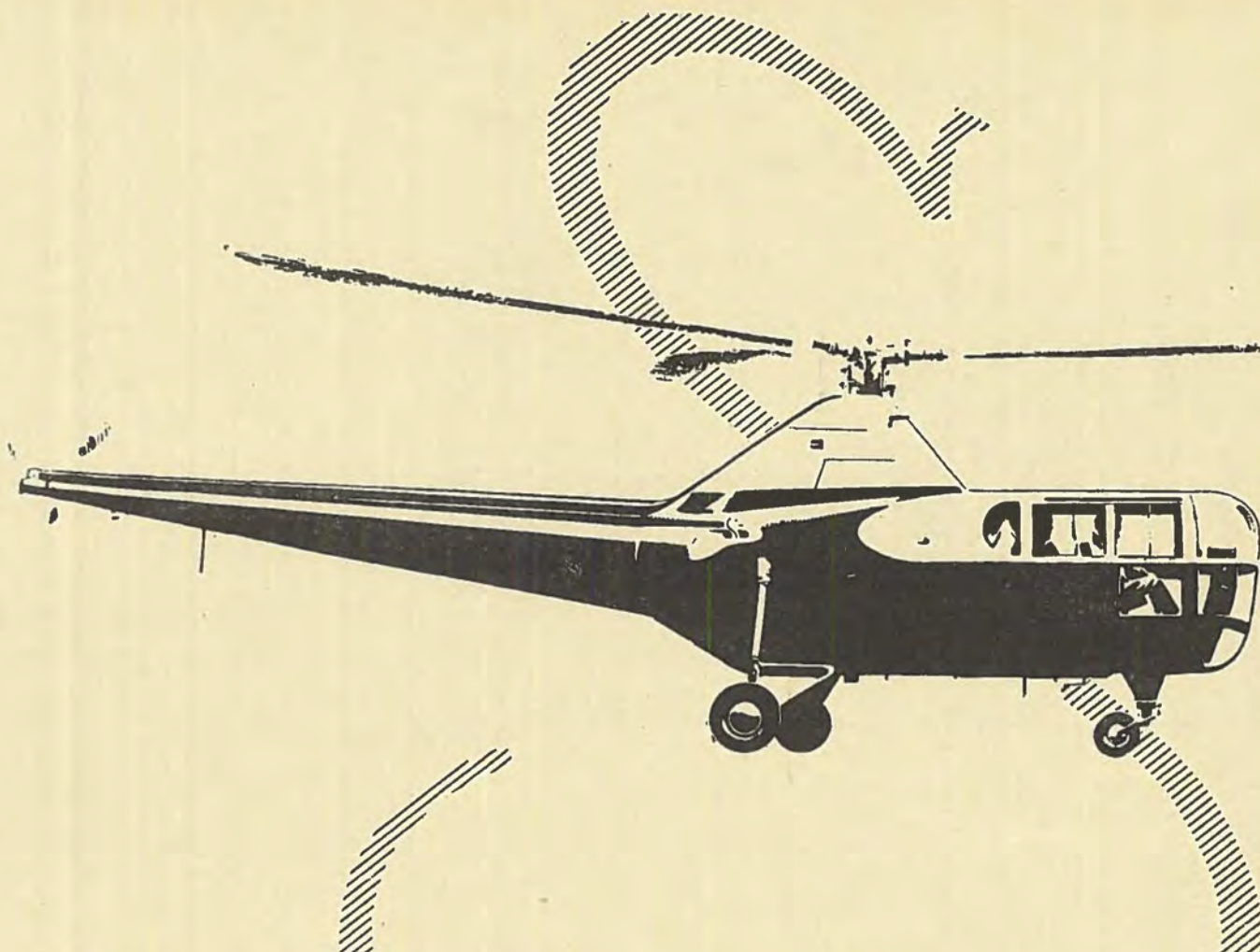
Rekordbelytning. Som meddelelt tog *Max Gasnier* d. 22.-5. ud- og hjem-målflyvningsrekorden fra *Eric Nessler*. Men den 20.-6. fløj *Nessler* en målflyvning i den nye tosedede CM-7 på 280 km, hvilket var 55 km mere end *Gasnier's* og *Gohard's* gamle franske rekord.

På slæb til Ægypten. I maj lod den ægyptiske svæveflyver, *Kamil Hassan*, sig slæbe fra Paris til Cairo, 4650 km på 4½ dag. Han fløj sin Air 100, slæbt af en Miles Gemini med over 150 km/t gennemsnitsfart. Første dag gik turen til Rom, næste dag til Sicilien, så til Afrika (440 km over åbent hav) og langs Middelhavet til Cairo, hvor der var stor modtagelse.

Finsk guld-c. Også Finland har fået sit første guld-c. Det er *Kalle Temmes*, der nu har fløjet den forudrede 300-km-distance i sit for distanceflyvninger ikke særligt egnede land.

Fransk statistik. I 1948 fløj de franske svæveflyvere ialt 69.350 timer og 179.390 starter. Hertil kommer endnu 3176 timer i Nordafrika.

Engelske rekorder. Den 9. august satte *David Ince* den engelske målflyvningsrekord op til 310 km (Long Mynd til Great Yarmouth). Den 12. satte *Pringle* og *Graulham* i en Kranich en ud-og-hjem-rekord på 123 km, mens sidstnævnte i juli satte rekorden for tosedede op til ca. 3000 m.



Der er noget virkelig nyt i Sikorsky helikopterens gennemprøvede, pålidelige præstationer under alle forhold — verden over.

Sikorsky helikoptere anvendes i Antarctic, i arktiske egne, ved ækvator — i den bitreste kulde, den stærkeste ørkenhede — over høje bjerge og stormfulde oceaner.

Hundreder af mennesker er blevet reddet fra utilgængelige steder. Uden Sikorsky helikopteren ville disse personer have været fortabt. Vi skal nævne nogle få af Sikorsky helikopterens andre vigtige funktioner: Regelmæssig udbringning af post, bepodring af mark- og skovarealer, som er angrebet af skadelige insekter, forsyninger til afsides liggende områder, lokalisering af mineralforekomster, undersøgelser af ikke-kortlagte landstrækninger etc. etc.

Sikorsky helikoptererne er robuste og pålidelige. Både for regeringsmyndigheder og private firmaer præsterer den ting, som før blev anset for umulige.

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

Nu kommer Meteor'erne til Danmark



Når disse linier læses, er de første to af de bestilte tyve Gloster Meteor 4 formodentlig ankommet. Her ses en af vore nye jagere under den sidste afprøvnings. Den er endnu ikke færdigmalet — det gør fabrikken først, når prøveflyvningen er endt.

Stratocruiser'en besøger København

LØRDAG den 3. september blev en stor publikumsdag i Københavns lufthavn. Aftenen i forvejen var en af AOA's Stratocruiser'e ankommet til København, og i løbet af lørdagen valfartede mange tusinde mennesker til lufthavnen for at få et glimt af se af den nye, store luftliner. Om formiddagen foretog Stratocruiser'en et par flyvninger med særligt indbudte, og resten af dagen havde rundskuehefternes indehavere lejlighed til at bese luftkæmpen indvendig. Og den var værd både at se og at flyve i.

FLYV har tidligere bragt en beskrivelse af Stratocruiser'en, men et par data skal nævnes igen: spændvidde 43,05 m, længde 33,63 m, højde 11,66 m, tomvægt 35.830 kg, fuldvægt 61.290 kg, planbelastning 383,1 kg/m², største flyvefart 603 km/t, økonomisk marchfart ca. 500 km/t. Motorerne er fire 3.500 hk Pratt & Whitney R-4360. Luftfartøjet kan indrettes til over 100 passagerer, men af hensyn til bekvemmeligheden på de lange ruter har AOA ladet sine Stratocruiser'e indrette til 60 passagerer. Kroppen er bygget med to dæk; fra det øverste store passagerdæk med sin meget rummelige førerkabine forude og køkkenet agterude fører en vindeltrappe ned til en lille opholds-salon på det underste dæk, og herfra er der adgang til et meget stort bagagerum.

Flyveturen med den fuldt besatte Stratocruiser var en oplevelse, der hovedsageligt skyldtes den rigelige plads i kabinen. Passagererne kunne røre sig, og det var tilsyneladende ligegyldigt, om de gjorde det alle på een gang, hvad enten de klumpede sig sammen for eller agter, fortsatte luftfartøjet fuldstændig uberørt af vægtforskydelsen. — Men den gode lydisolering og farten bidrog også i høj grad til oplevelsen. Man havde fornemmelsen af at være ombord i et flyvende skib.

Stratocruiser'en er iøvrigt allerede i god gang på flere luftruter. Den 16. august åbnede P. A. A. en transatlantisk Stratocruiser-forbindelse mellem New York og London, efter at lignende forbindelser havde været etableret i nogle måneder mellem New York—Bermuda og San Francisco—Honolulu. — American Overseas Airlines startede deres regelmæssige Stratocruiser-forbindelse mellem New York og London den 17. august, og indenfor U.S.A.'s egne landegrænser har Northwest Airlines indsat Stratocruiser'e mellem Chica og Minneapolis og Seattle—New York.

Stratocruiser'en er iøvrigt allerede i god gang på flere luftruter. Den 16. august åbnede P. A. A. en transatlantisk Stratocruiser-forbindelse mellem New York og London, efter at lignende forbindelser havde været etableret i nogle måneder mellem New York—Bermuda og San Francisco—Honolulu. — American Overseas Airlines startede deres regelmæssige Stratocruiser-forbindelse mellem New York og London den 17. august, og indenfor U.S.A.'s egne landegrænser har Northwest Airlines indsat Stratocruiser'e mellem Chica og Minneapolis og Seattle—New York.



Stratocruiser'ens store hovedkabine på øverste dæk.

MINDEHØJTIDELIGHED for Charles Sundby

Den 3. september afholdtes i ØK's pakhus i frihavnen en mindehøjtidelighed for luftkaptajn Charles Sundby, der omkom ved en flyveulykke i Kina i december, og hvis urne nu kom hjem til Danmark (FLYV bragte en nekrolog i februar-nummeret).

Ved mindehøjtideligheden talte chefen for marinens flyvevæsen, kommandørkaptajn Erik Rasmussen. Sundby var som moden styrmand kommet ind i flyvevæsenet og gik næsten lige fra flyveskolen til opmålings-flyvninger på Grønland. Ganske kort efter den 9. april tog han sin beslutning og rejste vestpå, og under krigen kom han senere til østen, hvor han blev efter krigen.

På venners og kammeraters vegne bragte luftfartsinspektør Sven-Age Dalbro en sidste hilsen, hvorefter urnen blev ført ud til den ventende bil, mens et detachment fra marinens flyvevæsen præsenterede gever.

★

Hvor mange trafikflyvemaskiner er i drift verden over

I Amerika har Civil Aeronautics Board (der svarer til vort luftfartstilsyn) undersøgt, hvor mange trafikflyvemaskiner der findes verden over. Resultatet viser, at de amerikanske byggede luftfartøjer er i flertal, og at navnlig Douglas-typerne dominerer. Af 3.830 trafikflyvemaskiner i verden, er de 57 % bygget af Douglas. Andre amerikanske firmaer kan notere sig for 20 %, britiske fabriker for 15 %, og alle andre nationer — undtagen Rusland — repræsenterer 8 %. Pr. 15. april 1949 anvendte amerikanske luftfartsselskaber på indenlandske og internationale luftruter ialt 1.055 luftfartøjer. Materiellet på ikke-amerikanske luftruter fordeler sig efter C. A. B.s liste således ud:

Fabrik	Type	Antal	Motorer	Passagerer	Fabrikationsland
Douglas	DC 3	1093	2	21	U.S.A.
Douglas	DC-4	151	4	44	U.S.A.
Lockheed	Lodestar	89	2	18	U.S.A.
Vickers	Viking	89	2	24	England
de Havilland	Rapide	83	2	5	England
A. V. Roe	Anson	71	2	6	England
Curtiss	Commando	65	2	40	U.S.A.
Douglas	C 47	63	2	—	U.S.A.
Lockheed	Constellation	61	4	48	U.S.A.
Junkers	Ju 52/3	60	3	17	Tyskl.
de Havilland	Dove	49	2	11	England
Noorduyn	Norseman	48	1	8	Canada
A. V. Roe	Lancastrian	38	4	13	England
A. V. Roe	York	37	4	21	England
Bloch	Languedoc	36	4	32	Frankrig
de Havilland	Domine	14	2	5	England
Douglas	DC-6	31	4	52	U.S.A.
Consol.	Vultee	30	2	40	U.S.A.
Beech	C-45	27	2	6	U.S.A.
Lockheed	Electra	27	2	10	U.S.A.
Canadair	DC-4M2	24	4	40	Canada
Consolidated	Catalina	24	2	18	U.S.A.
A. V. Roe	Tudor	18	4	32	England
Airspeed	Consul	16	2	6	England
Caudron	Goeland-449	15	2	6	Frankrig
Cessna	C-78	15	2	4	U.S.A.
de Havilland	Dragon	15	2	—	England
Fiat	G-12	12	3	26	Italien
Short	Solent	12	4	24	England
Short	Plymouth	11	4	22	England
Grumman	Goose	10	2	6	U.S.A.
Bristol	Wayfarer	9	2	34	England
Short	Sunderland	9	4	22	England
Airspeed	Oxford	9	2	8	England
Savoia-	Marchetti	8	4	41	Italien
Roening	247-D	8	2	13	U.S.A.
Douglas	DC 2	8	2	14	U.S.A.
Lockheed	Hudson	8	2	14	U.S.A.

De seneste oplysninger til ovenstående liste er indgået pr. 1. marts 1949. Da oplysningerne fra Rusland ikke er komplette, er de ikke medtaget.

VERSATILITY AND CONTINUED DEVELOPMENT

—the hallmark of a successful aircraft

1944 **METEOR 1**

First jet aircraft in service with R.A.F. — in action against V.1 flying bombs.

1945 **METEOR 3**

In action with R.A.F. in Germany in low-level ground attack.

1946/7 **METEOR 4**

Twice established new world's speed record — first aircraft to fly over 600 m.p.h., and in 1947 still the fastest standard fighter in the world.

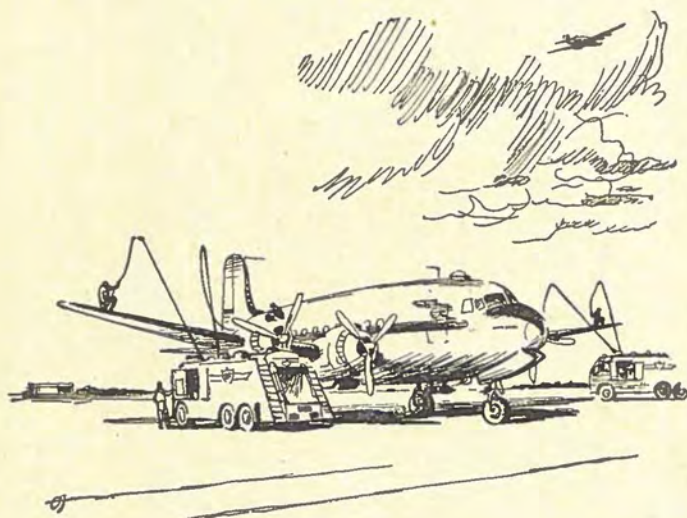
1947/8 **METEOR 7**

First two-seater jet aircraft — designed as trainer.

1949 — *still further **METEOR** types
are under development
to maintain Gloster's lead among the world's fighters*

GLOSTER AIRCRAFT COMPANY LIMITED
HUCCLECOTE GLOUCESTER (BRANCH OF THE HAWKER-SIDDELEY GROUP)

Vi har nu antaget de grønne og gule farver, som BP bruger over hele verden.



På utallige områder afhænger menneskeliv af teknik, hvis sikkerhed igen i vid udstrækning er betinget af benzin, petroleum og brændselsolie. — Mange flyvere verden over sætter deres lid til



TEKNIKKENS TRO TJENER

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

„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**

Mød London i Kastrup...

I samme øjeblik De har passeret passkontrollen i Kastrup på vej ud til en af B. E. A.s moderne passagermaskiner, mærker De den specielle atmosfære af britisk venlighed og hjælpsomhed, og vi er overbevist om, at De virkelig vil føle Dem som velkomne gæster, indtil de få ti mere senere siger farvel til os på Kensington air station midt i Londons travle mylder.



NY FARTPLAN

FRA 2. OKTOBER 1949

København—London. Daglig

afgang fra Kastrup kl. 11.45

København—Stockholm. Daglig

afgang fra Kastrup kl. 16.15



I vintersæsonen fra 1. nov. til 31. marts indfører vi en speciel billig billetpris på ruten til London under forudsætning af, at ud- og hjemrejse finder sted indenfor 23 dage. De flyver selvfølgelig med de samme gode maskiner, og får samme fuldendte service som sædvanlig. Ordinær pris København—London retur kr. 760.00 (6 mdr. gyldighed) speciel vinterpris kr. 620.00 (23 dages gyldighed). Benyt den billigere pris til at invitere fruen med.

BEA

BOAC

BRITISH EUROPEAN OVERSEAS AIRWAYS

Oplysninger:
BEA's kontor og rejsebureauer
Dagmarhus, Vestre Boulevard 12, København V - Palæ 6311

Billetbestilling:
Alle anerkendte rejsebureauer

Glimt af hollandsk modelflyvning

Vinderen af KLM-pokalen, Kurt Rechnagel, blev af KLM inviteret en tur til Holland og beretter her om sine indtryk fra en modelkonkurrence.

MAN skulle tro, at det i et land, hvor der bor 2½ gang så mange mennesker som i Danmark pr. fladeenhed, ville være nærmest umuligt at finde tilstrækkelig megen plads til modelflyvning. Herhjemme kan det da ofte knibe.

Men den 17. juli befandt jeg mig, takket være KLM, på nogle store hedearealer ved Bussum i Holland med udsigt til hele to radiostationer, Hilversum og Huizen, en imponerende tordensky, en modelflyvekonkurrence med over 200 deltagere — samt en feminin tilskuere, som kom fuldt på højde med, hvad Danmark kan præstere i den branche, hvad ellers ikke er tilfældet i Holland.

Foruden tordenskyen udgjorde en håndfuld dollargrin og et par busser et nervepirrende spændingsmoment. De var parkeret i læ af startpladserne og blev her til stadighed udsat for udspekulerede stall- og dykangreb fra modeller, som åbenbart misforstod konkurrencens mål. Til alt held tog de i Holland så almindelige is-, pølse-, silde- og agurkevogne noget af, så mig bekendt forløb denne del af konkurrencen uden større materielle skader.

Vejret udmærkede sig ved svag vind og rigelig termik samt et par voldsomme tordenskyller. Takket være termikken blev der fløjet flere store gennemsnit på de påbudte 50 m startsnor; men der var påfaldende mange tider under eet minut. Hollænderne bygger gennemgående alt for komplicerede modeller, ellipse- og trapezplaner med forskellige indviklede knæk, ofte pilform og desuden kabiner og strømliniekroppe. Selvfølgelig var disse modeller i stor stil forsynet med bremseklapper og faldskærme; men det almindeligt brugte timer-system brillede dog ved sin enkelthed: en lunte med bestemt brændtid, som antændtes umiddelbart før højstarten. Også dieselmodellerne var i stor udstrækning forsynet med sådanne lunter til afbrydning af motoren, men selvfølgelig fandtes der også alskens finmekanik indesluttet i kroppen eller strømliniede kapsler.

Udførelsen af modellerne er et kapitel for sig. Her kunne en dansk samlebandsmodel bygger lære en hel del; men vore modeller

flyver trods alt bedre. Mange af de hollandske modeller var rene balsaorgier, og op mod halvdelen af de deltagende modeller var forsynet med fine torsionsnæser, ofte af celluloid, som af mange foretrakkes p. gr.



Øverst en andemodell og nederst det mærkelige »flyvende bræt«.

af dets specielle elastiske holdbarhed. Når celluloiden er limet på øverste hovedliste, rundt om forkanten (NB. stor, gammeldags krumningsradius) og ned på underste hovedliste, vil den selv efter voldsomme sammenstød med brud på forkantlisten rette sig ud igen og holde den normale profilfacen.

Som man måske allerede vil have forstået, frembyder de hollandske modeller et meget broget skue, og de er altså for så vidt mere interessante end de danske. Heller ikke specielle modeller er hollænderne bange for at gå i lag med. Mange haleløse og flyvende vinger, nogle ander og en enkelt tandemmodel lavede svært op ved konkurrencen. Nogle af de haleløse var ret ordinære med stærk pilform, ofte trapezplan. I denne kendte stil var der bl. a. en dieselmodel, som steg fantastisk, gled hæderligt og knustes totalt. Sidste skete dog først på tredje konkurrencestart.

Men mange haleløse modeller var noget ganske for sig selv, og da jeg så den første af arten, nægtede jeg simpelthen at tro på, den kunne flyve. Det var i al korthed et rektangulært plan med s-profil, svag v-form, ingen pilform og endelig en naturligvis ganske rudimentær krop. Enkelte havde udvist den flothed at anbringe en eller to finner hist og her, på krop, plan eller tipp.

Trods gennemgående dårlige startegenskaber må det indrømmes: de kunne faktisk flyve, helst i meget snævre kurver. Men de minder mig lidt for meget om den glideflyvning, vi i sin tid lavede i fysiktimen i skolen med et stykke papir og en clips (glimtetal højst regnet 3).

De hollandske Wakefieldmodeller udmærker sig ligesom de danske ved deres fåtal. En 3-4 stykker udmærkede sig imidlertid også ved fine flyveegenskaber. Det sker sjældent herhjemme.

Skønt jeg kvier mig ved det, tvinger min retfærdighedssans mig til at omtale endnu en svæve-model, som flere nætter spolerede min nattesøvn. Dens tipper havde stærkt tiltagende indfaldsvinkel, tydelig tilsigtet fra konstruktørens side. Ikke desto mindre startede den fint og fløj ganske som en almindelig model. Desværre fik jeg ikke lejlighed til at tale med konstruktøren, for jeg begriber det ikke.

Jeg begriber næsten heller ikke, så hurtigt KLM's Convair-liner bragte mig hjem til Kastrup igen; men det er en af Kiplings andre historie. Kurt Rechnagel.

Stillingen i distriktskonkurrencerne.

SOM lovet bringer vi her stillingen i modelflyvernes distriktskonkurrencer, hvor de første 4 omgange blev fløjet før sommerferien, medens de to sidste og afgørende følger her i efteråret. For hver placeret deltager (klubnummer i parentes) opgives hans sum af sekunder efter de første fire omgange. Foreløbig deltager ialt 127 modelflyvere i konkurrencerne. Distriktslederne kan give yderligere oplysninger.

1. distrikt. A 1: Olesen (105) 1293, Hans Hansen (105) 873, Buch-Andersen (105) 484. A 2: Glindemann (105) 1051, Hans Hansen 1298, Henn. Andersen (105) 1197. — H. Ekelund (105) 1339, P. C. Andersen (105) 711. — D: Sv. Olsen (105) 701, Glindemann 68.

2. distrikt. A 1: K. V. Nielsen (207) 1488, K. G. Petersen (207) 632, O. Henriksen (213) 503. — A 2: K. V. Nielsen 1742, K. Johansen (207) 1409, V. Nielsen (201) 1340. — A 3: H. Jørgensen (201) 1676, B. Schmidt (201) 910, B. Christiansen (208) 348.

3. distrikt. A 1: H. Poulsen (301) 624, T. Hansen (304) 607, P. Petersen (301) 568. — A 2: A. Høst-Aris (301) 2476, B. Skou (301) 2237, A. Hansen (301) 2197. — A 3: Madum (304) 995, SP (302) 743, T. Hansen (304) 644. — C: S. P. 362. — D: Calle (301) 1405,

Erdrup (301) 1041, Vald. Petersen (301) 942. 4. distrikt. A 1: L. Pedersen (405) 600, B. Anker Larsen (417) 546, Dybbro (403) 345. — A 2: A. Jakobsen (417) 787, L. Pedersen 652, Kaj Spørensen (417) 633. — A 3: L. Pedersen 1045.

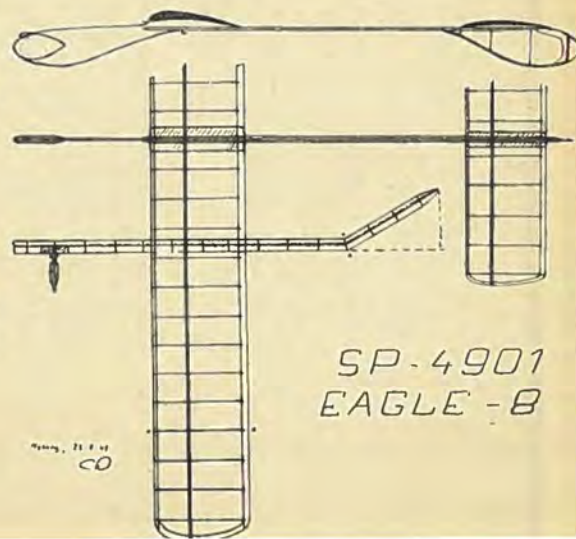
5. distrikt. A 1: P. Pedersen (502), K. Flsker (515) 641, Egon Madsen (506) 601. — A 2: P. Pedersen 1304, Lillilund (508) 833, Eg. Madsen 771. — A 3: Kr. Moesgård (510) 1825, Eg. Madsen 1508, Jens Jensen (510) 404.

6. distrikt. A 1: K. Hansen (611) 2011, Thestrup (611) 980, Jens Arne Lauridsen (608) 868. — A 2: K. Hansen 2155, Jens Arne 1380, Bent Nielsen (611) 999. — A 3: Jens Arne 1593, Leo M. Nielsen (611) 1330, K. Hansen 1231. — C: Thestrup 452. — D: Jens Arne (608) 184.

Nye årsrekorder og en DR.

Mens svæve-model-årsrekorderne stadig står på 33 min og 16,7 km, har SP forbedret sin rekord for gummimotormodeller til 212 sek. og taget Wakefieldrekorden fra Calle med 143 sek, mens gasmotormodelrekorden på 17 min er uforandret. SP's gummimotormodelrekord er af Arne Hansen, Odense, sat op til 16 min. 22 sek., hvilket er ny danmarkstre-kord i C 1.

Oversigtstegning af Eagle 8, som har danmarkstre-korden i A 1. Det er en normal begyndermodel, konstrueret af Jørgen S. Petersen, med følgende data: Spændvidde 1040, planareal 17,8 dm², vægt 216 g. Hjemmestrikkede profiler.



DANSKE FLYVEHAVARIER 1948

Luftfartstilsynets statistik over havarier og deres årsager indenfor dansk civilflyvning sidste år

	Fløjne km	Fløjne pass.-km	Havarier		Døde					Fløjne km pr. havari m. død til følge	Fløjne pass.-km pr. pass.-dødsfald
			Total	m. død til følge	Total	Passagerer	1. pilot	2. pilot	Anden besætn.		
1. Regelmæssig off. lufttrafik	6.309.682	52.706.000	4	1	11	7	1	1	2	6.309.682	7.530.000
2. Indenl. lufttrafik	818.918	11.713.376	1	0	0	0	0	0	0	—	—

	Fløjne km	Havarier		Døde				Fløjne km pr. havari m. død til følge
		Total	m. død til følge	Total	1. pilot	2. pilot	Anden besætn.	
3. Forskellig erhvervs- mæssig luftfart	1.782.084	9	1	1	0	0	0	1.782.084

	Fløjne km	Havarier		Døde					Fløjne km pr. havari m. død til følge
		Total	m. død til følge	Total	Passagerer	1. pilot	2. pilot	Anden besætn.	
4. Skole- og trænings-flyvning	1.327.673	20	0	—	—	—	—	—	—
5. Privatflyvning	798.240	22	1	2	1	1	—	—	399.120

Årsagsanalyse		Regelmæssig off. lufttrafik		Indenlandsk lufttrafik		Forskell. erhvervs-mæssig luftfart		Skole- og træningsflyvning		Privatflyvning	
		Total	m. død til følge	Total	m. død til følge	Total	m. død til følge	Total	m. død til følge	Total	m. død til følge
Total: 56		4	1	1	0	9	1	20	0	22	1
1. Fejl fra personellet side ialt		2	1	1		3	1	12		9	1
1.1. Fejl fra førerens side		2	1			3	1	11		4	1
1.1.1. Fejlbedømmelser		2	1			1		4		3	
1.1.2. Utilstrækkelig uddannelse								5			
1.1.3. Overtrædelse af givne bestemmelser						1	1	1		1	1
1.1.4. Ligegyldighed eller skødesløshed						1		1			
1.1.5. Diverse								1			
1.2. Andet personel				1				1		5	
2. Materielle fejl ialt						1		3		7	
2.1. Motorfejl						1		2		5	
2.2. Fejl ved luftfartøj								1		2	
2.3. Fejl ved instrumenter											
3. Diverse årsager ialt		2				5		5		6	
3.1. Vejr		1				3				4	
3.2. Mørke								1			
3.3. Lufthavnens tilstand						2		3		2	
3.4. Andre		1						1			
4. Ikke fastslåede											

Flyvning efter solnedgang og i usigtbart vejr.

»Efterretninger for Luftfarende« bragte den 31. august følgende regler for flyvning efter solnedgang samt i usigtbart vejr inden for dansk område:

På givne foranledning skal det indskræpes, at:

Flyvning i tiden mellem solnedgang og solopgang er forbudt, medmindre særlig tilladelse hertil er indhentet fra luftfartsdirektoratet under ministeriet for offentlige arbejder.

Flyvning i usigtbart vejr må kun foretages med luftfartøjer, som er forsynet med godkendt blindflyvningsudstyr, indbefattet godkendte radiolnstillinger, og som føres af indehavere af bevis eller certifikat, der giver ret til udførelse af blindflyvning.

Under flyvning med et luftfartøj, som ikke er udstyret med godkendt blindflyvningsudstyr, og/eller såfremt vedkommende fører af luftfartøjet ikke er indehavere af bevis eller certifikat, der giver ret til blindflyvning, skal følgende mindsteværdier med hensyn til sigtbarhed og afstand fra skyer overholdes:

a. I 300 m højde eller mere over jorden:

En flyvesigtbarhed på mindst 5 km og en afstand fra skyer på mindst 600 m vandret og 150 m lodret samt med jordsigt.

Flyvesigtbarhed: Den gennemsnitlige synsvidde forefter fra førerkabinen i et luftfartøj i luften.

b. I mindre end 300 m højde over jorden:

En flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km og fri af skyer samt med jordsigt.

Foruden ovenanførte bestemmelser gælder tillige ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 17. marts 1936 om overflyvning af byer, bebyggelser m. m., hvori det hedder:

»Overflyvning af en by eller bebyggelse skal ske i en højde af mindst 500 m og udføres på en sådan måde, at det i nødstilfælde vil være muligt at lande på en flyveplads eller uden for byen eller bebyggelsen.

Overflyvning af en menneskemængde eller en strandbred skal ske i en højde af mindst 200 m.

Det er forbudt at udføre kunstflyvninger over en by, en bebyggelse eller en menneskemængde. Flyvning under broer og lignende anlæg er forbudt.

Endvidere er indrømmet luftfartsanordningens § 11, der blandt andet foreskriver:

»Luftfart skal foregå i så stor højde, at ulemper for befolkningen i videst muligt omfang undgås.

Over bygninger, gårde og lignende må flyvning i en ringere højdeafstand end 200 m over terrænet ikke finde sted, medmindre flyvningens sikkerhed kræver det.

Det er førerens ansvar på grundlag af de

af ham indhentede oplysninger om vejrforholdene på den rute, som agtes gennemfløjet, at afgøre, hvorvidt flyvningen kan påregnes gennemført i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 2.

Anmærkning.

Såfremt vejr-situationen mod forventning forværres, efter at en flyvning er påbegyndt, således at flyvningen ikke kan gennemføres under overholdelse af ovennævnte bestemmelser, må føreren:

a. under stadig overholdelse af ovennævnte bestemmelser vende tilbage til afgangsstedet eller til anden godkendt landingsplads, eller — såfremt dette ikke skulle være muligt —

b. snarest og uden at miste jordsigt søge landing på dertil egnet sted.

Nærværende E.F.L. annullerer pkt. 10 og 15 i B3/1949.

København, d. 29.-8. 1949.

Statens Luftfartsvæsen.

Turbulensprofilen Se-4410 FI



Profil Se-4410 FI für Re = 30000 bis 120000 (Nasenradius 0,7 %)

X	0	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	50	60	70	80	90	95	100 %
Y ₀	2,7	5	6,25	7,4	8,15	9,3	10,05	10,35	10,4	10,1	9,1	7,75	6,25	4,4	2,35	0,2
Y _u	2,7	2,6	2,9	3,2	3,15	2,6	1,45	0,6	0,1	0,5	1,5	2,1	2	1,4	0,6	0,2

Det tyske blad, »Der Sportsflieger«, bringer et interessant modelflyveprofil, konstrueret og udprøvet af den jugoslaviske ingeniør Seredinsky. — Prøv det!

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8-13

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106

Telf. Helrup 5664



FLYVELITTERATUR

BØGER OM FLYVNING

Nylig udkommet: ~~12.60~~

R. H. Warring: SPEED CONTROL LINE MODELS. Interessant bog om modellflyvning. Med afsnit om jet-modeller og andet nyt stof. Supplerer forfatterens tidligere bog **CONTROL LINE FLYING**. Pris kart. 12.60

Løvrigt hjemkommet:

Sidney Stanton: REALM OF FLIGHT. Omhandler praktisk information for flyvere om luftlag, vind etc. Rigt illustreret i farver. Pris 4.25

Tillæg til US aircraft med nyeste modeller i den amerikanske hær og flåde Up to-date med 1949 nyheder. Pris 2.10

løvrigt mange bøger om flyvning, både motor-, svæve- og modellflyvning. Hvis De søger oplysning om noget emne indenfor flyvning, står vi gerne til disposition. Katalog tilsendes gratis.

NB. Om kort tid udkommer den svenske **HOBBY-BOKEN 1950**. Prisen bliver i år så lav som kr. 5.25. Forudbestillinger modtages.

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. nm.

BØGER

»De fire postflyvere« af Ernest K. Gann. Jespersen og Pios forlag. 234 sider. Pris kr. 9,75.

Forfatteren, der er født i Nebraska i 1910, fortæller i romanform om fire brødre, prægtige kammerater, dumdristige vovehalse, der alle valgte at blive flyvere i en tid, hvor hver eneste tur i luften betød en risiko for liv og lemmer. De købte to flyvemaskiner og turede gennem Amerika som kunstflyvere med halsbrækkende, forvovne opvisninger. Det var mænd af denne støbning, der i primitivt udstyrede maskiner beredte vejen for vor egen tids driftssikre lufruter; mænd, der dag og nat med sand heroisme trodsede elementernes rasen, og som på deres togter oplevede spændende eventyr.

Forfatteren var selv i mange år knyttet til forskellige luftfartselskaber og opnåede at blive flyvemillionær. Under krigen fløj han med amerikanske troppetransporter.

Det er således en rigtig flyverroman.

Men hvorfor skal man i oversættelser stadig tvinges til at læse nogle mærkelige flyverudtryk, som aldrig bliver anvendt? Hvor nemt havde det ikke været for forlaget at lade en flyvekyndig læse oversættelsen igennem og rette de værste udtryk. Så vilde det have været den helt rigtige roman for flyvere og flyveinteresserede.

»Guided Missiles« af A. R. Weyl. Udgivet af Temple Press Limited, London. 139 sider. Rigt illustreret. Pris 7/6 d.

Guided Missiles omfatter i den foreliggende bog alle de såkaldte fjernvåben af V-1 og V-2 typen, der ikke er bemanded, og som enten automatisk eller ved påvirkning udefra kan bringes til at afvige fra den bane, hvori de er udsendt. Forfatteren, som er en kendt luftfartsingeniør, har klassificeret de mange forskellige »kastevåben«, og han fortæller på en meget letforståelig måde om de forskellige typers karakteristiske egenskaber. Læseren får at vide om de forskellige former for drivkraft, der anvendes, samt om de forskellige måder, hvorpå styringen foregår.

Bagest i bogen er en oversigt over de seneste forskellige fjernvåben, der hidtil har set dagens lys, ledsaget af forklaringer om deres størrelse, drivkraft, styremåde, startmetode m. m. Det er en meget interessant bog, der giver læseren et godt indblik i alt det mærkeligt nye, som er ved at foregå i luften.

»Airline Traffic Procedures« af Gene Kropf. McGraw - Hill Book Company, Inc. New York og London. 406 sider. Pris 27/6 d. Rigt illustreret.

For de unge — og for den sags skyld også de ældre — som gerne vil have noget at vide om trafikflyvnings mange problemer, kan der ikke anbefales nogen bedre læsning end Gene Kropf's »Airline Traffic Procedures«. Forfatteren er godt inde i lufttrafikens mange forskelligartede »mysterier«, og han forstår at forklare og klarlægge tingene på en måde, så alle kan forstå ham. Blandt de mange spørgsmål, der behandles, er bl. a. følgende: forholdet mellem flyvemaskinernes, jernbanernes, skibenes og bussens takster, billetreservationer, hvordan luftliniens kunder skal behandles, hvordan kabinen bør være udstyret, forskellige billetsystemer, organisation på jorden, forsikringsproblemer, avertering, salgsmetoder o. m. a.

Det er en særpræget og udmærket bog i den store mængde af flyvelitteratur, som efterhånden er kommet.

Luftdrevet

Kunstig Horisont

købes

G. JUUL-THOMSEN

Aaboulevard 47

Telf. Århus 4444

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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

BROOMWADE

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab

Det Norske Luftfartselskab

Hærens Flyvertropper

A/B Flygmotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

**Direkte til
LONDON**
på 3½ time

med

SAS



- eneste selskab med 4-motors maskiner på denne rute!

Derfor ★ bedre plads ★ større komfort, og ★ hurtigste forbindelse.

Daglig forbindelse i begge retninger:

Afg. København kl. 9,00	Afg. London kl. 15,36
Ank. London kl. 11,21	Ank. København kl. 19,50

Pris: Tur-retur kr. **760** enkelt-tur kr. **422**

Billetter og oplysninger i de anerkendte rejsebureauer

SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM



73a

FLYV

Nr. 11

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Behovet for militære
flyvemaskiner

★

Luftens fællesklasse

★

Flyvelotteriets
resultat

★

Vort sølv-c-register

★

Gummimotor-
modeller

★

Fremstillingen af
dethermalizers

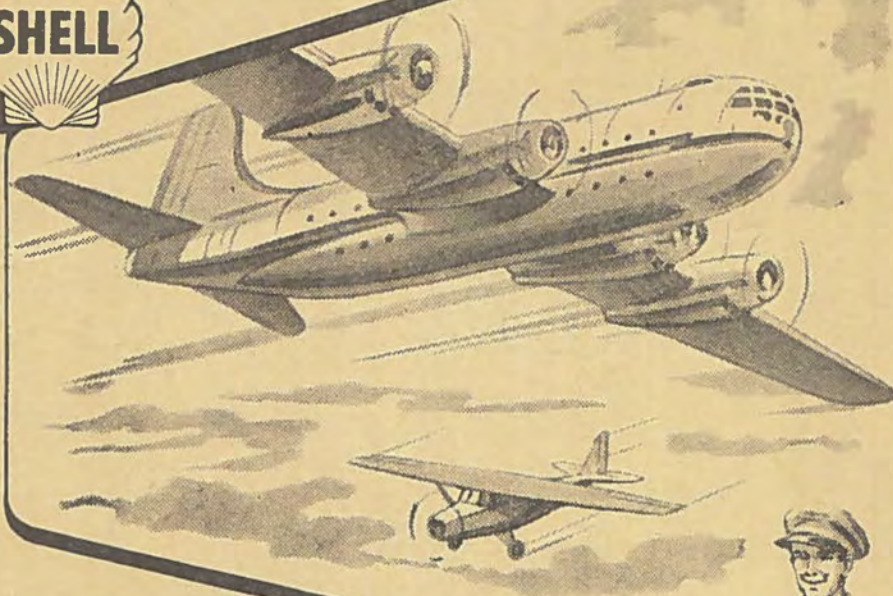
URBINEDRETVET DAKOTA

Armstrong Siddeley har forøgsvis ud-
fyret en Douglas DC-3 Dakota med
propel-turbiner og herved frembragt
en relativt billig modernisering af ver-
dens almindeligste trafikflyvemaskine.

Læs omtalen side 259.



RIGTIG SMØRING



Store flyvemaskiner ... og små

Rundt om på alverdens flyvepladser vil De finde Shell olie benyttet både til store og små flyvemaskiner. For Shell olie har alle de specielle egenskaber, der gør flyvningen mere sikker og gør det muligt nærsomhelst at lade maskinerne præstere alt, hvad de kan yde.

Også indenfor automobilkørsel, skibsfart og industri har Shell's verdensomspændende forskning ydet sit bidrag til moderne fabrikation og transport — der er en Shell olie til at klare ethvert smøreproblem.



SHELL

L4



FLYV



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

Nr. 11

November 1949

22. årgang

Er det slut med flyvemaskineindustrien i Danmark?

ET område som flyvemaskineindustrien vil næsten altid have ublide kår i et lille land, og det har man i høj grad måttet sande i Danmark. Ganske vist skal det indrømmes, at mange forhold stiler sig hindrende i vejen i så henseende, både af økonomisk og politisk art; det er svært at hævde sig i konkurrencen med et stort land, som har de mange penge til rådighed, der er nødvendige, og som i kraft af sin størrelse har et naturligt marked for industriens produkter.

Der var engang, da Holland kunne være med i legen, men den tid er forbi, da hollandske trafikflyvemaskiner og militære flyvemaskinetyper var en verdensartikel. Tilblivelsen af den slags luftfartøjer koster alt for mange penge for et lille land.

Derfor har heller ingen troet på, at Danmark havde nogen chance på dette område, men der er alligevel en gren af flyvemaskineindustrien tilbage, hvor Danmark har givet bevis for, at det kunne hævde sig i konkurrencen med de store lande, og det er med hensyn til bygning af de såkaldte lette sportsflyvemaskiner. Her har det danske firma Skandinavisk Aero Industri og dets udmærkede ledere, d'herre Kramme og Zeuthen, vist, at Danmark var konkurrencedygtig.

Der var en overgang, man håbede, at danske flyvemaskinetyper ville vinde indpas både ude og hjemme, og at dansk foretagsomhed ville kunne hævde sig også på dette område i konkurrencen med de store. Men den drøm er bristet. Forholdene ude i verden bevirkede, at Kramme og Zeuthen måtte lukke hangarportene. — Desværre stod der en række færdige flyvemaskiner i hangarerne, inden portene blev lukket, og hvis de danske valutamyndigheder havde været lidt mere elastiske, kunne disse luftfartøjer være kommet ud på verdensmarkedet. Men skæbnen ville det anderledes. En lille lysning var endnu tilbage for dansk flyvemaskineindustri: det danske luftvåben havde brug for skoleluftfartøjer, og her kunne Kramme og Zeuthen være med. Der tændtes et lille håb for fremtiden, men nu er det vel også slukket, efter at det danske luftvåben til fornyelse af sit skolemateriel har købt den iøvrigt fortræffelige engelsk/canadiske type Chipmunk?

FLYV

Behovet for militære flyvemaskiner

Den britiske flyveindustris udvikling efter krigen for at forsyne R. A. F. og allierede luftvåben



Danmark var allerede før krigen kunde hos den britiske flyveindustri. Nu får vi bl. a. Gloster Meteor, — hvoraf den første ses starte her på turen til Danmark. Den er standardjager i adskillige lande.

Efter den britiske »The Financial Times« gengiver FLYV en artikel, hvordan et godt samarbejde mellem myndigheder og fabrikker har givet den britiske militære flyvemaskineindustri en førende stilling i Europa.

MILITÆRE flyvemaskiner udgør hovedparten af den britiske flyvemaskineindustris leverancer. I de enkelte flyvemaskinefabrikers økonomi er det de militære ordrer, som spiller den største rolle, og for industrien som helhed er det militære marked den drivende kraft i den tekniske udvikling.

Den stadige udvikling i flyvemaskinens og flyvemotorens konstruktion fremmes af det behov, som kræves af et luftvåben, der må være stærkt både med hensyn til luftfartøjernes antal og kvalitet. I øjeblikket går det så stærkt med de tekniske fremskridt, at jagere og bombere hurtig bliver forældede. Der stilles uafbrudt nye krav, og for at kunne imødekomme disse, må der hele tiden fremstilles nye typer. Resultatet bliver, at den civile gren af industrien får gavn af en rigdom af videnskabelige opdagelser og tekniske forbedringer, som den ikke ville have kunnet få ved egen hjælp.

Krigens krav.

Det var hovedsageligt under den første verdenskrig, at flyvemaskineindustrien vok-

sede op. Den ene flyvemaskinefabrik blev grundlagt efter den anden; de første dragelignende flyvemaskiner fra århundredets begyndelse var ved slutningen af krigen blevet til store bombere og forholdsvis hurtige jagere.

Da det militære marked forsvandt efter 1918, var det en katastrofe for flyvemaskineindustrien. Mange firmaer måtte give op, og andre blev tvunget til at slutte sig sammen eller til at gå over til anden virksomhed.

Som følge af de krav, der blev stillet under den anden verdenskrig, skete der atter store fremskridt i flyvemaskinens udvikling; men endnu større var den udvikling, der foregik med flyvemotoren. Ved krigens slutning var der opstået en helt ny kraftkilde, reaktoren, og den lovede noget stort for fremtiden.

Der er nu gået fire år, siden forholdene krævede en så voldsom produktion af flyvemateriel og den dermed følgende tekniske udvikling. Mange troede, at disse fire år ville have medført den samme stagnation indenfor flyvemaskineindustrien som efter den første verdenskrig, men dette har slet ikke været tilfældet — tværtimod. Kravene til militært flyvemateriel har bestandig lydt med fornyet kraft, og markedet er blevet holdt vedlige. Samtidig har den tekniske udvikling krævet en stadig større indsats

fra fabrikernes side, både med hensyn til nye former for flyvemaskinens krop og planer.

Lige siden krigens slutning er der tre faktorer, som har holdt liv i den britiske flyvemaskineindustri: dens egne bestræbelser for at følge med i udviklingen; de krav, som luftvaabnet udstæder; og forsyningsministeriets fremgangsmåde med hensyn til fordeling af ordrer, således at intet firma bliver overbebyrdet med arbejde, mens andre må hutle sig igennem tilværelsen.

Gasturbinens succes.

Flyvemaskine- og flyvemotorkonstruktørerne har annekteret gasturbinen som den førende drivkraft, og de har bestræbt sig for at udvikle den i begge dens former: turbo-reaktoren og propel-turboreaktoren. Hvad der er opnået i så henseende, er kort fortalt. Et år efter krigen var der kun blevet bygget og anvendt tre forskellige gasturbine-motorer. Af militære flyvemaskiner, som var konstrueret til reaktordrift, havde kun Gloster Meteor fløjet under krigen, og de Havilland Vampire var endnu på prøvestadiet.

Efter kun fire års forløb har følgende seks flyvemotorfabriker, Rolls-Royce, Armstrong-Siddeley Motors, Bristol, de Havilland, Metropolitan Vickers og Napier bygget ialt 15 forskellige typer af turboreaktorer og propel-turboreaktorer, og den enkelte motors styrke er blevet mere end fordoblet. Meteor'en og Vampire er blevet bygget i flere stadigt forbedrede udgaver, og nye, hurtige jagertyper som Hawker P1052 og Vickers 510 har stået deres prøve, mens en helt ny, strømlinieformet reaktor-bomber, English Electric Canberra, har foretaget sine første flyvninger.

Det er givet, at gasturbinen nu ligger i spidsen, men det er dog ikke ensbetydende med, at stempelmotoren fuldstændig glider i baggrunden. Mange sagkyndige er af den opfattelse, at dette ikke vil ske de første 10-15 år. Der vil nemlig stadig indenfor luftvaabnet være behov for stempelmotoren til de langsommere og mindre luftfartøjer som f. eks. skole- og transportluftfartøjer, der skal flyve ved mindre hastigheder og i lavere højder, mens turboreaktorerne har deres bedste ydelse ved større hastigheder og i større højder. Derfor vil sådanne luftfartøjer som Handley Page Hastings og Vickers Valetta transportluftfartøjer samt flådens rekognosceringsluftfartøj Avro Shackleton, der alle er udstyret med stempelmotorer, højst sandsynligt blive anvendt endnu i adskillige år, selv om den britiske udvikling

af propel-turboreaktoren meget vel kan ændre billedet.

Største parten af de militære flyvemaskiner er konstrueret i overensstemmelse med specifikationer, som er fastsat af luftministeriet eller admiralitetet under hensyntagen til de krav, der stilles af de tre forsvarsgrenes generalstaber. Kontakten mellem flyvemaskine- og motorfirmaerne på den ene side og luftvaabnet, hæren og marinen på den anden side vedligeholdes gennem forsyningsministeriets luftfartsdepartement.

Programmet for bygning af reaktor-bombere.

Ved udfærdigelsen af ordrer på flyvemaskiner må forsyningsministeriet tage meget omhyggeligt hensyn til industriens forhandlende kapacitet samt til luftvaabnets politik, der synes at gå helt og holdent ind for anvendelsen af gasturbinen. I øjeblikket findes der rundt om på flyvepladserne adskillige typer krigsflyvemaskiner, som stadig holdes vedlige, men som er i høj grad forældede. Produktionen af en bombetype som Avro Lincoln, der var R.A.F.'s tunge standard-bomber ved slutningen af krigen, er blevet indskrænket til det mindste mulige. Alt tyder nu på, at bomber-politiken går ud på at fremskaffe helt nye, originale reaktor-bombere, og at man helt vil ophøre med at anvende eksisterende bomber-typer, som får stempelmotorerne ombyttet med reaktorer.

I 1945 blev der lagt et program, som omfattede fremskaffelsen af en bombetype med to reaktorer, og de første ordrer blev placeret året efter. Det var Canberra-typer, som første gang var i luften i maj måned i år. For to år siden meddelte forsyningsministeriet, at man arbejdede med planer om bygning af tunge reaktor-bombere, som skulle have en helt ny planform, og at der snarest muligt ville blive placeret en ordre på bygning af to sådanne luftfartøjer. Efter den tid er der uden tvivl blevet placeret nye ordrer på bygning af disse bombere til R.A.F.

Jager-politiken går klart og tydeligt ud på at udskifte samtlige R.A.F.'s jagereskadriller med reaktorjagere så hurtigt som muligt. Disse bestræbelser har været i gang siden september forrige år, da Mr. Morrison meddelte Underhuset, at oprustningsprogrammet omfattede en fordobling af produktionen af visse jagertyper. Denne forøgede produktion medførte en genåbning af nogle af krigstidens »skygefabriker« samt en tilbagevenden til overarbejde på flyvemaskine- og motorfabrikerne.

Der er konkurrence mellem firmaerne.

Når først specifikationerne til bygningen af en bestemt flyvemaskinetype er blevet fastlagt, bliver selve bygningen af den for største delen et konkurrence spørgsmål. Forsyningsministeriet anmoder de forskellige flyvemaskinefirmaer om at fremkomme med konstruktionstegninger, som svarer til de stillede krav, og derefter placerer ministeriet sine ordrer på prototypen og serie-luftfartøjerne. Alle ordrer på luftfartøjer til luftvaabnet og marinen går igennem forsyningsministeriet, der også undertiden køber sin egen prototype til forsøgsbrug, uafhængig af ordren på levering af serieluftfartøjer.

Den fremgangsmåde, som er gældende for bestilling af militære luftfartøjer, er afhængig af en meget nøje kontakt mellem fabrikanten og ministeriet, og denne kontakt knyttes meget nøje derved, at alle for-

søgsarbejder med flyvemaskiner og flyvemaskindele også er underlagt forsyningsministeriet. Flyvemaskineindustrien foretager ganske vist også sine egne forsøg, men samarbejdet med forsyningsministeriet betyder ikke desto mindre så uhyre meget, fordi alle undersøgelser vedrørende de fundamentale problemer i aerodynamiken samt flyvemaskinens og motorens konstruktion foretages i ministeriets forskellige forsøgsanstalter, hvoraf den vigtigste er Royal Aircraft Establishment i Farnborough.

Arbejdet foretages i nøje samarbejde med industrien, og resultaterne stilles til rådighed for flyvemaskine- og motorfabrikerne, som tillige kan få al mulig hjælp fra forsøgsanstaltens side med hensyn til afprøvning af flyvemaskiner og motorer. Men bygningen af og flyvningen med luftfartøjer og motorer foretages ikke af regeringens forsøgsanstalter, — det må de enkelte fabrikker selv sørge for.

Raketforsøg.

Flyvemaskineindustrien beskæftiger sig også med forsøg med radiostyrede fjernvåben, og til dette formål stiller forsyningsministeriet alle sine erfaringer til rådighed for de firmaer, der giver sig i kast med sådanne opgaver. Såvidt vides er der imidlertid kun to firmaer, nemlig Armstrong Whitworth Aircraft og Fairey Aviation, som eksperimenterer med fremskudte fjernvåben.

Dette er i store træk et billede af den rolle, som flyvemaskineindustrien spiller i det nationale forsvar. Men efter krigen har den også påtaget sig opgaver og ansvar udenfor landets egne grænser. Den er blevet et slags hoveddepot, hvorfra de vesteuropæiske lande — og navnlig de der er tilsluttet den vestlige alliance — kan få genopbygget deres luftstyrker. De britiske firmaer, som bygger jagere, har allerede konstant løbende ordrer fra landene i Vesteuropa, og der føres forhandlinger om licensbygning af flere britiske jagertyper.

Leverancerne til Europa.

Frankrig, hvormed der blev sluttet en overenskomst i 1946, har bestemt sig for at bygge de Havilland Vampire på licens, og der er allerede blevet sendt 30 Vampire fra R.A.F.'s depoter som et »gratis lån« til Frankrig til træningsbrug, mens bygningen af egne licens-jagere står på. Gloster Meteor deltager også i Vestunionens luftmilitære genopbygning. Holland skal bygge Meteor'er på licens, og der er foreløbig afgivet bestillinger på et par hundrede Meteor-jagere til de hollandske og belgiske luftstyrker. Holland har foreløbig fået 24 Meteor'er, og Belgien har fået leveret tre eskadriller Meteor'er og Vampire.

Flere andre europæiske lande har afgivet betydelige ordrer, deriblandt Sverige, som har afgivet den største ordre, der nogensinde er tilgået et britisk flyvemaskinefirma. Norge og Schweiz har bestilt et større antal Vampire, og Schweiz skal yderligere bygge denne type på licens. Endelig har Danmark valgt at gå ind for Meteor'en, hvoraf der vil blive afgivet bestillinger på levering af 60 luftfartøjer.

De oplysninger, der er givet i denne artikel, viser med tilstrækkelig tydelighed, at den britiske flyvemaskineindustri er velkonsolideret i Europa og at den tillige er i stand til fuldt ud at kunne hjælpe de lande, der er tilsluttet Atlanterhavspagten.

Danmark har også bestilt 28 de Havilland Chipmunk, hvis data findes i nr. 5, side 109.



LUFTENS FÆLLESKLASSE EN REALITET I USA

Nedsatte priser bringer lufttrafikken ny stor kundekreds

I VOR leder i oktobernummeret behandlede vi kort muligheden af at indføre en turistklasse eller fællesklasse i luftfarten for derved at gøre det muligt for et langt større antal mennesker at nyde lufttrafikken fordele — og desuden at sætte luftfartselskaberne i stand til at få balance i regnskabet.

Der har i det sidste årstid været tendenser i retning af at forøge passagertallet ved prisnedsættelser, og især i USA har man indført ruter med fællesklasse-priser i et ret betydeligt omfang.

Allerede sidste vinter blev der på ruterne over Nordatlanten givet mulighed for rabat, hvis man foretog returrejsen inden for en måned, og i den kommende vinter har man endda udvidet disse muligheder. På et antal europæiske ruter kan man også i vinter flyve billigere end den øvrige tid af året, og som bekendt er noget lignende nu også indført på vore indenlandske ruter.

Et simpelt regnestykke.

Det princip, der ligger til grund for disse prisnedsættelser, kan lettest illustreres ved et simpelt regnestykke. Vi tænker os en luft-rute, hvor prisen er 400 kr. Der flyves f. eks. med maskiner til 20 passagerer. Luftfartselskabets udgifter ved at flyve turen er f. eks. 5000 kr. Der skal altså være 12½ passagerer med i gennemsnit, hvis ruten ikke skal give underskud, d.v.s. belægningsprocenten skal være 62,5. Hvis det nu viser sig, at der i en vis periode gennemsnitlig kun er 50 % belægning, så kommer der 4000 kr. ind, og hver tur giver et underskud på 1000 kr. Man sætter så prisen ned til 300 kr. for at tiltrække et større publikum. Hvis der nu gennemsnitlig flyver mere end 13,3 passagerer (66,7 %), betaler prisnedsættelsen sig. Er der 17 passagerer (85 %), giver ruten endda godt overskud.

I virkeligheden er regnestykket naturligvis betydeligt mere kompliceret, da mange forskellige faktorer spiller ind. Det er ikke alle ruter, der egner sig lige godt hertil.

Gode amerikanske erfaringer.

For godt et år siden indførte det amerikanske luftfartselskab Capital Airlines en såkaldt »sky-coach« rute mellem New York og Chicago via Pittsburgh — en rute på ca. 1200 km, altså lidt længere end fra København til Genève. Ruten blev befløjet med DC-4, som i stedet for de normale 44 sæder blev udstyret med 59. Det vil sige, at passagererne bliver pakket sammen som i en langdistance-turistbus, men uden at sidde så længe som i disse. Den normale flyvepris var 44,1 dollars, pullmantogprisen 44,1 og fællesklasse-tog 27,3. Med en flyvepris af 29,6 dollars blev den nye flyverute en alvorlig konkurrent. Med toget tager rejsen 16 timer 45 minutter, med flyvemaskine 4 timer 10 min. Der bliver ikke serveret mad i flyvemaskinen. Ruten beflyves om natten, idet den starter kl. 0100 fra begge retninger. Ved at udnytte maskinerne også på dette tidspunkt kunne man forøge det antal timer, de dagligt fløj, og jo flere timer af døgnet en flyvemaskine kan udnyttes, jo bedre bliver økonomien. Blot med 50 % belægning ville ruten give overskud. Ruten er blevet en stor

succes, og selskabet har derfor oprettet andre, f. eks. mellem New York og Minneapolis med en belægning på 82 %.

Transcontinental & Western Air, Inc. har oprettet en lignende fællesklasserute med DC-3. Denne er oprindelig indrettet til 21 passagerer, men indrettes rundt om i verden med plads til 24, 28, ja 32 passagerer. TWA's rute mellem Kansas City og Los Angeles har i foråret fløjet med over 90 % belægning. Mellem New York og Chicago har man ofte været oppe på 100 % i lang tid. Alle passagerer sagde, at de fløj med denne rute, fordi den var billigere.

Pan American Airways indførte først en fællesklasserute mellem New York og San Juan (Puerto Rico) i Vestindien, en distance på 2600 km, ca. som fra København til Lisabon. Den blev hurtigt så populær, at den måtte dubleres i weekendtrafikken. Ruten flyver fra New York kl. 2130 og ankommer til San Juan 0730, men går tilbage fra 1030 til 1830. Den flyves med 63-sædede DC-4. Mens den normale pris er 100 dollars, koster fællesklasseruten kun 75 dollars. Ved sammenligning med de første tre måneder i 1948, da der kun var normal luft-rute, og de første tre måneder i 1949, da Pan American fløj med begge slags ruter, fås følgende interessante resultat: I 1948 var der 4360 passagerer, i 1949 18.383 — en stigning på 322 procent. Det viste sig, at fællesklassen kun tog meget få passagerer fra førsteklasse, men altså bragte omkring 14.000 nye luft-rutepassagerer.

Northwest Airlines har indført fællesklasse mellem New York og Seattle. Der er 78 % belægning mod øst og 51 % mod vest. Den ledige plads benyttes til fragt, som der er mest af i vestgående retning. Selskabet påtænker at indføre tre klasser: Luksusklasse med ingen eller få mellemlandinger med Boeing Stratocruiser, en standardklasse med DC-4 eller Martin 2-0-2 og endelig den billige klasse.

Skepsis.

Luftfartselskabernes sammenslutning, IATA, har gentagne gange i det sidste år eller mere drøftet indførelsen af fællesklasse. Det er især Pan American og Sabena, der har arbejdet for ideen, mens f. eks. englænderne har været imod, specielt fordi drøftelserne for det meste har drejet sig om atlanterrutens. Mange selskaber mener, at denne ikke egner sig så godt til formålet som andre ruter, hvor der kan foretages hyppigere mellemlandinger, hvilket ofte vil være en betingelse for en stor udnyttelse af pladsen. Jo større nyttelast man medfører, jo mindre brændstof kan man tage med, og jo mindre bliver rækkevidden.

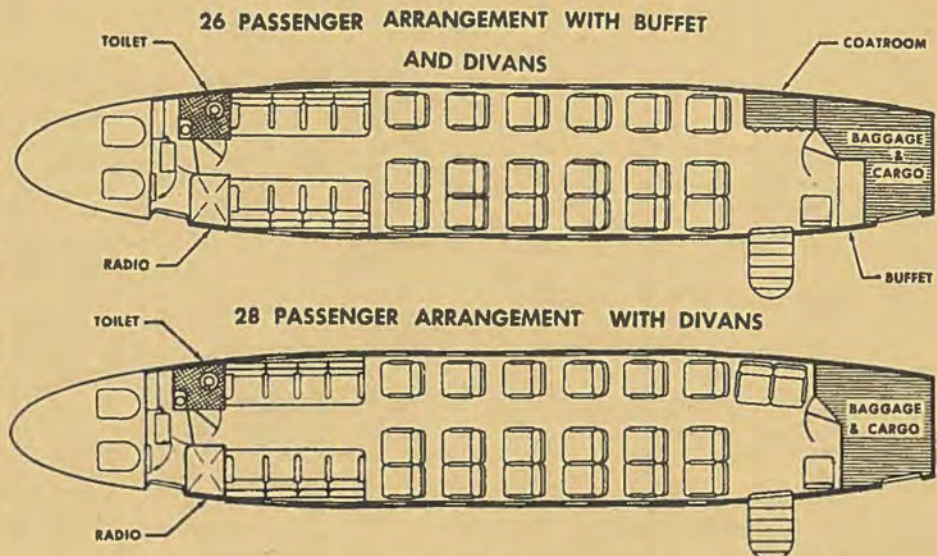
I Sydafrika har tanken fået en kølig modtagelse hos myndighederne, formentlig med jernbanerne i baggrunden.

Præsidenten for United Air Lines, W. A. Patterson, har udtalt sig imod fællesklasse, som han mener vil demoralisere lufttruterne. Hans eksperter havde udregnet, at man skulle forøge passagertallet med 150 pct. for at det kunne betale sig at flyve fællesklasse, men de mente kun, de kunne forvente 70 %.

De amerikanske luftfartsmyndigheder foretog i april og maj en undersøgelse, som viste, at en trediedel af passagererne på fællesklasse ville have fløjet til normal pris, hvis fællesklassen ikke havde været der. Det har givet fællesklassens modstandere anledning til at påpege, at der trækkes passagerer fra de normale ruter. Tænk, hvis jernbanerne i sin tid havde indtaget samme holdning! Nej, det interessante er da, at der kom to trediedele helt nye passagerer ind i trafikflyvningen, et helt nyt klientel, som kan nyde godt af lufttrafikken fordele.

Det er ganske givet, at hvis ikke man er meget velhavende, eller man har et firma eller en organisation til at betale ens rejse, eller man har ganske overordentlig travlt, så tvinges man til at benytte almindelig trafik på jorden. Hvis det skal blive almindeligt at rejse ad luftvejen, så må man kunne flyve billigere, selv om det betyder, at man må give afkald på noget af den komfort, som luftfartselskaberne har lagt meget stor vægt på. Selv om forholdene måske er gunstigere i U.S.A. end i Europa, så må de amerikanske erfaringer dog også give andre landes selskaber noget at tænke på.

PW.



Den oprindelig til 21 passagerer beregnede Douglas DC-3 bruges nu til op til 28. Her er to indretninger for Super DC-3'en.

FLYVELOTTERIETS RESULTAT

SÅ er salget af flyvelotteriets lodsedler sluttet for i år, og takket være assistancen fra kiosker, boghandlere og andre sælgere er resultatet blevet ret tilfredsstillende, selv om det havde været allerbedst, hvis resultatet havde været: »udsolgt«. Som bekendt var flyvelotteriet på 150.000 lodsedler à 1 kr., og deraf er ialt blevet solgt 126.700.

Klubberne landet over har ialt solgt 40921 lodsedler, og det er for lidt. Det er mindre end forrige år, hvor klubsalget lå på 45.100 lodsedler, og langt, langt mindre end første år, hvor klubberne tilsammen solgte lige ved 100.000 lodsedler. Hvis et fremtidigt lotteri skal være sikker på succes, kommer det ganske givet til at afhænge helt og holdent af klubbernes indsats, fordi man ikke kan påregne, at »fremmede« i det lange løb vil blive ved med at assistere ved salget. Klubberne får pengene, og derfor må klubberne også gøre den største indsats.

Samtidig med denne offentliggørelse af salgsresultatet har DKDAS fået den glædelige meddelelse, at finansministeriet har fritaget flyvelotteriet for betaling af afgiften for solgte lodsedler, og dette betyder en ekstra gevinst på ca. 33.000 kroner, som kommer klubberne tilgode.

Salget for de byers vedkommende, hvori der findes klubber, fordeler sig som følger:

	Motor-flyve-klubber	Svæve-flyve-klubber	Model-flyve-klubber
Abybro	—	—	145
Ålborg	2115	—	152
Århus	86	400	200
Assens	—	—	71
Birkerød	—	1400	—
Dianalund	—	—	400
Esbjerg	1032	300	581
Fredericia	500	—	—
Grenå	—	—	500
Haderslev	—	50	—
Haslev	—	—	205
Havdrup	—	665	—
Hillerød	312	1068	—
Hjortshøj	—	—	30
Holstebro	149	—	—
Horsens	—	—	125
Herning	500	500	—
Kolding	464	395	300
Køge	—	—	400
Nakskov	—	300	150
Nykøbing F.	551	500	190
Nykøbing M.	—	—	131
Nykøbing S.	—	400	—
Nyborg	—	—	250
Næstved	—	100	172
Odense	5785	2028	1000
Randers	—	200	—
Ringsted	—	350	300
Roskilde	—	16	180
Rødby	—	500	—
Rønne	—	2115	200
Silkeborg	—	100	—
Slagelse	—	280	306
Struer	—	150	—
Stubbekøbing	—	—	181
Thisted	600	—	—
Tønder	—	150	—
Vejle	270	400	150
Viborg	200	300	—
København	2892	473	3807
	15456	13140	10126



Gennem årene har nogle damer udenfor privatflyvnings kreds af forståelse for sagen hjulpet glimrende med salget. Her ses fru E. Kofod-Jensen i fuldt sving på Rådhuspladsen i København.

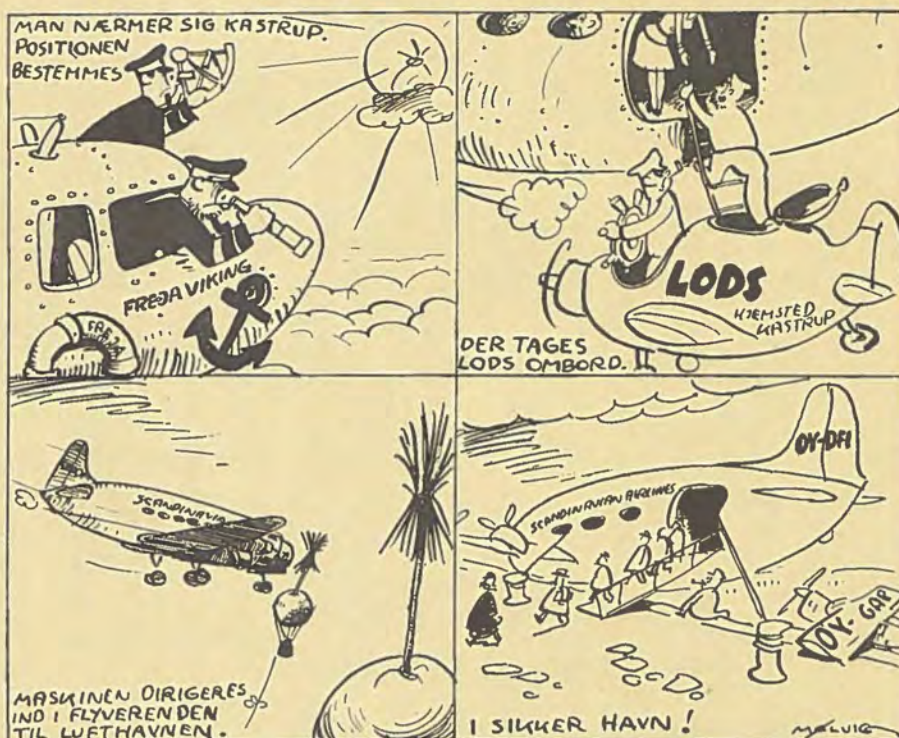
Ialt	38722
Aerosport	319
Danske Flyvere's medlemmer pr. giro	785
DKDAS's medlemmer pr. giro	1095
Ialt ..	40921

Salget af de 126.700 lodsedler fordeler sig iøvrigt således:

Klubberne	40921
Boghandlere	9656
Kiosker	43578
Andet salg	32545
Samlet salg ...	126700 lodsedler.

At klubbernes medlemmer kan sælge lodsedler, viser indberetningerne fra unionerne. Indenfor Motorflyver Unionen står *Svend Aage Volder* (Fyens Flyveklub) som nr. 1 med et salg på 3000 lodsedler. Nr. 2 er skovfoged *Palmvang*, Tureby (Sportsflyveklubben, København) med et salg på 1300 lodsedler. Nr. 1 blandt svæveflyverne er *Anders Haarby Hansen* (Birkerød Flyveklub) med et salg på 1240 lodsedler, og for Modelflyver Unionens vedkommende ligger *Fritz Neumann* (Sportsflyveklubben, København) i spidsen med 896 solgte lodsedler.

MØLVIG: På pilotkonferencen i København drøftedes bl. a. de store trafikmaskinens navigation, og man ønskede her indført et princip baseret på skibs-navigering.





The Vickers „Viscount“



Vickers „Viscount“, som er udstyret med Rolls-Royce „Darts“,
er den første passagermaskine i verden med propel-gasturbiner,
der har opnået Air Registration Board luftdygtighedsbevis.

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED . DERBY . ENGLAND

FLYVESPORT OG FLYVEKULLER

IANLEDNING af sagen mod en ung, flynsk privatflyver, som var tiltalt for at have fløjet i 30 m ned over en strandbred for at nedkaste cigaretter til sin kæreste, og som senere blev idømt en bøde på 300 kr. (anklagemyndigheden havde krævet 500 kr. og fratagelse af certifikatet ½ år), bragte Berlingske Tidende den 17. september en leder under ovenstående titel.

Med udgangspunkt i engelske klager over støjen over London skriver bladet, at man kan konstatere, at luftfarten hidtil har gjort verden større skade end gavn, men at intet land nu kan undlade at være med uden at forsømme sine opgaver i den samarbejdende verden.

Senere hedder det: »Det er vel sådan, at privat flyvning må tillades, fordi det til dels skyldes den, at flyvefærdigheden kan opnås og offentlig flyvning få tilstrækkelig tilgang (andet motiv kan der da vel ikke være). Men der er så stor fristelse til misbrug af en privatflyvers magt, at der i tide må skrides meget alvorligt ind mod udskjelser.»

Efter en omtale af retssagen mod den unge flyver slutter lederen: »Det meddeles imidlertid nu, at man i flyveinteresserede kredse vil gøre alt for at statuere, at den lille »spøg« ikke har været så farlig, at den kan berettigede til så stor straf.

Vi tror, at vedkommende kredse viser kortsyn, dersom de forsøger at gøre den spøgefulde ynglings sag til deres. Vi tror, at de tjente deres egen sag bedre, hvis de stræbte efter at gøre folk klart, at han kun er en beklagelig undtagelse fra regelen, og at streger som hans ikke finder ringeste undskyldning hos ansvarsbevidste fagfolk.»

FLYV's læsere vil vide, at vi er enige med disse slutbemærkninger. Vi har gentagne

gange advaret mod uforsvarlig flyvning, som vækker myndighedernes og offentlighedens mishag.

Rent bortset fra det lovstridige og farlige, så skader det flyvesagen. Det ses af den citerede leder, det ses af kampagner mod støj fra luften i andre blade, mod grundejernes skarpe modstand mod anlæg af nødvendige flyvepladser o.s.v. Alene for at fremme flyvesagen må der flyves efter reglerne og med udvisen af alt muligt hensyn.

En skuffende bemærkning.

Det er rigtigt, hvad bladet skriver, men vi følger dog trang til at uddybe bemærkningen i den lille parentes »andet motiv kan der vel ikke være«. Vist er privatflyvnings betydning for flyvefærdigheden og den offentlige flyvnings tilgang særdeles væsentlig, som vi tit og ofte har påpeget. Men er der ikke andre motiver for at tillade privat flyvning? Skal en forretningsmand ikke have lov at rejse i sin egen flyvemaskine som i sin egen bil? Skulle man ikke have lov til at flyve på ferieture og lære fremmede lande og mennesker at kende, ganske som man kan cykle, motorcykle eller bile på ferie? Skulle man ikke have lov at flyve, bare fordi man kan lide det? Ligesom man kører bil eller sejler?

Det er ikke blot privatflyvemaskiner som larmer.

I offentlighedens og visse blades kampagne mod larm fra privatflyvepladser, mod højttalere fra luften, mod flyvepladser o.s.v. er der selvfølgelig den uomstødelige kendsgerning, at flyvemaskiner ikke er lydløse (det ved flyverne bedst) men er der ikke også i en del tilfælde en vis mængde hysteri indblandet? Vi husker endnu sagen fra

Lundtofte, hvor klager fra befolkningen stoppede Sportsflyveklubbens virksomhed en tid og senere begrænsede den katastrofalt — til trods for, at størstedelen af beboerne sikkert var kommet til egen efter anlæggelsen af flyvepladsen. En skønne dag kommer beboerne i Kasturup nok og forlanger lufthavnen nedlagt.

Mærkeligt nok er der ingen, der klager over den larm, som tog, motorcykler, lastbiler, sporvogne og skrigende børn forårsager. Intensiteten fra sporvognenes larm overdøves som regel ganske forbiflyvende flyvemaskiner — ja, trods det, at undertegnede vinduer vender til modsat side af gaden, bliver aflytningen af en radio 1½ meter bag mig gerne overdøvet, når en sporvogn kører forbi. Men den slags larm har folk vænnet sig til, og så klager man ikke.

Det er som regel privatflyverne, det går ud over ved klager over larm fra luften, men de er ikke ene om at lave den. Rent bortset fra trafikflyvemaskinerne, så findes der også militære flyvemaskiner, som er alt andet end lydløse, og der vil komme flere af dem. De er nødt til at kunne flyve lavt, fordi det kan have sin militære betydning. De er nødt til at træne kunstflyvning. Flyverne har ordre til så vidt muligt at holde sig fra beboede steder, men det er vanskeligt i et så tæt beboet land. Og så er der dem, som ikke gør det. F. eks. over Københavns nordlige dele ligger der uhyre ofte en Harvard eller en Oxford, hvis fører åbenbart »kender nogen« og skal vise dette. Og som bekendt kan en Harvard eller en Oxford lave en ganske infernalsk larm, hvis føreren vil. Og det vil han.

Under alle omstændigheder ser vi, at flyvningen har mange modstandere. Ved at flyve hensynsfuldt kan vi sørge for, at de ikke formerer sig for stærkt, men vi må også passe på, at hysteri ikke får lov at bremse flyvningen, som er en nødvendighed idag.

PW.

Med FLYV i C. A. B. Minicab

MINICAB var et tilfældigt bekendtskab, som jeg gjorde på en lille fransk flyveplads og straks prøvede. Den er bygget af et nyt privat firma, Constructions Aéronautiques du Béarn, som bygger en lille serie af den. Firmaet har foreløbig kun 10 personer beskæftiget alt ialt, af hvilke 60 pct. flyver selv. GY-20 Minicab er konstrueret af samme konstruktør, som er ansvarlig for SIPA 90. Den er yderligere en smule mindre, idet dens data er følgende: Spændvidde 8,14 m, længde 5,45 m, planareal 10 m², tomvægt 265, fuldvægt 475 kg. Den er udstyret med en 65 hk Continentalmotor. Præstationer: Topfart 205 km/t, højeste rejsefart 180 km/t (begge 5 km/t mindre uden hjulbeklædning), landingsfart 75 km/t, stighastighed 3,4 m/sek, rækkevidde 450 km.

Maskinen er bygget helt igennem i træ med planet ud i eet stykke med kun een hovedbjælke. Der er ikke flaps eller slots, ja endog ikke styrbar trimmer, men kun en på jorden indstillelig trimklap, så det er en meget enkel maskine. Den kostede da også kun ca. 21.000 kr. direkte omregnet og 22.000 for luksusversionen, der bl. a. var forsynet med normalt trim.

I kabinen var der dobbeltstyring med en-

kelt togetret styrepind som på KZ-maskinerne. Kabinen forekom mig noget trang og for lavloftet. Jeg hører ikke til de højeste, og dog strejfede mit hoved taget, hvilket ikke var særlig behageligt, da det på den hurtige demonstrationstur ikke var mig

muligt at finde fastspændingsbæltet, som piloten normalt ikke anvendte på demonstrationsflyvninger!

Udsynet er jævnt godt som på de fleste lavvingede typer, men jeg har set det bedre på andre.

Selve flyveegenskaberne forekom meget normale, den var let at manøvrere, men sideroret syntes lidt for hårdt.

Maskinens fordel skulle ligge i dens enkelthed og derfor relativt ringe pris.

PW.



Minicab er kun godt 8 m i spændvidde og udstyret med 65 hk Continental-motor.



Der er noget virkelig nyt i Sikorsky helikopterens gennemprøvede, pålidelige præstationer under alle forhold — verden over.

Sikorsky helikoptere anvendes i Antartctic, i arktiske egne, ved ækvator — i den bitreste kulde, den stærkeste ørkenhede — over høje bjerge og stormfulde oceaner.

Hundreder af mennesker er blevet reddet fra utilgængelige steder. Uden Sikorsky helikopteren ville disse personer have været fortabt. Vi skal nævne nogle få af Sikorsky helikopterens andre vigtige funktioner: Regelmæssig udbringning af post, bopudring af mark- og skovarealer, som er angrebet af skadelige insekter, forsyninger til afsides liggende områder, lokalisering af mineralforekomster, undersøgelser af ikke-kortlagte landstrækninger etc. etc.

Sikorsky helikopterne er robuste og pålidelige. Både for regeringsmyndigheder og private firmaer præsterer den ting, som før blev anset for umulige.



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

NYT UDE OG HJEMME



Avro 707 var en af de mest opsigtsvækkende typer i Farnborough i år. Det er en forsøgstype, som især for kort tid siden forulykkede. Det er farligere nu end nogensinde at være prøveflyver.

Den første britiske flyvemaskine udstyret med delta-vinger

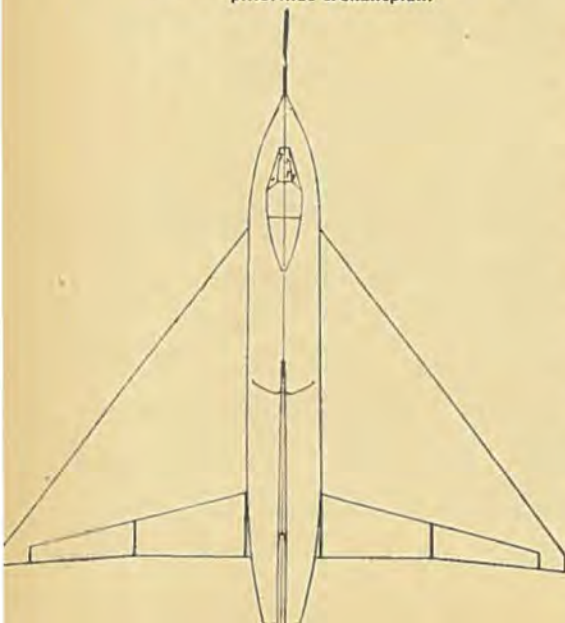
A. V. Roe & Co. præsenterede under udstillingen i Farnborough den første britisk-byggede flyvemaskine udstyret med såkaldte delta-vinger. Typen, der hed Avro 707, foretog sin første flyvning den 4. september i år; den varede 20 minutter, og to dage senere blev luftfartøjet fløjet til Farnborough. Avro 707 er en forsøgstype; de første konstruktionsarbejder blev påbegyndt i 1947, og den 3. september i år foretoges de første køreprøver på jorden.

Avro 707 er et ensædet luftfartøj, udstyret med en Rolls-Royce Derwent reaktor. Det har en spændvidde på 10,06 m, og kroppens længde er 9,14 m. Høje længden fra den forreste del af næsen til den bageste kant af sideroret er 11,58 m. De to af hjulene på det trehjulede understel trækkes op indefter, mens næsehjulet trækkes bagud. Der er anbragt bremsekapper både på over- og undersiden af vingen samt på kroppen under halefinnen og sideroret. Luftindtaget for Derwent motoren er anbragt ovenpå kroppen. Data for luftfartøjets præstationer er endnu ikke tilgængelige.

Nye priser over Atlanten.

Efter devalueringen er de nye priser over Atlanterhavet fra København til New York og retur steget til 4817 kr. Indtil 30. april kan man dog få returbilletter med 60 dages gyldighed med 25 pct. rabat og derved spare 1136 kr. SAS's atlantehavsrute vil fremtidig også inddrage Hamborg i sit rutenet.

Avro 707 er en haleløs type med stærkt pilformet trekantplan.



600 timer mellem hvert hovedeftersyn.

Mange har haft den indvending imod reaktorerne, at deres levetid var altfor kort, og at det var meget tidsspildende at skulle foretage så hyppige eftersyn. Denne påstand er imidlertid nu gjort grundigt til skamme efter at de Havillands Goblin 2 reaktor af de britiske luftfartsmyndigheder har fået godkendt en driftstid på 600 timer mellem hvert hovedeftersyn. Bagved denne anerkendelse ligger et meget stort arbejde, blandt andet adskillige prøver på 500 timers varighed.

Short Sealand demonstreret i Danmark.

Ifølge meddelelser i dagspressen blev det engelske amfiblum, Short Sealand, sidst i september demonstreret i København.

SAS flyver til østen.

Sidst i oktober startede SAS forsøgsvis en rute til Bangkok via Zürich, Rom, Damaskus, Karachi og Calcutta. Der skal udføres fem flyvninger på ruten, som beflyves med DC-6. Normændene deltager ikke i flyvningen, da Braathen i forvejen flyver på østen.

Trafikflyvernes internationale kongres i København.

I dagene fra d. 9. til 13. oktober afholdt trafikflyvernes internationale organisation IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations) sin fjerde kongres, som var henlagt til København, hvor DDL's pilotforening med dens formand, luftkaptajn A. Jensen, var vært. Kongressens åbning overværedes af trafikminister Carl Petersen og overingenør E. Møller Hansen, Statens Luftfartstilsyn.

På kongressen, hvori der deltog repræsentanter for 17 forskellige nationer, og hvortil ICAO havde sendt M. Bedin som observatør, drøftedes en lang række spørgsmål med henblik på fremme af flyvesikkerheden, og resultatet af disse drøftelser vil blive tilstillet ICAO. Ingen kan vel heller ikke bedre end de praktiske flyvere fremkomme med forslag til ændringer og forbedringer, som skønnes at være påkrævet.

Blandt de spørgsmål, der blev behandlet på kongressen, var indførelsen af ensartede måle- og vægtsystemer i luftfarten, afmærkning af startbaner, anflyvningslys, besætningernes sammensætning, størrelse, arbejdstid og kommandoforhold, oprettelse af luftfartsdomstole med henblik på havariundersøgelser, eventuel ændring af VFR- og IFR-reglerne, henstilling til ICAO om at undersøge virkningerne af opholdet i trykkabiner m. m.

På dette tidspunkt, hvor disse linier skrives, er en nærmere redegørelse for kongressens forløb under udarbejdelse, og FLYV vil i sit næste nummer bringe en omtale heraf. IFALPA, som er startet i 1948, afholder sin næste kongres i Bryssel i april 1950.

Mamba-Dakota

Sensationel ombygning af DC-3'en

En af de mest lovende efterfølgere for DC-3'en er netop blevet demonstreret i England. Det er ikke Super DC-3'en (FLYV nr. 5 og 6) men Mamba-Dakotaen.

Hos Armstrong Siddeley har man udbygget de to Pratt & Whitney Twin Wasp motorer i en standard RAF-Dakota med to Mamba propel-turbiner på hver 1.475 hk. Med disse opfylder Dakotaen alle ICAO's betingelser. I den engelske fagpresse hedder det, at dette betyder fornyet liv for »luftens fordvogn«. Med Mamba-turbiner kan den mange år endnu fortsætte sit arbejde. Den højeste tilladte startvægt bliver kun 600 kg mindre end den nu tilladte startvægt for Dakota med Twin Wasp motorer (12.730 kg). Uden mindste ændringer i maskinens struktur, bortset fra motorenes fastgøringspunkter, får man en helt ny flyvemaskine med en større hastighed og bekvemmelighed. Mamba-Dakotaen får en højeste marchhastighed på over 360 km/t. Med hensyn til bekvemmeligheden er det jo almindelig kendt, at en turbine frembringer betydelig mindre støj og vibration end en stempelmotor. På afstande under 560 km bliver Mamba-Dakotaens lasteevne endog større end DC-3'ens nu. Og som allerede nævnt bliver den på intet tidspunkt mere end 600 kg mindre.

Dertil kommer endvidere, at et luftfartsselskab, som lader sine DC-3'er udruste med Mamba-turbiner, får en propel-turbine-type, med hvilken de billigt kan skaffe sig erfaringer før køb af f. eks. Vickers Viscount og Handley Page Hermes V. Man har samtidig et helt moderne og bekvemt fly at stille til passagerernes disposition — og man har løst problemet med Dakotaens efterfølger for nogen tid fremover for en billig penge.

Mamba har nu en løbetid på over 8000 timer. Den anvendes i typerne Armstrong Whitworth Apollo, Handley Page Marathon, Avro Athena og Boulton Paul Balliol. En version har under 500 timers løb kun behøvet 15 »man-hours« til eftersyn. C. C.

Hvor længe kan en flyvemaskine holde sig i luften?

Det er svært at svare på. Tilsyneladende kan den holde sig flyvende, lige så længe motoren har lov at gå mellem to hovedeftersyn. I U.S.A. har forskellige flyvere vist, at denne påstand ikke er helt ude i det blå. Forrige forår satte to kaliforniske flyvere, Bill Berris og Dick Riedel, varighedsrekord ved at holde sig flyvende i 1.008 timer, og mens disse linier skrives, er to andre amerikanere, Bob Woodhouse og Woody Jongeward, i færd med at slå denne rekord. Den 6. oktober havde de passeret de 1.008 timer, og på dette tidspunkt, hvor de således allerede havde tilbragt seks uger i luften, meddelte de, at de ville blive deroppe en ugestid endnu. Måske er de der endnu, når dette nummer af FLYV kommer læserne i hænde.

De første reaktorjagere ankommet.

Den 7. oktober ankom de første to Gloster Meteor til Københavns Lufthavn, ført af kommandørkaptajn Erik Rasmussen og kaptajn-løjtnant Wichmann. En tredje, ført af kaptajn-løjtnant Brodersen blev forsinket af en punktering. Turen var gået via Holland (som selv har Meteorjagere), og de næsten 600 km fra Twente blev fløjet på 49 minutter.

I alt ventes 20 Gloster Meteor 4 og tre-fire af de tosedede Meteor 7 i denne omgang, og Danmark er hermed blevet udstyret med førstelinies moderne jagere. I tiden mellem de to verdenskrige lå vi altid et godt stykke bagude, hvad moderniteten angik, men selv om Gloster Meteor lige nåede at deltage i slutrunden i 1945, så er den stadig en fuldt moderne type, som sammen med de Havilland Vampire udgør hovedhjørnestenen i Vesteuropas forsvar i luften. At Meteor i nye og forbedrede udgaver stadig holdes »up to date«, så man på sidste Farnborough-udstilling.

Flyveulykken den 28. september.

Kaptajn i Hærens Flyvetropper, *Niels von Holstein-Rathlou*, blev den 28.9. dræbt ved en flyveulykke, idet hans Spitfire styrtede i Øresund. Kaptajnen havde øvet kunstflyvning ude over sundet og menes muligvis at have fejlbundet højden over vandoverfladen i det disede vejr.

Kaptajn von Holstein-Rathlou var kendt som en dygtig sportsmand; i mange år var han en af vore bedste orienteringsløbere og deltog i adskillige idrætsstævner. Han blev flyver i 1936, og den raske sportsmand blev også en dygtig jagerflyver. Under krigen var han i Sverige, og han var leder af den eskadrille SAAB B 17, der umiddelbart før kapitulationen stod klar i Sverige med danske kokarder og med dansk besætning — parat til at gribe ind, hvis det skulle komme til kamphandlinger i Danmark ved de allieredes indmarch.

I sommer havde han deltaget i opmålings-flyvningerne på Grønland med den flyvende fæstning og var kommet hjem for at genoptage Spitfire-flyvningen nogle få dage før ulykken. Holstein-Rathlou, der blev 39 år gammel, var chef for 2. eskadrille i Værlose.

Nye måltyper for luftværnsskytsets øvelsesskydninger.

I U.S.A. vil luftværnsskytsets betjeningsmandskab i nær fremtid blive udsat for hårde prøvelser, fordi man vil erstatte de hidtil anvendte mål: almindelige radiostyrede flyvemaskiner, slæbemål og små førerløse flyvemaskiner, med et V-1-lignende mål, den ubemandede, radiostyrede Martin KDM-1 »flyvende bombe«, der drives ved hjælp af en kanalreaktor. Da dette »luftfartøjes« hastighed ikke ligger langt fra lydens, vil luftværnsskytsets betjeningsmandskab komme ud for helt andre opgaver end tilfældet hidtil har været, idet KDM-1's hastighed svarer til de i øjeblikket eksisterende reaktorjageres — og bombes meget store fart.

På bosstående billede har tegneren skitseret, hvordan en øvelsesskydning af denne art vil komme til at forme sig.

Den fjernstyrede »bombe« KDM-1 er en videreudvikling af Gorgon IV; den vil blive startet fra Black Widow jager, anbragt på dennes underside, og efter starten fortsætter »bomben« sin flugt ved hjælp af sin egen kanalreaktor. De forsøg, der hidtil har fundet sted, har vist, at den vil kunne dirigeres i alle retninger. Når brændstoffet er opbrugt, træder en faldskærm automatisk i funktion, og den bærer »bomben« ned til vandoverfladen, hvorfra den fiskes op og gøres klar til brug igen.



De tider er forbi, da man kunne bruge udrangerede flyvemaskiner til at slæbe skydemål.
— Nutidens måltyper er radiostyrede raketdrevne luftfartøjer.

SABENA køber flere DC-6.

Det belgiske luftfartselskab SABENA har i oktober bestilt to nye DC-6. Selskabets luftflåde kommer derved op på 61 enheder, nemlig 3 DC-6, 7 DC-4, 6 Convair, 17 DC-3, 1 C-54, 7 C-47, 6 Dove og 12 andre typer.

Pr. oktober 1949 findes der verden over ialt 145 DC-6'ere på lufruterne, og deraf 109 i U.S.A., 22 i Europa og 14 i den øvrige del af verden.

SABENA's trafikresultater for 1948.

På SABENA's ordinære generalforsamling den 1. oktober meddeltes, at underskuddet på driftsregnskabet for 1948 udgjorde ialt 18.988.333,67 belgiske francs. Trafikresultaterne for 1948 havde været følgende (tallene for 1947 er angivet i parentes):

Disponible ton/km:	46.550.454	(38.850.453)
Fløjne ton/km:	29.106.593	(24.509.286)
Belægningsgrad:	62,5 pct.	(63 pct.)
Fløjne km:	13.620.804	(12.487.588)
Antal passagerer:	146.111	(186.127)
Pass./km:	216.230.445	(214.790.253)
Ton/km fragt:	7.345.319	(3.357.941)
Ton/km post:	1.052.982	(861.875)

Pr. 1. oktober 1949 bestod SABENA's stab af personel af 3335; dette tal omfatter 241 flyvende personel, 1178 funktionærer, 1160 arbejdere og 756 indfødte i Belgisk Congo.

Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund.

Den 13. november runder SIL/FFF de 30 år. Formanden for FFF er idag professor *Arvo Ylisen* — mangeårig chefkonstruktør ved statens flyfabrik i Tammerfors. Ligesom DKDAS har SIL/FFF tre afdelinger, henholdsvis for motor-, svæve- og modelflyvning. Alle disse afdelinger rummes i kontoret i Mannerheimintie i Helsingfors, som ledes af generalsekretæren, redaktør *Pärttyli Virkki*.

Der er i øjeblikket ingen motorflyveklub tilsluttet FFF på grund af valutabesværligheder. I stedet sætter man så meget mere ind på svæveflyvningen. Der er tilsluttet 60 svæveflyveklubber over hele landet. Disse har et medlemstal på ca. 2700 medlemmer og ialt 125 glidere og svæveplaner. Som bekendt har FFF sin egen svæveflyveskole på Jämsilä, hvor i tidens løb adskillige danskere har været på besøg. Her har man hvert år ca. 300 elever i sommermånederne. Det materiel, som anvendes i Finland, adskiller sig noget fra det danske ved for en stor del at være hjemmekonstrueret. FFF serie-fremstiller i øjeblikket på Jämsilä glideren *Harakka II* til klubberne. Denne type — som før er præsteret i FLYV — skal nu erstatte de resterende Grunau 9 og SG-38'er og bliver standard-glider i Finland. Dette vil lette produktionen af reservede og gøre anskaffelse og vedligeholdelse billigere, hvorved svæveflyvningen i det hele bliver billigere. Overgangs-



Den nye KDM-1 afviger i udseende kun lidt fra denne Gorgon IV.

typen er PIK-5, som er konstrueret af *Kalle Temmes*. Typen har vakt opmærksomhed udenfor Finland og er solgt til Norge og Sverige. Under bygning på Jämsilä er PIK-3 (svæver til Olympia), som vil være færdig til December. Ingeniørerne *Lars Normeen* og *Per Schalin* har også arbejdet med PIK-6 — men penge savnes. Denne skulle ellers blive det helt store.

FFF har tilsluttet 70 modelflyveklubber. Blandt disse adskillige spejdergrupper, socialdemokratiske ungdom etc. etc. i Finland har nemlig de fleste ungdomsorganisationer en modelflyveafdeling. Finlands Flygförbund har selv en fabrik, som fremstiller billige byggesæt til klubberne. Der fremstilles årligt 35-40.000 byggesæt. 90 pct. af salget ligger i prisklassen mellem 1,50-4,55 danske kroner. FFF's fabrik dækker foruden klubberne 90 pct. af markedet i Finland og bringer gode penge til forbundet.

»Vore planer for fremtiden,« fortæller generalsekretær *Pärttyli Virkki*, »er oprettelsen af en motorflyveklub. Der findes i dag ca. 20 civile flyvemaskiner i Finland, men ingen tilhører en klub. Vi prøver at få bevilget valuta til indkøb af en eller flere maskiner. Iøvrigt er 5 af vore 20 maskiner danske KZ-VII'er.« Videre udtaler redaktør *Virkki* om forholdet til Danmark: »Vi er i Finland meget glade for den kontakt, vi har med Danmark. FFF vil gøre alt for at fremme samarbejdet i fremtiden, og vi håber at kunne starte en udveksling af svæveflyvere. Vi vil gerne se flere danskere på Jämsilä. Jeg er overbevist om, at vi kan lære meget af hinanden. Finlands model-, svæve- og motorflyvere vil i fremtiden med største interesse følge udviklingen i Danmark. Vi har i øjeblikket svære forhold grundet valutabesværligheder, men vi håber snart at kunne se en ende på disse. Vi har i alle tilfælde de bedste håb for fremtiden.« C.C.

Amerikansk kampmaskine udstyret med tre reaktorer.

Glenn L. Martin Company har fornylig bragt en ny kampmaskine på markedet, typen Martin XB-51, som er det første luftfartøj efter krigen, der er specielt konstrueret til bekæmpelse af mål på jorden.

XB-51 er udstyret med tre turboreaktorer; de to er anbragt på støtter på undersiden af kroppen i nærheden af førerrummet, og den tredje i den bageste del af kroppen. XB-51 er de amerikanske luftstyrkers første luftfartøj med tre reaktorer.

De tynde bærepåner er anbragt i pil-form under en vinkel på 35°, og de har en spændvidde på ca. 16,76 m. Kroppen er ca. 24,38 m lang. Haleplanet er ligeledes anbragt i pil-form under en vinkel på 35°, og det sidder øverst på toppen af halefinnen. Understellet er af tandemtypen, mægt til det der findes på bomberen Martin XB-48. Besætningen består af to mand: flyveren og radio-telegrafisten.

XB-51, som er resultatet af næsten to års arbejde, er for tiden ved at gennemgå alle de prøver, der er nødvendige, inden det kan komme i luften.

To udvendige reaktorer og en tredje indbygget i halen driver kampmaskinen Martin XB-51.





Vort sølv-c register



De to små billeder til venstre viser Henry Petersen og Svend Michaelsen. Til højre for dem er Johs. Mark ved at ordne et venturirør og Bent Halling ved at gøre sig klar til start i BUX. Nederst ses Otto Jespersen, Jens Kjemtrup og Tage Slottboe.

ENDNU er sølv-c (desværre) en sådan sjældenhed i Danmark, at vi finder det berettiget at fortsætte vor fortegnelse over sølv-c-indehaverne. Vi håber, det engang bliver uoverkommeligt, så vi i stedet kan gå over til en guld-c-liste.

De første 16 findes i nr. 11/1947 side 254-56, nr. 17 i nr. 1/48 side 16, nr. 18 i nr. 5/48 side 103 og nr. 19 og 20 i nr. 12/48 side 263. Vi bringer her nr. 21-29, altså hele 9 nye, idet siden sidste nummer også Herning har fået sit første sølv. Og helt udelukket er det vil ikke, at nogle 5-timers prøver på skrant kan sætte årets tal højere op.

Rækkefølgen er nu desværre ikke længere helt kronologisk, idet Kjemstrups først blev »opdaget« på et tidspunkt, hvor tre senere havde fået deres nummererede knap udlæret.

21. **Henry Petersen**, Stamgruppen. Maskinarbejder.

5 t. 20 min., 10/7-49, Vandel. Olympia.
1350 m, 10/7-49, Vandel. Olympia.
70 km, 24/8-47, Værløse-Slagelse. Baby.
Gl. modelflyver. Begyndt svæveflyvning 1938, S i 1942, instruktør og byggekontrollant.

22. **Hans Hende Jacobsen**, Slagelse Flyveklub, Maskinarbejder.

5 t. 05 min., 6/6-49, Vejrhøj. Baby.
1900 m, 23/7-49, Vandel. Baby.
53 km, 23/7-49, Vandel-Skrydstrup. Baby.
Gammel modelflyver. Begyndt svæveflyvning 1944, S i 1948.

23. **Signe Skafte Møller**, kontorassistent.

5 t. 31 min., 23/7-49, Vandel. Baby.
2250 m, 23/7-49, Vandel. Baby.
82 km, 28/7-48, Vandel-Madum. Baby.
Begyndt svæveflyvning 1947, S i 1948. Instruktør.

24. **Johannes Mark**, Stamgruppen, værktøjsmager.

5 t. 00 min., 11/8-49, Vandel-Gejlå. Baby.
1100 m, 9/7-49, Vandel. Baby.
91 km, 11/8-49, Vandel-Gejlå. Baby.
Begyndt svæveflyvning 1932 (A nr. 5), S i 1947.

25. **Tage Slottboe**, Slagelse Flyveklub, mekaniker.

5 t. 08 min., 13/3-49, Vejrhøj. Hütter 17.
1500 m, 19/8-49, Vandel. Baby.
63 km, 25/7-49, Vandel-Hejsager strand. Baby.
Begyndt svæveflyvning 1942, S i 1944.

26. **Bent Halling Pedersen**, Stamgruppen, flyvemekaniker.

5 t. 30 min., 20/8-49, Vandel. Baby.
1700 m, 19/8-49, Vandel. Baby.
87 km, 16/8-49, Vandel-Højby (Fyn). Baby.
Begyndt svæveflyvning 1935, S i 1943. Instruktør.

27. **Jens Eiler Kjemtrup**, Polyteknisk Flyvegruppe, stud. polyt.

5 t. 30 min., 27/10-48, Lønstrup. Baby.
1020 m, 10/5-49, Avedøre. Baby.
75 km, 30/7-49, Vandel-Beldringe. Baby.
Gammel modelflyver. Begyndt svæveflyvning 1946, S i 1948. Instruktør.

28. **Otto Jespersen**, Polyteknisk Flyvegruppe. Stud. polyt.

5 t. 11 min., 22/8-47, Hodkovic. Weihe.
1650 m, 19/8-47, Hodkovic. Olympia.
83 km, 20/8-49, Beynes-La Lande s/Eure. 310 P.
Gammel modelflyver. Begyndt svæveflyvning 1945. Har ikke S (farveblind).

29. **Svend Michaelsen**, Herning Svæveflyveklub, pladesmed.

5 t. 07 min., 24/9-49, Bogensholm. Baby.
1425 m, 13/6-48, Vandel. Baby.
56 km, 15/7-49, Herning-Vandel. Baby.
Gl. modelflyver. Begyndt svæveflyvning 1946, S i 1948. Instruktør 1948.



Hans Hende Jacobsen og Signe Skafte Møller.

Guld-c med egeløv og diamanter —

Det varer længe, inden Cowboy får sit ønske opfyldt om at flyve for sin fornøjelse. Engang var det sølv-c, der plagede ham, og nu som bekendt distancen til gullet. Nu har polakkerne frataget ham udsigten til fornøjelsesflyvning ved at foreslå indført højere prøver end guld-c. De ville have en prøve med 500 km distance og 5000 m højde, men ved FAI-mødet i Cleveland ordnede man det på den måde, at man foruden den gyldne egeløvskrans om de tre måger kan få hver måge udsmykket med en diamanter for følgende tre betingelser: en målflyvning på 300 km, en fri distance på 500 km og en højdevinding på 5000 meter. Svæveflyvere, som kan eftervise en eller flere af disse præstationer, kan med det samme lade diamanterne sætte på.

Til mødet havde Dansk Svæveflyver Union indsendt forslag om at måtte udføre sølv- og guld-c-distancerne som ud-og-hjemflyvninger til angivet mål. I forvejen må man gøre det på trekantbaner, og da ud-og-hjemflyvning i hvert fald er sværere end distance ligeud, mente vi, det kunne godkendes. Som meddelt i sidste nummer, blev det afslået. Det viste sig at være en »genganger«, som tidligere er diskuteret, og det blev afslået, fordi man fandt det for let at flyve 25 km ud og 25 km hjem, hvis man havde en passende skrant at gøre det på.



Odense Svæveflyveklub mener at indehave årets rekord ved at have udnyttet sin fine Baby »Stardust« 90 timer. Klubbens SG-38 ventes til næste år erstattet med en 2 G, der skal samles i vinter.

VERSATILITY AND CONTINUED DEVELOPMENT

—the hallmark of a successful aircraft

1944 METEOR 1

First jet aircraft in service with R.A.F. — in action against V.1 flying bombs.

1945 METEOR 3

In action with R.A.F. in Germany in low-level ground attack.

1946/7 METEOR 4

Twice established new world's speed record — first aircraft to fly over 600 m.p.h., and in 1947 still the fastest standard fighter in the world.

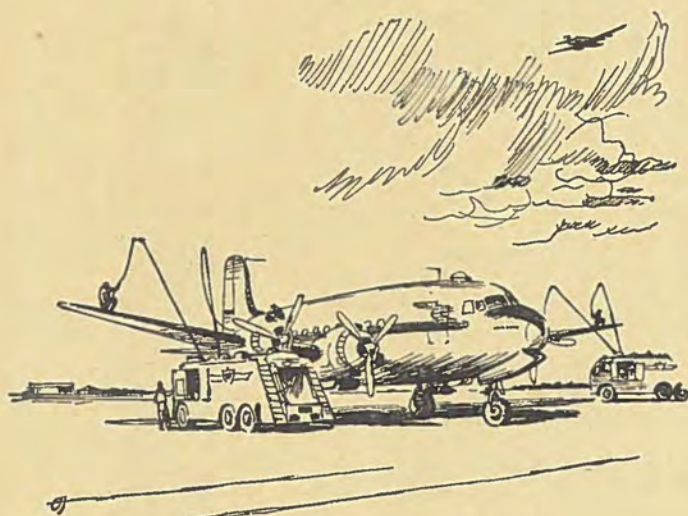
1947/8 METEOR 7

First two-seater jet aircraft — designed as trainer.

1949 — *still further METEOR types
are under development
to maintain Gloster's lead among the world's fighters*

GLOSTER AIRCRAFT COMPANY LIMITED
HUCCLECOTE GLOUCESTER (BRANCH OF THE HAWKER-SIDDELEY GROUP)

Vi har nu antaget de grønne og gule farver,
som BP bruger over hele verden.



På utallige områder afhænger menneskeliv af teknik, hvis sikkerhed igen i vid udstrækning er betinget af benzin, petroleum og brændselsolie. — Mange flyvere verden over sætter deres lid til



TEKNIKKENS TRO TJENEN

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

„CELOSE“
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt
Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Svæveflyvemateriel realiseres!

Grundet på ophør realiseres Haderslev Svæveflyveklubs materiale for højeste bud!

- 1 flyveklar, indregistreret Grunau Baby 2 B, i fin stand.
- 1 S. G. 38, 30 % havareret.
- 1 solidt og driftssikkert spil, med 1000 m ny wire.
- 1 specialbygget trehjulet wiretraktor samt diverse tilbehør.

Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til Haderslev Svæveflyveklub, adresse gartner R. Knudsen, Aarø Sund, telf. Øsby 101 y.

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106

Telf. Helrup 5664

GUMMIMOTORMODELLER

I en artikelserie om motormodeller bragte vi i april en artikel om fritflyvende gasmotormodeller. Vi fortsætter nu med en oversigt over gummimotormodeller og håber, den må sætte sig lige så gode spor som forgænger.

DET dejligste motorgummi fås nu atter her i landet — endda til priser, som kun er halvt så høje som priserne på det dårlige erstattningsgummi, vi fra tid til anden har set efter krigen. Derimod har vi endnu ikke balsatræ; men i håb om, at det snart må lykkes at få det frem, kan vi dog ved hjælp af abachi og lignende lære at flyve med gummimotormodeller og konkurrere indbyrdes, selv om vi med abachimodeller ikke kan vente at være konkurrencedygtige mod balsamodeller.

Gummimotormodellerne er naturligvis betydeligt sværere at få resultater ud af end svævemodellerne, og man regner konstruktion af og flyvning med Wakefieldmodeller for højdepunktet inden for modellflyvningen. I sammenligning med gasmotormodellerne vil mange foretrække de billigere, renligere og næsten lydløse gummimotormodeller.

Forudsætninger for at flyve med C-modeller.

For at opnå bedst mulige resultater hurtigst muligt med gummimotormodeller, bør man opfylde følgende fordringer:

1. Have bygget et par svævemodeller og opnået mindst B-diplom.
2. Begynde med en enkel C-1-model.
3. Når denne flyver perfekt ca. 1½ minut i gennemsnit, kan man fortsætte med en enkel C2 eller C3 (Wakefield).
4. Når man har opnået B-diplom hermed, kan man tænke på raffineringer og egne konstruktioner.

Gummimotormodellernes princip.

Princippet for at opnå bedst mulige resultater, d. v. s. størst mulig varighed, er:

1. Bedst mulig stigning under motorløbetiden.
2. Bedst mulig glidning bagefter.

Det der er afgørende for varigheden rent konstruktionsmæssigt set, er først og fremmest at have *størst mulig procentvis gummi-vægt*. Heraf følger automatisk, at vi må stræbe efter *mindst mulig modelvægt*. Da man holder samme planbelastninger som for svævemodeller, og man nu bruger op over 40 % af vægten til gummi og desuden skal have propel og understel med, følger det, at krop, plan og haleparti må bygges på *under den halve vægt* af de samme dele på svævemodeller.

Da bæreplanet ikke skal stå for så store påvirkninger som på en svævemodel, der skal i højstart, kan man spare meget her, men kroppen skal i modsætning til svævemodelens tåle en gummimotors træk og vridningskraft.

Materialer.

For at opnå så ringe vægt må man anvende materialer med lettere vægtfylde end på svævemodeller. *Balsa*, der kun vejer en trediedel af fyrretræ, er her uovertruffet. Det er en hurtigt voksende træsort, der gror i Ecuador, Trinidad og lignende steder, og som foruden at være let også er uhyre nemt at arbejde i. Det er imidlertid uensartet, efter hvor i træet det har siddet, og med til bygning af højtydende modeller hører derfor erfaring m. h. t. udvælgelsen af balsa.

Over for træk og bøjningspåvirkninger er balsa ikke stærkere end en fyrrekonstruktion af samme vægt, men på grund af de væsentlig større tværsnit, men kan bygges med, bliver balsakonstruktionen langt stivere, og dette er især vigtigt, når der skal bygges så let — og med så små dimensioner — som ved gummimotormodeller.

Som et brugbart erstattningsmateriale med vægtfylde mellem balsa og fyr kan anvendes *abachi*.

Også på beklædningen kan megen vægt spares ved anvendelse af *tynde papirsorter* med vægt helt ned under 10 g/m². Det ægte japanpapir ser vi nok ikke foreløbig, men lad os håbe på at få nogle brugbare erstattningspapirer. Alm. silkepapir kan anvendes i yderste nød, men dets styrke er kun en tiendedel af japanpapirets.

Bygning.

Bygningen må ske med megen stor omhu, specielt over for vægten. Bruger man balsa, er bygningen nem. Man kan næsten klare sig med et barberblad og et stykke sandpapir. Men ellers er en fintvejende brevvægt det vigtigste stykke værktøj.

Hoveddelene som krop, plan og haleparti kan bygges forbløffende hurtigt, mens detaljerne tager mere tid. Kroppen er som regel en firkantet kassekonstruktion, hvor man bygger de to sider hver for sig og siden samler disse med tværpinde.

Der limes udelukkende med celluloselim. Ved dopening anvendes bedst forholdsvis tynd dope, for at beklædningen ikke skal trække delene skæve.

Motorgummiet.

Som motor er gummi særdeles velegnet, da det yder stor kraft for ringe vægt. Det yder mest i starten, hvor man har mest brug for det, og svækkes derpå gradvis, så man kan få en blød overgang til glidningen. Gummiet er imidlertid uregelmæssigt, således at man ikke med sikkerhed kan udregne ydelse og tilladt omdrejningstal ud fra tværsnit og længde. Man kan rette sig efter visse erfarings- og forsøgsværdier og kan efterhånden tillade sig at udnytte motoren mest muligt — men altid med en risiko for sprængning af motoren og dermed følgende havari af modellen.

Gummien skal opbevares tørt, mørkt og i talkum. Når det skal bruges, skal det smøres (i en tyk blanding af brun sæbe og glycerin), og når det skal trækkes op til mere end små trimningsflyvninger, foregår det med en boremaskine, idet man forinden trækker gummimotoren ud til flere gange dens oprindelige længde. Man kan opbevare motoren smurt f. eks. fra lørdag til søndag, men derpå skal den vaskes og tørres af og atter pakkes hen i talkum, kølighed og mørke, hvis den skal vare længe.

Gummimotoren hader varme, frost, lys, mineralske olier, grus og meget andet. Selv det bedste Dunlop-gummi kan efter at have stået et par timer i en model i stærkt sollys, som opvarmer kroppens indre, selv om det er køligt udenfor, blive ganske utilregneligt

og briste som skåret over med en kniv ved et relativt ringe optræk.

Flyvning.

Ved indflyvning af en gummimotormodel gælder de sædvanlige indflyvningsregler i forstærket grad, altså:

1. Modellen skal være helt færdig.
2. Vejret skal være stille og tørt.
3. Der skal flyves på en tilstrækkelig stor plads med tilladelse til at bruge den.

Gummimotormodellerne tåler gennemgående mindre vind end svævemodellerne.

Selv med en byggeplansmodel og især naturligvis med en ny konstruktion må man regne med megen lang tid til trimning, inden man har nået topydelses-stadiet. Der går ofte mere tid med trimning end med bygning. Der kræves god teoretisk baggrund og systematisk fremgangsmåde.

Uden motoren i gang — med propellen i friløb — trimmer man først til bedste glidning, ganske som ved en svævemodel. Husk altid at foretage to-tre forsøg, inden noget ændres, for at man kan se, at det virkelig er modellen og ikke en selv, der er fejl ved. Husk desuden altid kun at stille på en ting ad gangen. Motormodeller trimmes ikke med blyballast; er tyngdepunktet galt, må man forskubbe planet lidt.

Først når modellen har opnået bedst mulige glidning i håndstart, begynder man at trække motoren op. Man begynder med 50 omdrejninger. Flyver den godt, giver man 75, og så videre. Flyver den ikke godt, må man ikke stille på plan eller haleparti, der stadig skal bevare bedste indstilling til glidning, men udelukkende på propellens trækretning. Stiger modellen for stærkt, skal man give propellen nedadtræk ved at lægge noget imellem propelklodsens og kroppen foroven. Så går man langsomt og metodisk videre.

Efterhånden som optrækket bliver stærkere, vil reaktionen fra propellens vridningsmoment få modellen til at krænge over og dreje. Man kan udnytte dette til at lade modellen stige under kredsen, men det kan blive nødvendigt at modvirke det ved lidt trimklapudslag eller ved at lade motoren trække en grad eller to til siden.

Resumé.

For at få noget ud af disse interessanteste modeller, vi har, må man gå metodisk til værks og være vel forberedt. Det kniber endnu lidt med egne byggeplansmodeller på markedet, men de er på vej. Begynd med en simpel C1. Den svenske Tern har med godt held fundet indpas, og unionens Cleo kommer forhåbentlig snart. Først senere kan man gå over til Wakefields. Man må i begyndelsen holde sig fra raffineringer som optrækkelige understel og fældbare propeller. Mange af verdens bedste Wakefieldmodelflyvere anvender det ikke, da de forøgede komplikationer ofte overvejer de opnåede fordele.

Behandl gummiet og hele modellen godt. Gå uhyre minutigt til værks ved trimningen. I denne artikel kan vi naturligvis kun ridse fremgangsmåden op. Det letter det hele meget, hvis man benytter sig af andres erfaringer, som f. eks. med udbytte kan tages fra »Modelflyvesport« (der har næsten 100 sider om emnet), »Modelflyvehåndbogen« og fra Isacsons »Modellplankonstruktion«. De er alle i handelen, og udgiften til dem kan hurtigt indvindes i sparede materialeudgifter. De kan også lånes i DKDAS's bibliotek, som alt for få benytter.

M 4.

FÅ DEM NED FRA TERMIKKEN

Vi har fornylig nævnt de luntestyrede mekanismer til at få modellerne hurtigt ned fra termikken med. Her er nogle nærmere fiduser til det enkle system, som sikkert snart vil få meget stor udbredelse også her i landet.

DET kan være meget morsomt og opløftende at se en model forsvinde højere og højere i termikken, især hvis det medfører en konkurrence sejr eller rekordflyvning. Men trods navn og adresse er det ikke alle modeller, man hører fra igen, og hvis bortflyvningen f. eks. sker ved en trimflyvning før konkurrencen eller ved en konkurrence, hvor reservemodel ikke må sættes ind, så er det en blandet fornøjelse.

Ved 6-minutsreglens indførelse begyndte man at gøre noget for at få modellerne ned igen efter de 6 minutters forløb. Dengang drejede det sig om store svævemodeller, hvor vægten spillede mindre rolle. FLYV udskrev i 1941 en konkurrence, som blev vundet af en klodset installation med kolumbustryk.

det allersimpleste er at lade haleplanets bagkant dreje sig ca. 30 grader opad. Så kommer modellen i normal flyvestilling, men i stejl glidevinkel hurtigt til jorden, men dog ikke voldsommere, end at den kan tåle det. Man kan også lave noget tilsvarende på bærepplanet, men haleplanet er nok at foretrække.

Det kan arrangeres på mange måder, men for at give de danske modelflyvere en »fidus« at begynde med, har vi lånt en tegning fra »Aeromodeller«, hvoraf et brugbart system fremgår. Haleplanet er drejeligt fortil i et aluminiumsrør, gennem hvilket går et stykke pianotråd, hvormed haleplanet holdes fast på kroppen ved gummibånd. Når luntten agterude brænder sytråden, som holder haleplanet på plads, over, trækker et gummibånd haleplanet op, indtil et stop bremser videre bevægelse.

Lad os nu snarest se disse systemer i brug, ikke alene ved gummimotormodeller, men også ved gasmotormodeller, der er alt for dyre at lade flyve væk, og hvorfor ikke også ved svævemodeller.

I det efterfølgende fortæller Paul Kuniss, hvordan man fremstiller lunterne, som vel forøvrigt også vil fremkomme i modelflyvehandelen.

Dethermalizer-lunter.

Det bedste og mest tiltalende ved de nye former for dethermalizers er vel nok timer'en, som i form af en brændende lunte vel næppe kan tænkes simplere, lettere, billigere eller — hvis rigtig fremstillet og behandlet — mere »fool-proof«. Jeg skal derfor her nævne de forskellige luntetyper, der i øjeblikket benyttes inden for modelflyvesporten samt fremstillingen af disse.

Fælles for dem alle er materialerne, de er fremstillet af, nemlig bomuldssnor og kaliumnitrat (kalisalpeter). Forskellen mellem dem ligger således kun i de varierende tykkelser af den anvendte bomuldssnor. Tykkelsen af snoren afgør nemlig, med hvor stor hastighed luntten forbrænder, og ønsket om en bestemt forbrændingshastighed må altså søges opfyldt ved valget af den rette snortykkelse. En nøjagtig opstilling eller formel til bestemmelse af forbrændingshastig-

heden er det ikke muligt at opstille, da det afhænger af kvaliteten af bomuldssnoren, samt hvor stor en del kaliumnitrat, den har optaget; men det kan måske vejlede lidt, når det nævnes, at en lunte fremstillet af almindeligt bomuldsstrikketgarn brænder ca. 1 cm på 10 sek., medens en lunte fremstillet af ca. 4 mm tykt bomuldsfiskegarn brænder ca. 1 cm på 3—4 minutter. Dette er to yderpunkter, som man næppe skal benytte sig af, idet den første brænder for hurtigt, man skal således i almindelighed anvende over 30 cm til hver flyvning, og en sådan lang flagrende snor med bogstavelig talt ild i enden kan frembyde fare for en letantændelig model. Den anden type er sikkerhedsmæssigt udmærket, det er her kun nødvendigt at anvende 1,5 til 2 cm pr flyvning, men den er temmelig vanskelig at få tilstrækkelig nøjagtig, idet kun 1 mm forskel i længden på 2 lunter betyder 20—30 sek. forskel i forbrændingstiden. I almindelighed må det anbefales at bruge almindeligt hvidt bomuldsfiskegarn af en tykkelse på ca. 2 mm. Dette svarer til en forbrændingshastighed på ca. 1 cm pr. minut.

Lunterne fremstilles på følgende måde: Bomuldsfiskegarnet dyppes i en mættet opløsning af kaliumnitrat i vand, idet man sørger for, at det bliver fuldstændig gennemtrængt af opløsningen. Derefter vrides snoren let og hænges til tørre eller lægges til tørre imellem et par lag avispapir. Når luntten er fuldstændig tør, bør man kontrollere forbrændingshastigheden ved at afbrænde 10 eller 20 cm af den, samtidig med at man så nøjagtigt som muligt måler den til forbrændingen brugte tid. Man udregner så forbrændingshastigheden i cm pr. minut og kan derpå med god nøjagtighed afklippe de længder, man har brug for.

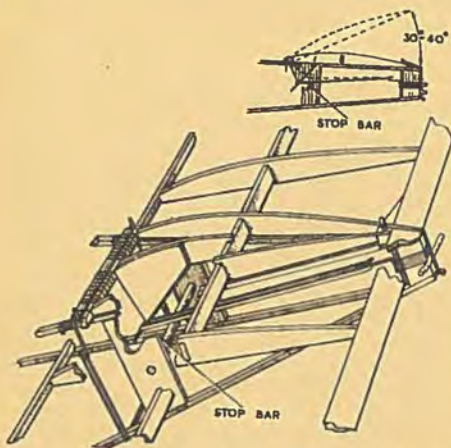
Paul Kuniss.

*

Modelflyverkalender 1949.

(Ret til ændringer forbeholdes)

27. 11. Sjette og sidste distriktskonkurrence.
30. 11. Sidste frist for kontingentindbetaling etc.
31. 12. Pointskonkurrence og årsrekordår slut-ter.



Når luntten brænder tråden bagude over, vipper haleplanet op, indtil et stop hindrer det i at komme videre.

Til gummimotormodeller kan man ikke anvende systemer, der vejer mere end nogle få gram, og derfor er man gået bort fra pneumatiske eller urværksudlødere til fordel for udløsning ved hjælp af en brændende lunte. Denne lunte kan f. eks. udløse en faldskærm eller nogle bremseklapper, men

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

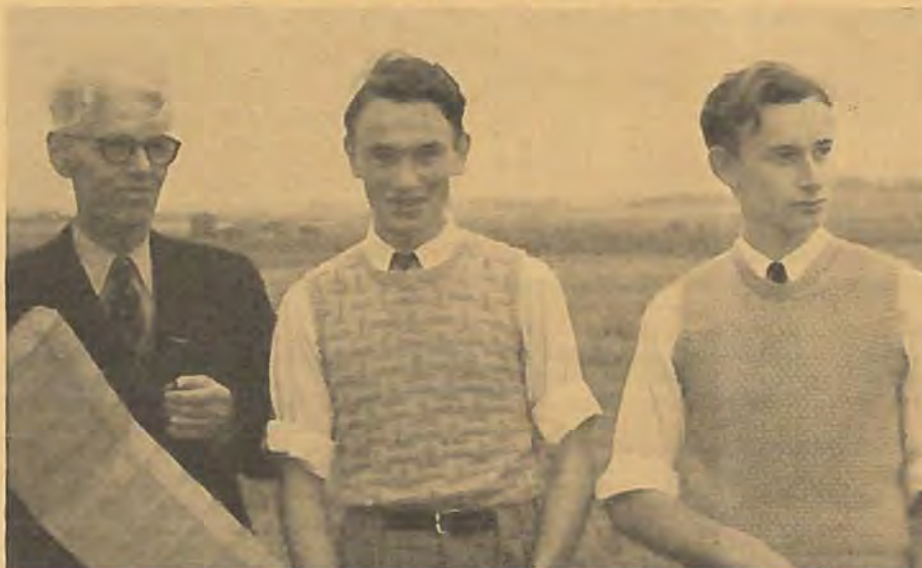
K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Et dygtigt trekløver



Den nybagte danmarksmester med svævemodel, Bent Skou, flankeret af nr. 2, Arne Hansen, til højre og nr. 3, Åge Høst-Aris, til venstre. I flyvedagskonkurrencen vandt dette hold suverænt og sikkert DKDAS's pokal. De to var med til at vinde landskampen i Finland, mens Bent var reserve. — Høst var før inkarneret svævemodelltilhænger, men har i år taget A, B og C med gasmotormodel og A med Wakefieldmodel. Arne har lige taget A, B og vort første C med gummimotormodel og sat Danmarksrekord og årsrekord i C1 (små gummimotormodeler) med 16 min. 22 sek. Han blev klubmester i A1 og A2.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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



FLYVELITTERATUR

NYHEDER

JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT 1949

Ny ÅRGANG med alle de nyeste typer indenfor flyvemaskineindustrien
ca. 72.45

HOBBYBOKEN 1949—50

Nyt format, billigere end tidligere årgange og stofmæssigt bedre end nogensinde. — Model-flyvemaskiner, -jernbaner, -racerbiler, -både og -motorcykler. Rigt illustreret. . . . hft. 5.25

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

Flere danmarkskrekorder.

1949 er med hensyn til danmarkskrekordernes udvikling ved at nærme sig de gode gamle dages hidtsige rekordkamp. Efter et tidligere ikke godkendt forsøg på grund af for kort bane fik *Henning Jørgensen*, Haslev, godkendt den første rekord i klasse F2 (linestyrede modeller med motorer fra 2,5 til 5 cm³ slagvolumen). Han fløj den 11.-9. 37,1 km/t — så langsomt som muligt for let at kunne slå den selv igen. Men den 16.-10. har *Peter Christensen* fået kontrolleret en flyvning på over 80 km/t, som antagelig godkendes. — *Per Weisshaupt*s rekord på 41 sekunder i gruppe E med en Jetex-reaktordreven model er den 15.-10. overgået af *Svend Skou*, der fløj 1 min. 19 sek.

Malmø—København.

Den traditionelle konkurrence mellem Malmø og København blev den 2. oktober udkæmpet i Malmø. *Henry Ekelund* fra Sportsflyveklubben vandt A2. De 16 københavnske deltagere deltog kun i A1 og A2 og overlod hele motormodelområdet til svenskerne.

3 gode modelflyvebøger.

»Aeromodeller Annual«, »Model Diesels« og »Control Line Model Aircraft« af D. J. Laidlaw-Dickson og D. A. Russell. Model Aeronautical Press, Ltd., Leicester. 160, 120 og 128 sider. Rigt illustrerede.

I fortsættelse af krigsårenes bøger i noget varierende format, tykkelse og udstyr har tidsskriftet Aeromodeller og tilsluttende foretagender påbegyndt udsendelsen af en række fortræffelige modelflyvebøger i praktisk format og meget smukt udstyr på kunsttryk-papir og med mange tegninger og fotografier. Aeromodeller Annual er en årbog i stil med dem, Frank Zalc udgav før krigen, eller med den svenske Hobbyboken. Den indeholder en række teoretiske og praktiske artikler og 30—40 tegninger af vidt forskellige modeller fra hele verden. 1950-udgaven ventes forsvundet i denne måned.

Dieselboken er fra 1947 og som følge deraf ikke længere up-to-date, men giver alligevel et væld af oplysninger for dieselmotorinteresserede, ligesom linestyringsfolkene kan få en mængde inspirationer af den splinternye bog om deres emne.

Selv om man ikke kan engelsk, kan man lære en masse af illustrationerne

PW.

BROOMWADE

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab

Det Norske Luftfartselskab

Hærens Flyvertropper

A/B Flygmotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Brug de populære Thorning motorer

THORNING 111

Pris kr. 59.—

Fabrik Rogertsvej 1 - Helsingør
Ekspeditionstelefon 1245 x

Ny chef for luftfartstilsynet

Fra den 1. sept. d.å. at regneerluftfartsing. E. Møller Hansen udnævnt til overingeniør og chef for luftfartstilsynet. Fra samme dato er civilingeniørerne B. Helmo-Larsen og H. Møgaard udnævnt til luftfartsingeniører af henh. 1. og 2. grad.



15 år Dansk Svæveflyver Union.

Den 5. oktober var det 15 år siden, at Dansk Svæveflyver Union blev stiftet. Det var som bekendt montør S. Tscherning, der tog initiativ hertil, og svæveflyvernes union var den første af de tre faglige unioner, der har en så stor andel i, at de tre luftsportsgrene har udviklet sig kraftigt i disse år. Nu skulle unionstidens være overstået, og de to øvrige unioners opløsning er da også vedtaget, mens svæveflyverne endnu mangler denne formalitet.

Herning Svæveflyveklub.

For at få nogle 5-timers-prøver tog Herning Svæveflyveklub den 24. september til Århus-Svæveflyverens terren på Mols, hvor det også lykkedes at få en prøve. Det blev ikke til flere og heller ikke til s-betingelser, da vinden lagde sig til om søndagen.

Klubben har to skoleglidere, en Baby og en M13. Da der er 18 mand, som flyver Baby, vil der blive god brug for M13, som efter en gennemgribende overhaling ventes sat i drift næste forår. Der er i år taget 8 A, 4 B, 3 C og et sølv-C. Der er foretaget 650 starter med skolegliderne Polyt og SG-38 og 675 med Baby'en AXC, som har været på 8 distanceflyvninger fra 8 til 56 km. Også en del højdeflyvninger er udført, således af Gerhard Hansen til 1750 m, men på grund af barografvanskeligheder har klubben ikke kunnet deltage i flyvedagskonkurrencerne.

Flyvedagskonkurrencerne.

Her er de sidst indberettede resultater i flyvedagskonkurrencerne:

Varighed: Erik Pedersen, Birkerød, 4/9 44 min., Anders Hansen 1 t. 12 min., Knud Christoffersen 11/9 30 min. — Jørn Rårup, Odense, 12/9 1 t. 07 min. — Århus 14/9: Chr. Kjeldsen 41 min., Jørgen Frils 33 min. og 5 t. 20 min.

Højde: Johs. Brandt Jørgensen, Slagelse, 9/8 700 m, 10/8 650 m, 12/8 1225 m.

Distance: Johs. Jørgensen, Slagelse, 12/8 38 km (Vandel-Jels).

Der er endnu ikke udsendt endelige kontrollerede resultater fra unionen, men så vidt vi kan se, vil resultaterne blive følgende:

Klasse 1 (varighed):
1. Slagelse Flyveklub 25 timer 28 min.
2. Århus Svæveflyveklub 21 timer 59 min.
3. Stamgruppen 17 timer 45 min.

Klasse 2 (højde):
1. Polyteknisk Flyvegruppe 15.580 m
2. Århus Svæveflyveklub 14.950 m
3. Stamgruppen 11.920 m

Klasse 3 (distance):
1. Århus Svæveflyveklub 587 km
2. Polyteknisk Flyvegruppe 444 km
3. Stamgruppen 253 km

Selv om vinderne i klasse 1 og 2 ikke ligger så højt, som Århus gjorde sidste år, så er årets resultater dog i den henseende bedre, at anden- og tredjepladserne ligger så meget bedre. Konkurrencen har altså været meget hård, og der har da også været mere interesse om den i år end tidligere. Lad os til næste år også få målflyvning og hastighedsmed.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Vørnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Blidah Park 6, Hellerup.

Annoncespris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5015, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st., V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Telf.: Palm 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau.

Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høglund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Oppermannsvej 1, Odense.

Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Telf. Hellerup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamat, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.

Foredrag d. 18. novbr. 1949

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben i forening med Dansk Ingeniørforening indbyder til foredrag fredag den 18. november 1949 kl. 19.30 i Nationalmuseets foredragssal, indgang Ny Vestergade.

Ingeniør C. V. Smith-Hansen, Århus, vil tale om:

Mulighederne for indenlandske ruteflyvning i Danmark.

Foredraget vil give en belysning af følgende emner: Den nuværende luftfartsplan efter loven af 1946, en omtale af trafikprognoser og deres hidtidige resultater samt opstilling af en ny teori angående trafikprognoser for luftfart, en redegørelse af ruteflyvningens udvikling i U.S.A., England og Skandinavien med særligt henblik på indenlandske flyvning, en omtale og sammenligning af luftfartens økonomi indenfor disse lande, omfattende luftfartselskaberne, lufthavnene og sikkerhedstjenesten, en undersøgelse af trafikbehov for større danske byer og de geografiske og økonomiske betingelser for at omsætte det i praktisk ruteflyvning.

Ud fra ovenstående fremsættes der til slut et konkret forslag — en langtidsplan — for udvikling af dansk luftfart og specielt den indenlandske ruteflyvning.

DKDAS og Sportsflyveklubben

afholder foredragsaften tirsdag d. 8. novbr. 1949 kl. 20 i Berlinske Tidende's foredragssal, Gl. Mont 1. Redaktør Povl Westphal vil tale om: "Med Stralocruiser'en gennem Amerika". Foredraget ledsages af det amerikanske statsministeriums officielle film med oplagelser fra det nyeste hangarskib i funktion og fra atombombemaskinen B-36.

Sportsflyveklubbens priser stiger.

Efter nedsettelsen i sommerhalvåret har Sportsflyveklubbens motorflyvektion, der for tiden opererer fra Københavns lufthavn, atter måttet sætte priserne op til 60 kr. for KZ III og Auster samt 80 kr. for KZ VII i udlejning.

Hvad med vore motorflyverekorder?

Den 15. august blev den hollandske højderekord for motorflyvemaskiner forbedret for første gang i 11 år, idet major Jan Flinterman i en Gloster Meteor steg til 14.821 meter. Den gamle rekord i en Fokker D 21 var på 11.354 m. Den 28. august opstillede Flinterman Hollands første hastighedsrekord over stranden ved øen Ameland. Den blev på 953,1 km, så det er jo en ganske frisk begyndelse. Rekorderne blev sat under foreskrevet kontrol af den hollandske aeroklub, og målingerne blev gennemført med hjælp fra det Nationale luftfartslaboratorium.

Det er en af aeroklubbernes opgaver at føre de officielle nationale rekorder, og det bliver især gjort i de større lande, mens interessen for rekorder, som dog er et godt mål for udviklingen, har været mindre i de små lande — undtagen blandt svæve- og modelflyverne.

Så melder det spørgsmål sig: Hvordan med de danske motorflyverekorder? I DKDAS har man ingen rekordprotokol, men ved at studere gamle numre af FLYV mener vi at kunne fastslå, at der er godkendt to danske rekorder, som står endnu:

I 1932 fløj daværende løjtnant H. P. Michael Hansen en distancerekord over lukket bane på 1775,9 km, og den 14. marts 1935 satte dav. søløjtnant Svend Grønbech med en Hawker Nimrod højderekord med 10.500 meter.

Disse rekorder kan naturligvis let slås idag, og ligeledes kan der opstilles rekorder i f. eks. hastighed og i distance i lige linie.

Det ligger desværre uden for vore sportsflyveres område at flyve rekorder nu til dags. Det må overlades dem, der har materiellet. Men er der noget overraskende i, at en Meteor kan flyve 953 km/t og stige til 14.821 meter? Nej, det er der ikke. Hvorfor så sætte rekorder? — Hollænderne har gjort det, fordi det er interessant engang imellem at kontrollere materiellets højeste ydelser og lade mandskabet prøve dem, fordi det har en vis historisk interesse og fordi det skaber interesse om flyvevåbnet og om flyvningen som helhed, hvilket sidste naturligvis er et af aeroklubbernes formål.

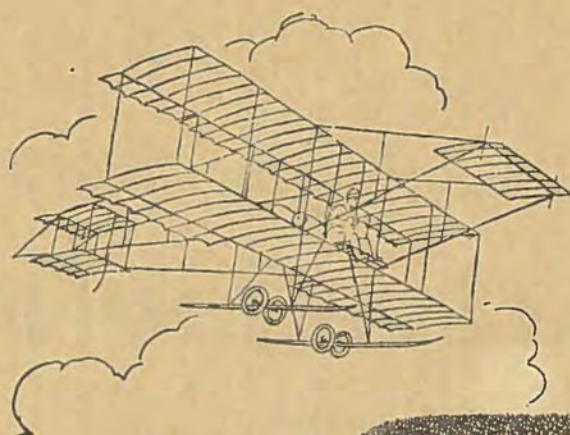
Derfor var det måske en idé at overveje for det luftvåben, vi nu opbygger, om man ikke skulle kigge lidt på rekorderne. Ikke rekorder for rekordernes skyld, men for at prøve materiel og mandskab og for at skabe interesse for luftvåbnet.

De Spitfires, vi bruger til træning, kunne let slå højderekorden, og nu er vi desuden ved at få Gloster Meteor, som kan tage sig både af højde og hastighed. Kaptajn Michael Hansen har sikkert udført meget længere flyvninger i den flyvende fæstning end sin gamle rekord, og vore Catalina-maskiner skulle også kunne gøre sig gældende på distanceområdet.

Endelig er der jo vore trafikflyvemaskiner, som også kunne sige et ord her. Der er nok de læsere, der vil korse sig og spørge, om trafikflyvning nu skal være rekordflyvning. Selvfølgelig ikke. Men hvis en rutinemæssig flyvning samtidig er en rekord, hvorfor så ikke få den anerkendt? Luftfartsselskabernes pressechefer er altid ivrige efter at fortælle, når deres maskiner sætter en ny rekord ved at flyve så og så hurtigt over Atlanten o.s.v. I virkeligheden er kun præstationer, som er kontrolleret og godkendt af aeroklubberne, berettiget til at blive benævnt rekorder.

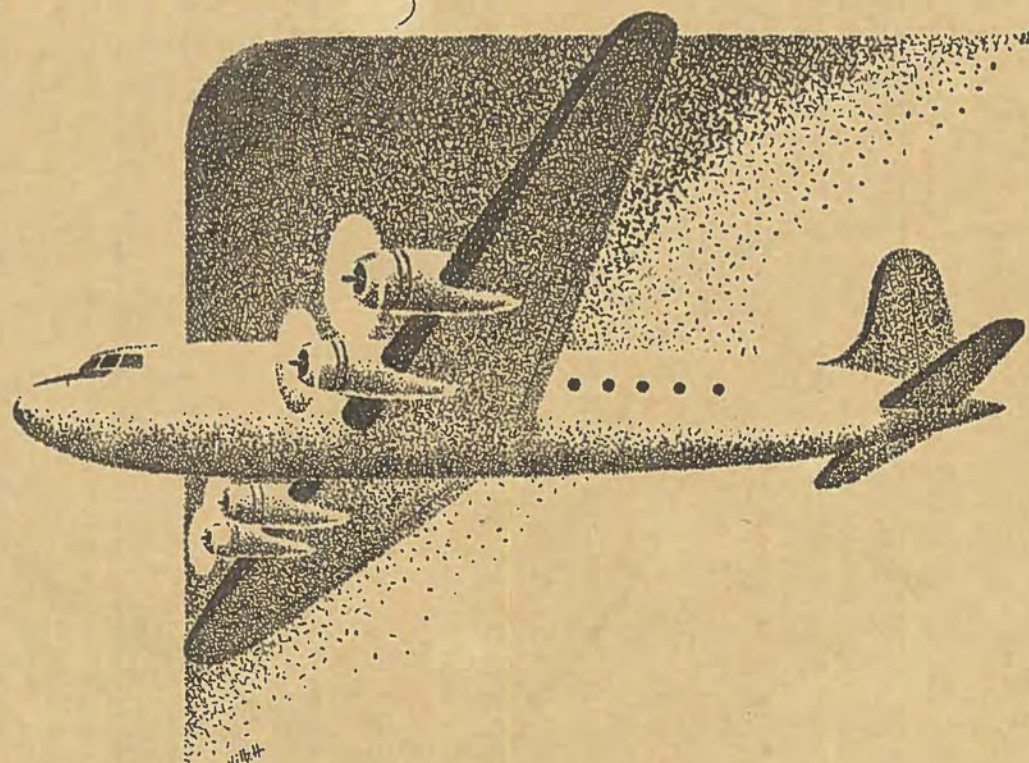
Hvorfor ikke gøre noget ved det?

PW.



OLIEN *fremmer* UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var opfundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.

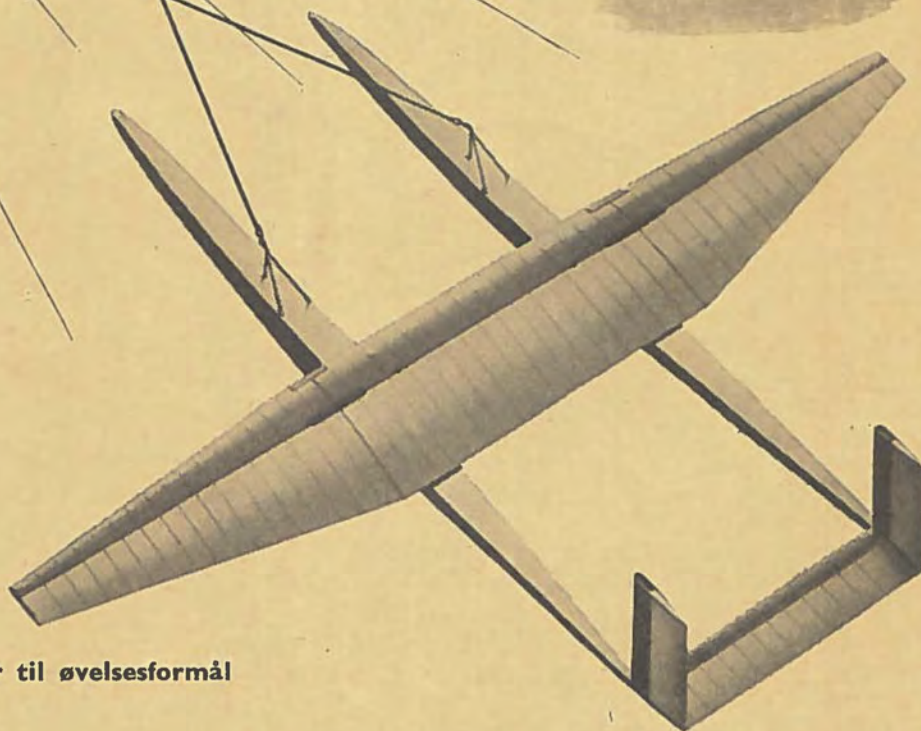




7000 FOD (2150 METER)

Fairey „Firefly“ Mk. I til MÅLSLÆBNING

ALLE SLAGS MÅL
ETHVERT KLIMA I VERDEN



Fremstillet til at
opfylde de krav,
som våbnene stiller til øvelsesformål

Fairey

REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:
CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENLUND, DANMARK
THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6.00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Post giro 23.824

FLYV

Nr. 12

1949 - 22. årg.

PRIS 50 ØRE



Erobrer England
verdensmarkedet for
trafikflyvemaskiner?

★

Moderne værksteder
indviet i Kastrup

★

Mulighederne for
indenlandsk trafik-
flyvning til debat

★

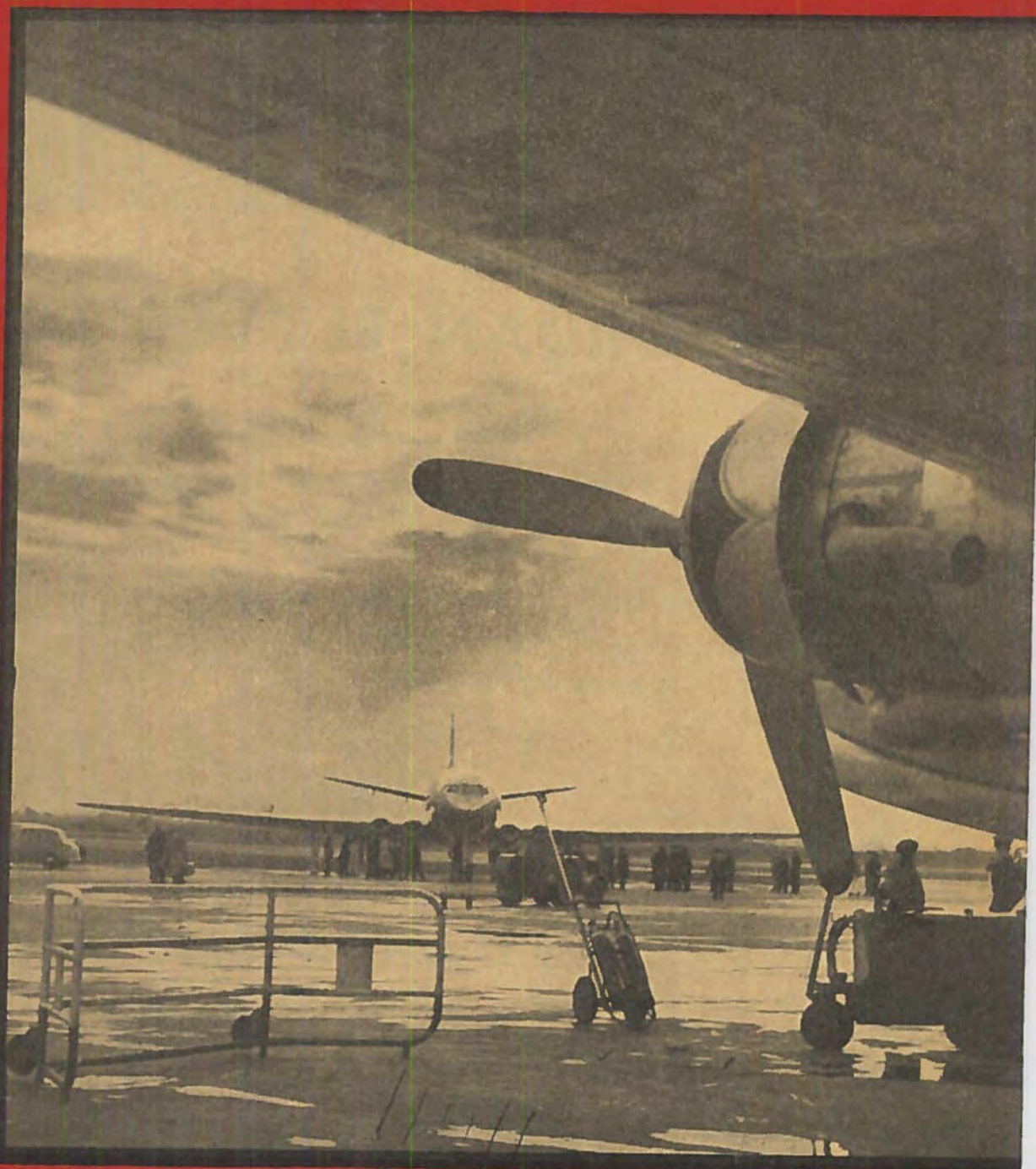
Over land uden motor

★

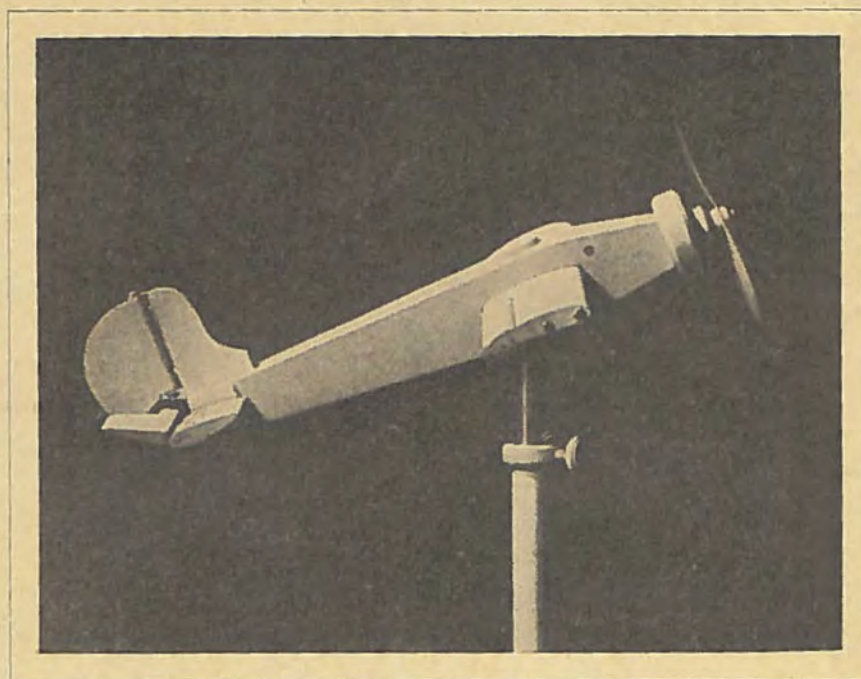
Linestyrede
gasmotormodeller

★

Dansk verdensrekord
i modellflyvning



Englands største trumf, D. H. Comet, der for nylig på en halv dag fløj til Nordafrika og retur. — Læs artiklen om de britiske reaktordrevne og propelturbindrevne trafikflyvemaskiner.



HVORDAN FLYVER MAN?

Det får De at vide i Shell-filmen af samme navn, der klart og anskueligt gør rede for de aerodynamiske grundprincipper, og som gratis udlånes til foreninger, skoler m. v.

Shell film-bibliotek råder nu over mere end 50 forskellige 16 mm tonefilm med dansk eller engelsk tale. Skriv eller ring efter Shell filmskatalog med tillæg.



A/s DANSK SHELL

HOLMENS KANAL 7, KØBENHAVN K. CENTRAL 9838



FLYV



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

Nr. 12

December 1949

22. årgang

Englands store chance

EFTER at europæiske fabrikker som Fokker og Junkers havde domineret verdensmarkedet for trafikflyvemaskiner, erobrede Amerika dette i årene før krigen og befæstede under krigen sin stilling. Storbritannien havde efter arbejdsfordelingen koncentreret sig om andre opgaver, og de første efterkrigsforsøg på at komme med på trafikflyvemaskinemarkedet faldt ikke alt for heldige ud.

Imidlertid ser der nu ud til at være en mulighed for et vendepunkt. Ved hjælp af sin førerstilling på reaktorområdet har det britiske rige nu to prototyper med ren reaktionsdrift og fire med propelturbiner under prøveflyvning, rent bortset fra forsøgstyper og projekter.

USA har ikke en eneste, som er kommet længere end til tegnebrættet, og den amerikanske flyvemaskineindustri er meget foruroliget herover. Luftfartselskaber rundt om i verden, også i USA, følger med stor interesse de britiske typers forløb.

På grund af deres høje hastighed og store brændstofforbrug vil de nye typers indførelse medføre en lang række trafikmæssige problemer, men ikke alle ruter i verden er lige problematiske i den henseende, og snart vil England måske modtage bestillinger på trafikflyvemaskiner til eksport.

Når amerikanerne pludselig er kommet bagefter, skyldes det ifølge Boeing-fabrikken, at ingen fabrik har råd til at give sig i kast med en så kostbar opgave, men at man må have statens støtte hertil. Desuden mangler der forskrifter for sådanne typer, idet de nuværende for stempelmotorflyvemaskiner ikke er egnede.

Boeing mener at kunne have en prototype flyvende i løbet af et år efter at have fået ordren, således at briterne i hvert fald nu har 2 års forspring. Det skal blive interessant at se, om dette forspring kan holdes. Mange problemer kan endnu dukke op. Hertil kommer i tilfælde af eksportordrer spørgsmålet om produktionskapaciteten, da der i øjeblikket er nok at gøre med militære ordrer.

FLYV.

England bygger nye trafikflyvemaskiner

Vil de britiske reaktordrevne luftlinere komme til at dominere verdensmarkedet?

Under den sidste verdenskrig var det en aftale mellem USA og England, at den engelske flyvemaskineindustri helt og holdent skulle koncentrere sig om bygningen af jagere og bombere, og først på slutningen af krigen fik flyvemaskinefabrikkerne i England tid og lejlighed til at beskæftige sig med de problemer, der angik efterkrigstidens behov for civile trafikflyvemaskiner. Der var dog en enkelt undtagelse fra denne aftale, og den blev vedtaget på et meget sent tidspunkt under krigen, da Amerika på grund af krigen mod Japan selv skulle bruge alle sine store transportluftfartøjer.

Man henvendte sig da til den britiske flyvemaskineindustri og bad denne hurtigst muligt at fremstille en flyvemaskinetype, som kunne medføre en last på fem tons over en distance på 4300 km eller otte tons last over en distance på 2300 km, og hvis den pågældende luftfartøjstype skulle anvendes til persontransport, måtte den være i stand til at kunne medføre 56 passagerer. På den måde fremkom typen Avro York; den blev improviseret på basis af Lancaster bomberen, og det var den eneste transportflyvemaskine, som blev bygget af den britiske flyvemaskineindustri under krigen.

Der lægges nye planer

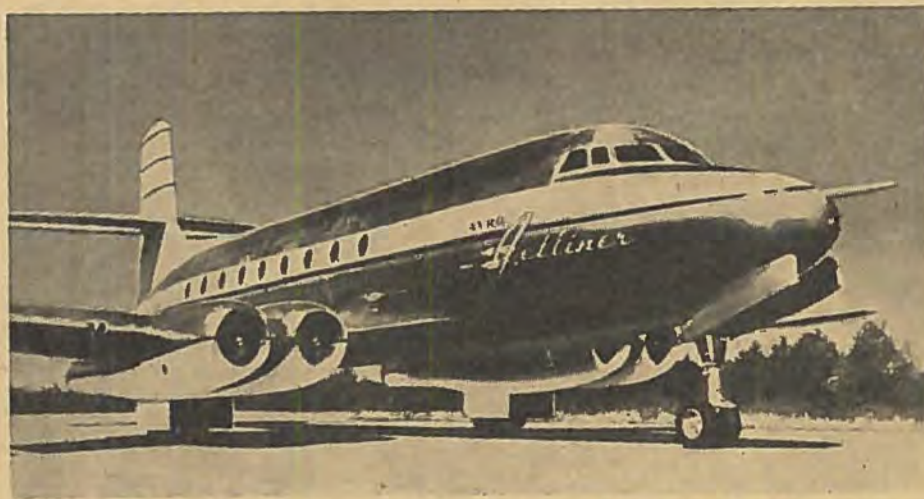
Så snart man havde fået vished for en allieret sejr, gik man i gang med at lægge planer for tiden, der ville komme efter krigen. Regeringen nedsatte en komité (Brabazon-komitéen), som skulle undersøge mulig-

hederne for den kommende civile lufttrafik og fremkomme med forslag til, hvilke flyvemaskinetyper der var nødvendige for at kunne tilfredsstille de krav, der ville blive stillet fra de britiske kontinentale og oversøiske lufruter.

Komitéen fik hjælp fra mange enkeltpersoner og organisationer til udarbejdelsen af sine forslag, hvoraf de fleste blev godkendt af regeringen, som under hele krigen havde udøvet fuld kontrol over flyvemaskineindustrien.

Selv efter Tysklands sammenbrud forudså man en langvarig krig mod Japan, og derfor gik det i begyndelsen kun småt med arbejdet på de projekterede flyvemaskinetyper. Men efter Japans pludselige sammenbrud og den dermed følgende drastiske reduktion i produktionen af krigsflyvemaskiner kom der fart over bygningen af de civile prototyper til trods for, at man en overgang var stærkt hæmmet af mangel på kvalificeret arbejdskraft.

Det lykkedes imidlertid den britiske flyvemaskineindustri at overvinde vanskelighederne, og i de år, der er gået siden 1945, har man gjort sig store anstrengelser for at indhente det, der måtte forsvømmes på den civile flyvemaskineproduktions område i årene mellem 1939 og 1945. Selvfølgelig kunne Storbritannien mærke det forspring, som fabrikkerne i USA havde fået i krigsårene, og både i årene 1946, 1947 og 1948 var man henvist til at købe et ikke ringe antal amerikanske trafikflyvemaskiner til brug for de engelske lufruter.



Ikke blot England selv, men også imperiet, er med i kampsbet. Avro's afdeling i Canada har bygget denne Avro C-102 jetliner med fire af de velprøvede Rolls-Royce Derwent reaktorer til trafik over noget kortere distance, end D.H. Comet er beregnet til.



Vickers Viscount har fløjet over et år og seriebygges nu i forbedrede versioner til 40 og 53 passagerer.

Der træffes en dristig beslutning

Som følge af denne stagnationsperiode traf den britiske civile flyvemaskineindustri en dristig beslutning i 1945, og i løbet af indværende år har det vist sig, at denne beslutning var forudseende og rigtig. Man blev nemlig enige om, at det ville være tåbeligt at prøve på at indhente amerikanernes forspring med hensyn til stempelmotorudstyrede flyvemaskinetyper, og besluttede i stedet for at koncentrere sig om udvikling og bygningen af civile flyvemaskinetyper med gasturbiner, både i form af turboreaktorer og propel-turboreaktorer.

Denne revolutionerende plan, som flyvemaskineindustrien besluttede at ville gennemføre, blev støttet af regeringen både med penge og med hjælp på anden måde, og der er ingen tvivl om, at den beslutning, der blev taget, fra nu af og frem i tiden vil bære frugt, og at den civile del af briternes flyvemaskineindustri vil få en meget større betydning, end tilfældet var før krigen. Der er nu gode muligheder for at skabe en vis eksport af civile trafikflyvemaskiner, og det var noget, man slet ikke kendte til før i tiden. Allerede på nuværende tidspunkt kan man høre flere af de førende luftfartseksperter i Amerika åbent og ærligt sige, at amerikanske luftfartselskaber vil blive nødsaget til at købe britiske flyvemaskiner.

Hvilke civile flyvemaskiner bygger Storbritannien i dag?

Hvis de vigtigste af typerne skal nævnes, må man give de Havilland Comet førstepladsen. Denne luftliner, som allerede har præsteret beviser for sine overlegne flyveegenskaber, er udstyret med fire de Havilland Ghost turboreaktorer, der hver har en trykkraft på 2268 kg, og dens største fart ligger på ca. 800 km/t, altså langt over nogen anden eksisterende luftliners. Den har plads til 36 passagerer, og B.O.A.C. har afgivet en ordre på 14 stk. Comet, som skal anvendes på Empire-ruterne.

Den næste, der bør nævnes, er Vickers Viscount trafikflyvemaskine, som er udstyret

med fire Rolls-Royce Dart propel-turboreaktorer. I sammenligning med de konventionelle stempelmotorer fra før 1949 har Dart propel-reaktoren et gunstigere forhold mellem ydelse og vægt, og det gør det muligt at opnå en forholdsvis større nyttelast eller større rækkevidde. Den har endvidere et mindre frontareal — hvilket er en meget betydningsfuld aerodynamisk fordel — og der er ikke så meget spektakel i den og ingen vibrationer, selv ikke ved største fart.



Verdens største civile flyvemaskine, Bristol Brabazon, kom i luften i eftersommeren. Den har stempelmotorer, men de næste får propelturbiner.

Ligesom man kan bruge udtrykket »verdens første« om Comet'en, kan man gøre det om Vickers Viscount. Comet'en er den første reaktor-luftliner, og Viscount er den første propel-turboreaktordrevne luftliner. — Amerikanerne, som er de britiske flyvemaskinefabrikanteres farligste rivaler på de civile typers område, har i denne forbindelse udtrykt deres uforbeholdne anerkendelse for disse to nye britiske typer. Og dette betyder noget, fordi amerikanerne ikke har gjort ret meget for at udvikle den reaktordrevne civilflyvemaskine og overhovedet intet hvad den propel-turboreaktordrevne angår.

Af andre civile flyvemaskiner, som interesserer luftfartskredse, er der Bristol Brabazon, hvoraf den første prototype er færdig, og nummer to er under bygning, samt Saunders-Roe S.R.45. Med hensyn til civile trafikflyvebåde har Storbritannien særlig erfaring på baggrund af mange års anvendelse af Short Empire flyvebådene.

Fra en type med 100 passagerer til en type med 14 passagerer

Brabazon bliver udstyret med 8 Bristol Proteus propel-turboreaktorer, og luftfartøjet vejer ca. 130 tons. Det skal kunne medføre indtil 100 passagerer på B.O.A.C.'s transatlantiske ruter. Princess flyvebådene, Saunders Roe S.R.45, har 10 Proteus propel-turboreaktorer, og de skal anvendes af British Overseas Airways på ruterne over Sydatlanten.

En anden luftliner med propel-turboreaktorer, som også har været i luften, er Armstrong-Whitworth Apollo, der i størrelse ligner Vickers Viscount, men er udstyret med fire Armstrong-Siddeley Mamba reaktorer. I sin civile version får den plads til 24 passagerer og på visse ruter muligvis 31. Endvidere er der Handley-Page Hermes og Marathon. Hermes er udstyret med fire Bristol Theseus propel-turboreaktorer, og Marathon

— eller Mamba Marathon — som er et højvinget monoplan med plads til 14—20 passagerer, har to Mamba propel-turboreaktorer. Endelig har Bristol Aeroplane Company sin nye type under bygning, nemlig Type 175, som skal udstyres med fire Proteus propel-turboreaktorer og benyttes som langdistance-luftliner med plads til de flest mulige passagerer.

I dette arbejde på at udvikle nye trafikflyvemaskinetyper har forsyningsministeriet sin store andel, idet det f. eks. økonomisk og på anden måde støtter bygningen af prototypen. Når den egentlige produktion skal

Ved Farnborough-opvisningen præsenteredes den største og mindste af typerne med propelturbiner, Handley Page Hermes V og Handley Page Marathon 2 (oprindelig konstrueret af Miles-fabrikken).



sættes i gang, er det ordrene fra luftfartsselskaberne, som finansierer det videre arbejde, men der er hele tiden det snævrere samarbejde mellem luftfartsselskaberne, ministeriet for civilflyvning, forsyningsministeriet og fabrikkerne.

Der bygges også andre typer af civile flyvemaskiner

Alt det nye, der foregår på de reaktordrevne civilflyvemaskiners område, bør dog ikke sætte alt det andet produktionsarbejde i skyggen. For de britiske flyvemaskinefabriker bygges også andre trafikflyvemaskintyper. Der er den 40-sædede Airspeed Ambassador (en tomotoret landflyvemaskine), den 36-sædede, firemotorede Short Solent flyvebåd, den tomotorede Short Sealand amfibieflyvemaskine, den 14-20-sædede Handley Page Marathon samt de mellemstore Percival Prince og de Havilland Dove. Alle disse typer er udstyret med stempelmotorer.

Efter krigen er der også blevet bygget nogle helikoptertyper i Storbritannien: Bristol 171, Cierva Skeeter og Air Horse samt Fairey Gyrodyne, og der arbejdes på bygning af to andre Bristol-typer. Den ene af helikoptererne — Air Horse — hævdes at være den



Lord Brabazon of Tara, indehaver af engelsk certifikat nr. 1, var formand for komitéen, som planlagde de typer, der nu kommer frem. Han er bl. a. også præsident for Royal Aero Club og Society of Model Aeronautical Engineers.



Armstrong Whitworth AW 55 Apollo er den anden trafikflyvemaskine, der er specielt konstrueret for propelturbiner. Den er i samme klasse som Vickers Viscount.

største i verden. I begyndelsen af 1949 fremkom også den første serie af en britisk bygget amerikansk helikoptertype, Westland-Sikorsky.

Nye fragtflyvemaskiner

På fragtflyvemaskinernes område søger den britiske flyvemaskineindustri med al kraft at indhente det forsmte. Den tomotorede Bristol 170 Freighter anvendes allerede mange steder verden over. Den firemotorede General Aircraft Universal forventes at være flyveklar til næste år. Den er beregnet til en største betalende last på 13 tons. Avro Trader er også under bygning, og B. O. A. C. har bestilt et større antal af denne type. Når man også regner med fragtværserne af de eksisterende passagermaskiner, kan Storbritannien levere 15 forskellige fragtflyvemaskintyper.

Salgsmulighederne

Salgsmulighederne for civile flyvemaskiner vil naturligvis altid være begrænset, især hvis man sammenligner dem med chancerne for at sælge militære flyvemaskiner. Dette fremgår tydeligt af de ordrer, som i øjeblik-

ket er løbende. Ordrene til hjemligt brug omfatter i slutningen af indeværende år følgende: 14 Comet, 3 Princess flyvebåde, 25 Bristol Type 175, 25 Hermes IV og 18 Solent til B. O. A. C., 20 Ambassador til B. E. A. og 40 Marathon I til forsyningsministeriet, som tillige har bestilt eller købt prototyper af de fleste nye flyvemaskiner, omfattende Brabazon, Comet, Viscount, Hermes V og Apollo.

Selv om det hjemlige marked er stærkt begrænset, regner den britiske flyveindustri med, at det oversøiske marked vil blive betydeligt forøget, fordi der stadig er mange forespørgsler fra oversøiske kunder, både efter reaktordrevne og almindelige motordrevne typer. De Havilland Dove er f. eks. solgt i et antal af 200 stk. til oversøiske kunder; af typen Bristol Freighter er der solgt seks til Australien, fem til Arabien og to til Vestafrika, og et australsk luftfartsselskab har købt fire Solent Flyvebåde.

Salget af de nye reaktordrevne civilflyvemaskiner er ikke rigtig kommet i gang endnu, men i løbet af et eller to år ventes man, ifølge *The Financial Times*, hvorfra denne artikel er lånt, at disse nye flyvemaskintyper vil blive de dominerende på verdensmarkedet.

BRITISKE TRAFIKFLYVEMASKINER MED REAKTORER ELLER PROPELTURBINER

Type	Motorer (samlet styrke)	Antal pass.	Spv.	Læng- de	Plan- areal	Tom- vægt	Fuld- vægt	Max. rejseh.		Stige- evne	Top- højde	Rækkevidde			
								km/t	i højde km			km	ved hast. km/t	i højde km	med last tons
D.H. Comet (DH 106)	4 D.H. Ghost 9000 kg	36	35	28	187	—	—	800	12	—	—	ca. 4800	—	—	—
Avro Jetliner C-102 (Canada)	4 R-R Derwent 6400 kg	40	30	25	107	12,4	25	690	9	680	—	2710	—	9	2,8
Vickers Viking (Forsøg)	2 R-R Nene 4500 kg	24	27	20	82	10,2	15,4	640	3	1200	13,4	560	640	3	2
Avro Tudor 8 (Forsøg)	4 R-R Nene 5 9000 kg	—	37	26	132	15,7	36	560	7½	890	13,4	2770	620	9	—
H. P. Marathon	2 A. S. Mamba 2 2020 hk	20	20	16	46	4,3	8,2	410	3	700	10,3	1730	370	3	1,5
A. W. Apollo (AW 55)	4 A. S. Mamba 2 4040 hk	40	28	22	91	12,4	19,5	490	6	525	9,7	1675	445	6	3,4
Vickers Viscount (700 Mk. 1)	4 R-R Dart 3 5600 hk	40	29	25	89	13,8	22	530	7½	580	9,4	3000	510	7½	2,4
H. P. Hermes 5	4 Bristol Theseus 9960 hk	40	34	29	131	—	38	560	4½	610	9,0	4000	540	9	3,9
Bristol 175 (Projekt)	4 Bristol Proteus 14000 hk	62	43	35	190	—	—	480	8½	—	—	4250	480	8½	7,9
Bristol Brabazon Mk. II	8 Bristol Proteus 26700 hk	100	70	54	504	74	131	530	10½	—	12	8700	530	10½	—
Saro Princess (Saro 45)	10 Bristol Proteus 35000 hk	105	67	45	472	—	143	610	10½	—	—	8900	610	—	—

De opgivne data er afrundede og må isvrigt tages med forbehold, da typernes data stadig ændres under deres udvikling. Nogle data er foreløbig kun beregnede.

NYE MODERNE VÆRKSTEDER TAGET I BRUG I KASTRUP

På højde med USA. — Man håber at få udenlandske ordrer på det store 8000 timers eftersyn af Douglas DC-4

FREDAG den 4. november var en stor dag i dansk flyvnings historie. På denne dag blev den første af de tre nye hangarer i Københavns lufthavn, reparationshangaren, taget i brug.

I vort februar-nummer skildredes de store udvidelser i lufthavnen. Et billede i nr. 8 viste, at det gik godt fremad. Nu er den nye kontorbygning taget i brug, kraftvarme-centralen ligeledes samt reparationshangaren, mens de to sidste hangarer, servicehangaren og den kæmpemæssige SAS-hangar, går deres fuldendelse i møde.

Festlig indvielse af reparationshangaren

Reparationshangaren fik en festlig indvielse. I overværelse af en række gæster samt en stor mængde af DDL's personale gled de store hangarporte op, da klokken var godt 15, og sprængte et rødt bånd, som forbandt dem. Nieppe var portene kørt til side og tilskuerne strømmet ind i den lune hangar, før en traktor slæbte Sigvard Viking, en af SAS/ABA's Douglas DC-4, SE-BBC, ind i den ene af de nye »flyvedokker«, idet den på vejen sprængte et flag-behængt bånd, mens arbejderne råbte hurra.

Så besteg civiling. Per Kampmann en flagsmykket flyvetrappe, der tjente udmærke som talersol. Ingeniøren udtalte, at det havde været en lang og trang vej fra de første planers tilrettelæggelse under krigen, til man nu kunne gå i gang. Der havde været mange forsinkelser og var blevet foretaget mange forandringer, men så var de nye værksteder (da også de mest moderne i Europa og på højde med de bedste i USA).

De nye hangarer betød for SAS øgede udgifter i leje til lufthavnen, men på grund af den mere rationelle indretning håbede man dog, at man kunne udføre arbejdet billigere trods alt.

Ingeniør Kampmann sluttede med at nævne de forhandlinger om SAS's fremtid, der blev ført, og han udtalte, at det ville være en ulykke, hvis samarbejdet ikke kunne videreføres.

Derpå talte arbejdernes fællestillidsmand Deleuran, der nævnte de mange vanskeligheder, man havde arbejdet under. Nogle dispositioner havde forekommet arbejderne uforståelige, men man håbede nu i fremtiden på et godt samarbejde.

Overingeniør Sven Hansen sagde, at der var blevet udført førsteklasses arbejde selv i de gamle værksteder, og dette førsteklasses arbejde tog man med sig, hvorimod man efterlod den alt for store spildtid, som arbejdsforholdene hidtil havde medført. Fremtidig håbede man at kunne arbejde til konkurrencedygtige priser. Overingeniøren udbragte et leve for DDL, hvorpå han gav ordre til at begynde arbejdet.

Fuld kraft fra første færd

I samme øjeblik satte den store 10 tons kran sig i bevægelse, og et halvt hundrede arbejdere kastede sig over Sigvard Viking. Nogle forsvandt ind i maskinen, andre gik



Et billede fra indvielsen den 4. november, hvor arbejdet netop er begyndt på Sigvard Viking fra den nye »flyvedok«, mens den danske Rolf Viking er kørt ind i den anden dok.

fra dokkens »dæk« i gang med at fjerne motorkåberne, og atter andre tog fat på stativerne omkring halen. Et kvarter senere kunne kranen løfte den første propel af, og fra førerrummet kom man ud med instrumentbrætterne. Det var unægteligt et imponerende tempo, og selv om man nok havde »smugtrænet« og løst lidt møtrikker hist og her, så var det en morsom optakt til arbejdet.

Efter at have overværet lidt mere af arbejdet samledes de indbudte gæster til en forfriskning i den smukke mødesal og fik derved også et indtryk af den nye kontorbygningens labyrinter.

8000-timers-eftersynet

Det arbejde, man gik i gang med, var det foreskrevne 8000-timers-eftersyn, som Sigvard Viking som den første SAS's DC-4'er er nået til, og som de otte andre efterhånden vil komme ind til. Det er et ganske gennemgribende eftersyn, hvor maskinen bliver skilt så meget ad som muligt, d.v.s. i ca. 42.000 dele. Disse bliver efterset og tildels udskiftet, og samtidig bliver der foretaget ombygninger i kabinen, som bl. a. forsynes med nye stole og med højttaleranlæg (forhåbentlig et, passagererne virkelig kan høre).

Disse 8000-timers eftersyn koster ca. en halv million kroner stykket, af hvilke ca. 200.000 kr. går til reservedele.

Flyvedokken

Mens man tidligere har måttet køre rundt med store stiger og stilladser, når man skulle efterse en maskine, har man her af stålør og træ bygget to »flyvedokker«, der passer til DC-4. På dokken er anbragt arbejdsplatforme med skruestikke, ligesom der er indlagt elektricitet og trykluft.

Hver dok ledes af en dokchef med kontor midt for maskinens næse. Ved et automatisk samtaleanlæg står han i forbindelse med de forskellige arbejdsgrupper på dokken.

Efterhånden, som delene demonteres på dokken, kommer de ind i specialværkstederne i baggrunden af hangaren. Her findes en lang række specialværksteder, som tager sig af maskinens forskellige dele, af

motorerne og af alt tilbehøret. Alle værksteder er tip-top moderne udstyret.

Der findes i hangaren to sådanne flyvedokker. Straks efter at den svenske DC-4 var kørt ind, kom den danske OY-DFO ind til et 1800-timers eftersyn, ligesom man også foretager 900-timers eftersynene i denne hangar. De to dokker har kostet ca. 150.000 kr. at bygge, men det beløb regner man at have indtjent på mindre end et år på grund af den praktiske indretning, der sparer en masse arbejde, man tidligere måtte udføre.

Store perspektiver

Hidtil har man ikke udført 8000-timers eftersyn i Europa, men har måttet lade det gøre i USA. Nu går man altså i gang med SAS's DC-4-flåde, men det er ikke nok til at holde værkstederne fuldt beskæftiget. Forholdene er endnu større. Man håber derfor at få andre landes flyvemaskiner til eftersyn i Kastrup. Man håber at kunne udføre arbejdet til konkurrencedygtige priser og skulle så have gode muligheder for at skaffe sig arbejde. Ikke mindst efter devalueringen, hvor det er blevet dyrere for de fleste europæiske lande at få dette arbejde udført i Amerika, skulle der være gode muligheder for at få noget flyttet til Danmark, og man vil med spændt opmærksomhed følge, i hvor stort omfang disse håb vil gå i opfyldelse.

PW



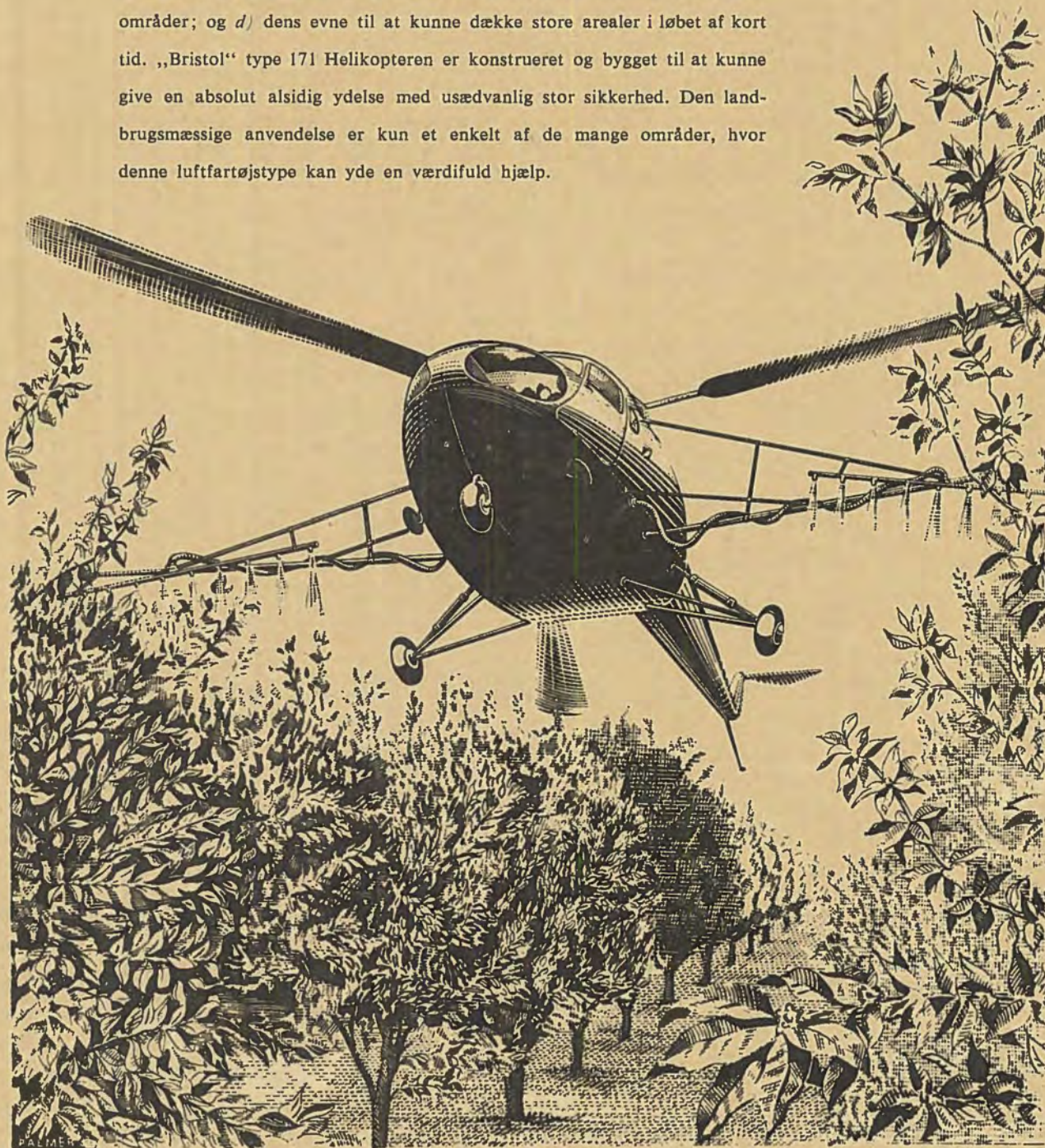
Ruteflyvning til og i Grønland.

Efter at der i år er foretaget adskillige ekstraflývninger til Grønland, arbejder SAS/DDI på et forslag om regelmæssig flývning til Grønland. I forbindelse hermed vil man også foreslå at anskaffe nogle Catalina-amfibier til forbindelse med de forskellige stationer i Grønland.



Helikopterens rolle i forbindelse med øget produktion af levnedsmidler . . .

Helikopterens fundamentale fordele ved bepudring af marker, bekæmpelse af smittebringende insekter og spredning af kunstgødning er *a)* dens store manøvreedygtighed; *b)* dens evne til at kunne flyve i lav højde ved ringe hastighed; *c)* dens evne til at kunne starte og lande indenfor begrænsede områder; og *d)* dens evne til at kunne dække store arealer i løbet af kort tid. „Bristol“ type 171 Helikopteren er konstrueret og bygget til at kunne give en absolut alsidig ydelse med usædvanlig stor sikkerhed. Den landbrugsmæssige anvendelse er kun et enkelt af de mange områder, hvor denne luftfartøjstype kan yde en værdifuld hjælp.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND
Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S. - Industribygningen - København V.

Muligheder for indenlandsk ruteflyvning i Danmark

Den danske indenrigs luftfart var et velvalgt emne for den mødeaften, som DKDAS i samarbejde med Dansk Ingeniørforening arrangerede d. 18. november. Efter at have budt velkommen og præsenteret foredragsholderen gav direktør Hjalmar Ibsen meddelelse om den nye danske modelflyvervedensrekord, og så tog civilingeniør C. V. Smith-Hansen, Århus, fat på sit foredrag.

Egentlig er det snarere en afhandling end blot et foredrag, og vor yderst begrænsede plads tillader os hverken at bringe hele foredraget, som ville fylde et helt nummer af bladet, eller et udførligt referat. Det findes imidlertid i tidsskriftet »Ingeniøren« af 19. november, og interesserede læsere kan hos FLYV's ekspedition gratis få dette, så længe oplag haves.

Hovedsagelig går arbejdet ud på at opstille trafikprognoser for luftfarten på baggrund af den hidtidige trafik samt teoretiske beregninger ud fra befolkningstallet og dets fordeling i byer med deres opland. Hr. Smith-Hansen har meget grundigt studeret forholdene i andre lande, specielt i USA, England og Sverige, og har opstillet kurver for en formodet videreudvikling af trafikken. De tal, han kommer til for Danmarks vedkommende, ligger lavere end adskillige andre udførte beregninger.

Teorien kan også anvendes til skøn over trafikken på nye lufthavne, som tænkes oprettet. Her er merprisen, som trafikantene må betale for at spare en rejsetime i forhold til overfladefrafarten, af særlig betydning. Det påvises, at den nordlige del af Østjylland er særligt gunstigt stillet, mens Odense og Esbjerg er dårligere beliggende.

Foredragsholderen går også ind på luftfartens økonomi og deler den op i lufthavnene og luftfartselskaberne. På grundlag af beregninger ud fra passagerantal, personale og udgifter viser han en tydelig forskel mellem de store, mellemstore og små lufthavne. Mens de mellemstore (Göteborg, Malmö og Ålborg) har dobbelt så mange mennesker ansat i forhold til passagertallet som de store, så ligger de små (Visby, Bornholm og Tårstrup) nede på halvdelen og har altså en meget billig drift.

Under selskabernes økonomi gøres især opmærksom på belægningsprocentens altovervejende betydning.

En revideret luftfartsplan

Som konklusion af sine undersøgelser, der er bekostet af Århus kommune, opstiller ing. Smith-Hansen en luftfartsplan for Danmark på lufthavne i Århus, Ålborg, Rønne, Odense, Esbjerg, Fredericia-Kolding-Vejle (fælles), Thisted, Holstebro, Åbenrå og Naksø. De nye lufthavne skulle være enkle små græsfladeflyvninger, idet der stilles stort håb til en af British European Airways ønsket 4-motors 12-15-personers trafikmaskine med enmandsbetjening og meget økonomisk drift. Disse lufthavne skal betjenes af en flyveleder, der samtidig er havneleder, med en assistent, en radioleder med assistent, men ingen vejrtjenesteleder. Trafikken er bereg-

net som dagtrafik med 2-3 gange daglig betjening.

Århus anses som et slags centrum, og her gæks ud fra oprettelsen af den projekterede lufthavn ved Grundfør, hvorfra man også ønsker internationale ruter til benyttelse for den halvdel af befolkningen, som bor i området Jylland-Fyn, og for hvem det dårligt betaler sig først at skulle tage til København.

Det anbeføres, at den skitserede plan kan gennemføres for en investering af 20-30 % af de beløb, der allerede er ofret på de tre statslufthavne, som kun betjener knap halvdelen af Danmarks befolkning, og planen tænkes gennemført i løbet af 3-5 år, hvor man håber, at en økonomisk flyvemaskine-type vil være fremkommet.

Livlig diskussion

Efter en pause efter det 1½ time lange foredrag gik man over til diskussionen, der blev ledet af hrs. Stig Rode. Første indlæg kom fra civilingeniør Per Kampmann, som komplementerede foredragsholderen for det store arbejde, men som var uenig på mange punkter med ham. Han advarede ud fra sine erfaringer mod at lægge for stor vægt på teoretiske beregninger, selv om disse var nødvendige. Ydre forhold kuldastede dem ofte. Iøvrigt anså han Smith-Hansens betragtninger for nøgterne. Beregningerne var baseret på antallet af passagerer, men det væsentlige for luftfartselskaberne var ikke antallet af hoveder, men derimod transportmængden i passagerkilometer eller tonkilometer. Nogle uenigheder i foredraget m. h. t. til subventionerne til de skandinaviske selskaber blev påvist. Ing. Kampmann udtalte, at de udenlandske selskaber fik forholdsvist langt større statsluskud end de skandinaviske, og han mente ikke, det for øjeblikket var muligt at gøre de indenlandske ruter økonomiske. Man havde undersøgt alle eksisterende flyvemaskinetyper uden at finde nogen tilfredsstillende, og han stillede sig skeptisk til BEA's ønskemaskine. Fabrikernes driftsberegninger stemte som regel ikke i praksis. Iøvrigt var det vel tvivlsomt, om myndighederne ville tillade 1-mandsbetjening. Det dårlige danske vintervejr ville give dårlig regelmæssighed, og så svigter passagererne. Hr. Kampmann fandt direkte sammenligninger med udlandet misvisende og syntes, at Danmark havde direkte dårlige betingelser for lufttrafik. En storebæltsbro ville yderligere formindske mulighederne. Århus havde i sin tid været imod oprettelsen af en lufthavn, mens Ålborg, Rønne og Esbjerg havde udvist initiativ. Han mente ikke, der var trafikpotentiale nok til international trafik på Grundfør. Udlændinge ønsker altid at rejse til landets hovedstad først, viser erfaringen. Hr. Kampmann håbede dog, at Grundfør-planerne ville blive til virkelighed, og så kunne man forsøge internationale linier.

Luftfartsdirektør Teisen udtalte i et vittigt indlæg, at ikke lysten, men pligten drev ham til tålerstolen. Han fandt stoffet med dets mange tal noget ufordøjeligt og havde som ikke-matematiker svært ved at forstå det. Også direktøren nærede mangstelse for prognoser. De seks lufthavne, der var foreslået af 1943-udvalget, anså han for passende. De tre mindre byer havde selv gjort noget. Odense havde fået Beldringe som en tysk appellsin i turban'en, og Århus havde hidtil intet gjort. Foruden de 6 statshavne havde man skitseret 30 andre kommunale havne, der skulle udføres som beskæftigelsesarbejder, for hvilke arbejdsløshed var en forudsætning. Det var ikke sikkert, at staten kunne påtage sig sikringstjenesten for flere hav-

ne, men oprettelsen af et mikrotelefonsystem ville måske simplificere det. Hr. Teisen syntes, at Danmark var så forskrækkeligt lille, og at det var nemmest og billigst at søve sig til Bornholm og Ålborg med skib. Ålborg burde have en mere praktisk fartplan. Man måtte simplificere formaliteterne, bl. a. ved at afskaffe passagerlisterne.

Docent Ej. Alkjær fra Handelshøjskolen påviste ligeledes fordelene ved at sove sig frem, så man faktisk ikke brugte nogen tid til rejsen. Luftfarten var mindst økonomisk på korte afstande, også i USA. Han fandt ikke, at DDL havde retarderet udviklingen, men snarere gjort mere, end der var rationelt. Næst efter priserne var risikomomentet den største hindring for luftfartens udbredelse. Den var efter docentens opfattelse mindst for store flyvemaskiner, så anvendelse af mindre 1-mands-betjente maskiner og blandt havnepersonale ville virke ugunstigt.

Generaldirektør Terkelsen anså sig som jernbanemand for løjmand på flyveområdet. Han nærede skrækblandet ærbødighed for prognoser og anså efterkrigsårene for uegnede til at bedømme efter. DSB havde ikke kunnet befordre folk anstændigt (munterhed), og nu bevirkede pengemanglen nedadgående trafikmængde. De få flyveruter ville ikke kunne betjene oplandet godt p. gr. af de dårlige tilslutninger, da langtrafik og lokaltrafik stillede forskellige krav. Generaldirektøren advarede mod en overdimensionering af de offentlige trafikmidler, da samfundet ville komme til at betale underskuddet.

Redaktør Alf Schløtzt-Christensen, Ålborg, fremhævede, at Smith-Hansen havde lagt sine prognoser efter de øjeblikkelige billetpriser. I 1947 havde der været 87,3 pct. belægning på Ålborgruten, men i november satte DDL prisen op fra 55 til 67,50 kr., hvorpå belægningen faldt til 58,3 pct. i 1948. Straks efter nedsættelsen af priserne i efteråret 1949 steg belægningen fra 42 i august og 52 i september til 61,5 i oktober, som ellers var en dårlig måned. Man måtte ind på at befordre flere mennesker til lavere priser ved f. eks. at anvende maskiner som Super-DC-3 til 28 passagerer. Han henstillede til luftfartsvesenets at støtte sagen ved at sløjfe havneafgifter, der tyngede stærkt.

Folketingsmand Bollerup Madsen, der er medlem af DDL's bestyrelse, anså luftfarten for at have en inciterende virkning på samfundet, for at hjælpe med at sætte tempoet op. Han indrømmede, at Ålborg-fartplanen og andre midlertidige forhold havde vænnet folk af med at flyve. Luftfarten måtte ikke negligere provinsen, hvis den stadig ville have rigsdagens bevågenhed.

Civilingeniør Smith-Hansen mente, at trods kritikken var uenigheden ikke slet så stor. Han anså nærmest sin prognose for pessimistisk. Persontrafikens aftagen var nu ved at høre op igen. BEA-typen var ikke et tilbageskridt, men skulle have samme sikkerheden som andre typer, og 1-mandsbetjening blev allerede nu indført i England. I modsætning til de øvrige talere fandt han stadig ikke Danmark som dårligt egnet til indenlandsk ruteflyvning.

Klokken var blevet henimod 23, inden direktør Ibsen kunne takke for aftenen og slutte af.

Alt ialt må man sige, at den fyldte sal med stor interesse havde fulgt diskussionen. Diskussioner fører ofte ikke til noget, men når den føres som denne blev ført, så be- lyser den et aktuelt emne fra mange sider og bidrager til at give et korrekt billede af forholdene. Der er ikke tvivl om, at selskabet ved lejlighed bør arrangere andre diskussionsaftener om emner af interesse — og emner, som der hersker uenighed om.

PW.



PROGRESS



AVRO CANADA'S JETLINER

"The Jetliner has one significant advantage in the choice of power-plant. The Derwent has been produced in larger numbers than any other British jet engine, and is regarded by the R.A.F. as a 'piece of clockwork'. The Jetliner starts its life with an engine which is highly developed after years of experience and thousands of hours' flight running time".

The Aeroplane.

ROLLS-ROYCE

Aero

ENGINE S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LIMITED . DERBY . ENGLAND

NYT UDE OG HJEMME



Tegning af Bristol 175, hvis specifikationer er undergået forskellige ændringer. Der er bestilt 25 af denne type, der er tænkt som en »forsikring« mod evt. overraskelser ved DH Comet, men som formodentlig nu bliver bygget med propelturbiner i stedet for stempelmotorer.

»Bristol« type 175; ny britisk luftliner.

Der foreligger nu en del oplysninger om den nye Bristol type 175, hvoraf B.O.A.C. har bestilt 25 stk. Den nye luftliner er et firemotoret, lavvinget monoplan af helmetal, indrettet med tryktætte kabiner.

Den er beregnet til at skulle rumme 50 passagerer, men den kan indrettes med plads til 62 passagerer. Kabinen vil selvfølgelig blive indrettet på grundlag af alle de erfaringer, der hidtil er blevet gjort på lufttræerne, og alle enkeltheder vil blive udformet i samråd med B.O.A.C.s tekniske tjeneste, og i særdeleshed gælder dette kabinens lydsole-ring.

Luftfartøjet kan enten udstyres med fire Bristol Proteus propelturboreaktorer eller med fire Bristol Centaurus 663 stempelmotorer. De øvrige hovedinstallationer omfatter et trehjulet understel, propeller med helt vendbare blade, et komplet termisk aflsnings-system samt det mest moderne radio- og radar-udstyr.

Udstyret med Proteus gasturbiner vil den kunne medføre en betalende last på 7990 kg over en distance på 4250 km ved en marchhastighed på 546 km/t og en flyvehøjde på 8840 m. Udstyret med Centaurus motorer vil den kunne medføre en betalende last på 7990 kg over en distance på 4250 km ved en marchhastighed på 478 km/t.

Stigning til 12.190 m på 4 minutter.

For et årstid siden foretog en Meteor udstyret med Beryl reaktorer en stigning til 12.190 m på syv og halvt minut, og denne præstation blev betragtet som noget enestående. Den er nu imidlertid fuldstændig sat i skygge, idet Meteor med Avon reaktorer er steget til 12.190 m på kun fire minutter. Det skete under en opvisning på Farnborough. Avon reaktoren bygges af Rolls-Royce.

Comet'en har passeret de første 100 flyvetimer.

Siden de Havilland Comet den 27. juli var i luften for første gang, har den i løbet af tre måneder været på prøveflyvninger i mere end 100 timer ialt. Den foreløbig mest betydningsfulde prøveflyvning foretoges i oktober, da den på en formiddag fløj fra England til Nordafrika og tilbage igen. Med flyveren John Cunningham i førersædet startede den fra Londons lufthavn, Heathrow, kl. 05.33 GMT og landede ved Castel Benito i Tripolis kl. 08.50. Kl. 11.04 startede den fra Tripolis, og kl. 14.19 landede den i Heathrow. På udturen havde gennemsnitsfarten været 708 km/t, og på hjemturen 737 km/t. Heri er medregnet den tid, der gik til stigning og landing. På hjemvejen blev der taget tid over et lige stræk på 800 km, (hvor der først var noget medvind og senere lidt modvind), og det blev gennemfløjet på 61 minutter. Flyvehøjden var 10.670 m. B.O.A.C., som har bestilt 14 stk. Comet, venter at få dem leveret i 1952-53.

Reaktorerne er driftsikre.

Som bevis på reaktorerens driftssikkerhed kan det nævnes, at de britiske luftfartsmyndigheder har godkendt, at de Havilland Goblin reaktoren må være i drift 600 timer mellem hvert hovedeftersyn. Inden man er nået så vidt, har Goblin reaktoren måttet gennemgå nogle hårde prøver. Bl. a. har den i perioden mellem juli 1948 og marts 1949 måttet klare to prøver, som hver varede 500 timer.

SABENA har fået ny repræsentant i København.

SABENA's hidtidige repræsentant i København, Raymond Hody, har i midten af november forladt Danmark for at overtage stillingen som sit firmas repræsentant i Köln, hvor SABENA er ved at etablere et stort kontor. Hody's efterfølger er blevet Georg Volckaert, der tidligere gjorde tjeneste i Stockholm.

Luftens turistklasse.

I tilslutning til de to artikler, som FLYV har bragt om luftens turistklasse, er det af interesse at høre, hvad et så anset firma som Bristol siger om dette spørgsmål. I en brochure, som firmaet nylig har udsendt, står der: »Til trods for den store udvikling, der er sket inden for flyvningen, er rejser ad luftvejen kun økonomisk overkommelig for en meget ringe del af de mennesker, som i virkeligheden gerne vilde flyve. Lufttræernes passagerer består hovedsagelig af personer, for hvem billetprisen ikke spiller nogen afgørende rolle. Men set på langt sigt er dette forhold ikke tilfredsstillende. Driftsomkostningerne og billetpriserne må ned på et niveau, så de kan konkurrere med andre befordringsmidler. Lavere billetpriser er imidlertid dels betinget af lavere driftsomkost-

ninger og dels af mulighederne for at fordele omkostningerne på det størst mulige antal passagerer. Jernbanerne og skibsfarten har længe haft en stærkt benyttet turistklasse, mens luftfarten derimod stadig kun har en førsteklasse og helt undlader at skele til de mennesker med færre penge.«

Som et led i bestæbelserne for at udnytte materiellet i endnu højere grad end hidtil, der gør det muligt at fordele omkostningerne på flere passagerer, har Bristol Aeroplane Company bygget sin Wayfarer type om, således at den i stedet for de oprindelige 32 passagerer har fået plads til 42 passagerer. Dette er bl. a. sket ved at rykke stolene tættere sammen.

KLM køber Catalina.

Til brug for den indenrigske passager- og godsflyvning i Indonesien har KLM anskaffet nogle Catalina flyvebåde. De første tre er allerede taget i brug, og den første af en ny serie på fem flyvebåde af samme type er allerede blevet fløjet til Batavia. Catalina-amfibierne skal anvendes på ruter til isolerede pladser, som ikke har nogen lufthavn, og som ellers vilde have meget lidt kontakt med omverdenen.

De hollandske Catalina'er kan tage 18 passagerer. De er udstyret med to Pratt & Whitney Twin Wasp motorer; marchhastigheden er godt 200 km/t, og den længste strækning, der kan gennemflyves, er på ca. 5000 km.

Flyvemekanikerskolen.

Flyvemekanikereleverne fra flyvemekanikerskolen 1948/49, ialt 152 mand, er nu udnævnt til flyvemathar. De bærer fortsat hærens uniform med gradstegn som for mather af søværnet fastsat.

KZ VIII prøvefløj

Den lille ensædede kunstflyvemaskine, KZ VIII, som vi beskrev i maj-nummeret, var i luften for første gang den 12. november, først af konstruktøren, civilingeniør K. G. Zeuthen, personlig. Iøvrigt skal maskinen, der allerede første dag prøvede kunstflyvning, indflyves af løjtnant Steen, der skal flyve den i Sylvest Jensens luftcirkus næste år.

Flyveulykken den 16. november

I nærheden af Holstebro forulykkede sekondløjtnant Hans Viggo Bechmann den 16. november med en Spitfire, hvormed han fra stor højde dykkede i jorden, muligvis som følge af et ildebefindende. Bechmann, der var 21 år gammel, stammede fra Vordingborg, hvor han allerede fra drengetiden viste megen interesse for flyvning.

Constellation i Kastrup

Den 15. november indviede American Overseas Airlines sin nye rute mellem USA og Skandinavien. Den flyves med Lockheed Constellation med særligt bekvemme sæder, der om natten skulle nærme sig en køjes bekvemmelighed. Der er tre forbindelser ugentlig, og Constellation bliver således en ny type i fast trafik på Københavns lufthavn.

Scandia i serie

Den første af de 10 Saab Scandia, som SAS/ABA har bestilt, var i luften den 12. november. Serieversionen indeholder en række forbedringer, således at fuldvægten er sat op til 15,9 tons fra prototypens 13,9. Prototypen er for øvrigt på tur i Nord- og Sydamerika.



Short Solent er den nyeste i den lange række af vellykkede flyvebåde, der begyndte med Short Empire. Den medfører 36 passagerer i meget rummelige kabiner og bruges på sydafrikaruten samt i Australien. Med 4 Bristol Hercules motorer på hver 2000 hk rejser den med ca. 390 km/t.



VERDENS-SERVICE

Næsten 150 gigantiske DC-6'ere, de nyeste skud på en berømt stamme af trafikflyvemaskiner, er nu taget i brug af tolv store luftfartselskaber, som praktisk talt beflyver hele jordkloden. Alle disse DC-6'ere, som beforder 50—60 passagerer i komfortabelt indrettede kabiner med en fart på 480 kilometer i timen, er udstyret med Pratt & Whitney motorer — og størsteparten af dem har Hamilton Standard Hydromatic propeller.

American Airlines

K.L.M.

Braniff International Airways

National Airlines

Panagra

British Commonwealth

Philippine Air Lines

Sabena

Delta Air Lines

Scandinavian Airlines System

F.A.M.A.

United Air Lines

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



Hvordan en distance-svæveflyvning former sig

Af Per Weishaupt

Er De kommet noget til? — De kan da ikke styre sådan en! — Disse og mange andre traditionelle spørgsmål, som møder en svæveflyver efter en udelanding, viser, at ukendskaben til svæveflyvningen er stor. Selv i andre flyvekredse kender man ikke alt for meget til den.

Følgende beretning er først og fremmest beregnet på at give et indtryk af, hvordan en svæveflyvning ud over landet former sig, og hvad svæveflyveren tænker og føler. Den kan foruden af ikke-svæveflyvere med udbytte læses af de svæveflyvere, som endnu har den oplevelse til gode, som en distanceflyvning er. For det er nu først og fremmest flyvning bort fra pladsen, ud over landet, som giver svæveflyvesporten sin egentlige charme.

VANDEL—Svendborg — 112 km. Ikke nogen betydelig svæveflyvning, men alligevel en dejlig tur, en oplevelse, man kan leve længe på.

Efter en uge med mange distanceflyvninger, mens jeg var forhindret i at være med, var det spændende, om der var mere »distancevejr« tilovers. Mandag var det ikke godt. Tirsdag formiddag regnede det — gode tegn! Og ved middagstid klarede det da også op, og vi gjorde klar.

Et mislykket forsøg

Halling startede først i BUX, derpå jeg i AUX, i hvilken jeg to år tidligere foretog min første og hidtil eneste distanceflyvning, — det var dengang, vi fløj på luftbroen til Esbjerg, som Cowboy siger. Det blæste meget stærkt fra NV; jeg udløste i 400 m efter spilstarten. Den eneste mulige sky lå syd for pladsen. Den viste sig imidlertid at ligge for langt borte, og pludselig ser jeg, at jeg på et øjeblik er drevet så langt bort, at jeg på grund af den stærke vind ikke kan nå ind. Skandale! Mens jeg går ind over hangaren og følger rullebanen så langt som muligt, ser jeg, at Halling også er udelandet. Min landing foregår på en afhøstet mark lige op til banen. Selv om det var kedeligt efter 286 svæveflyvestarter for første gang at

være kommet for kort, så morede jeg mig udmærket, for jeg oplevede det samme, som hvis jeg var landet 100 km borte. De sædvanlige spørgsmål blev stillet. Da man en times tid senere efter at have fået Halling og Cowboy rigtigt i luften kom med »Colo-radobilen« og en »vandelhund« og hentede mig, sad jeg hyggeligt ved planet og drak kaffe, som man havde bragt mig fra et nærliggende hus. Det skal være den korteste distanceflyvning fra Vandel, der har givet kaffe. — Det var forøvrigt rart at kunne udelande uden dårlig samvittighed. Jeg vidste, at der ikke var andre, som hungrigt ventede på næste start.

Bedre held næste gang

Jeg trøstede mig også med, at den anden dags bagsidevejr plejer at være bedre, og det blev det. Onsdag morgen d. 17. august samlede vi BUX'en, som Halling i nattens løb var kommet tilbage fra Fyn med, og vi sendte Cowboy ud på hans rekordflyvning i Hutter'en. Slottboe og jeg foretog hver en start, men kom straks ned på pladsen igen. Det var for sent i denne omgang. En stor udbredt sammensunket sky spærrede af for en tid, men bag den sås ude i NV masser af dejlige fladbundede cumuluskyer. Mens vi var oppe at spise, blev det atter fint, så jeg var frygtelig utålmodig efter, at de andre skulle få spist færdig. Kl. 13 prøvede jeg igen. Det gav ikke noget rigtigt, så jeg landede igen for at vente på næste sky.

Den kom hurtigt drivende i den kraftige

NV-vind, og da den nærmede sig pladsen, startede jeg igen, udløste i 450 m højde og gled frem mod vinden og skyen. Ved at tage den, før den nåede pladsen, havde jeg lidt bedre tid til at tage min beslutning. Jeg gik ind gennem nedvindsområdet og ind under skyen. Nu skulle den være der — — jo, et stød i bagdelen, farten stiger lidt, og vario-meteret kommer op over nul. Jeg venter et øjeblik og begynder så at kurve rundt til venstre i opvindsfeltet. Jeg stiger fra 400 til 600 m og er ganske tilfreds. Men så bliver opvinden svagere.

Det kritiske øjeblik — gå med eller lande?

Imens er jeg drevet hen forbi pladsen. — Skål jeg nå ned på den, er det snart sidste øjeblik. Det tegner ikke alt for lovende, men der er intet bedre i omegnen, og trods alt bærer det jo. Jeg beslutter at gå med.

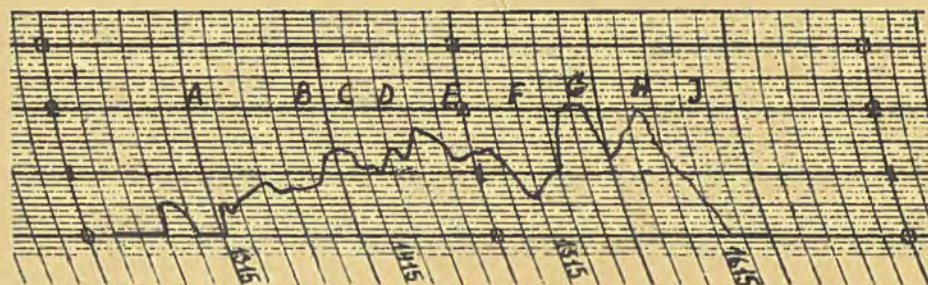
Stadigt kredsende og langsomt stigende til 800 m ser jeg Vandels start- og rullebane forsvinde bag mig. Så synes det at være udtømt. Vi daler. Under mig ligger Vejle-åens smukke dal med sine skrænter, og jeg spekulerer på, om den af modellflyverne kendte Spjarup-skrænt kan bære, hvis jeg må ned. Vi flyver lidt med vinden ligeud til en anden del af skyen og finder et meget svagt opvindsfelt, hvor jeg holder den gående et kvarters tid i 7-800 m, mens vi driver med vindens fart ned mod og forbi Kolding med den bevidsthed, at nu er vi da kommet 30 km.

Mens jeg slipper pinden for at ordne noget ved mit ur, går planet op på de 65 km/t, som BUX'en holder med løsladt pind, og samtidig sideglider den lidt. Pludselig vågner jeg op ved et ryk og en susen. Jeg retter den op og ser, at jeg endelig har 2 til 3 m/sek. stigning på (punkt B på kort og barogram). Jeg er vel nok dygtig! Så kurver BUX'en og jeg glade rundt op mod underkanten af skyerne i 1300 m. Nu tegner det hele lysere.

Som Christian d. II. på Lillebælt

Min tanke var at flyve til Fyn, så vidt muligt til Odense. Men vinden er noget mere nordlig end den lige linie og så stærk, at man med en Baby, der synker som en mursten, hvis man trykker lidt fart på den, ikke har meget håb om at stritte imod. Hertil kommer, at der omkring Middelfart ser meget bart ud. Det kan ikke nytte noget at komme over, hvis man straks må lande. I øjeblikket ligger vi under en slags skygade, der strækker sig på tværs af vinden, omtrent fra Fredericia mod SV forbi Kolding.

Jeg beslutter at mase mig op mod Fredericia for eventuelt at springe over til Fyn, hvis der fra enden af gaden ser bedre ud, end jeg kan se herfra. Sigbarheden oppe under de grå, klamme skyer er nemlig ikke god. (C).



Barogram over den beskrevne flyvning samt sidste start før denne. Klokkeslettene er indtegnet, og bogstaverne henviser til samme bogstaver på kortet og i artiklen.

Der ser imidlertid stadig bart og skyfrit ud, og jeg vender kursen den modsatte vej og vil prøve at komme langs skygaden så langt ind i landet som muligt for at have en chance for at gå ned gennem Sønderjylland. Med næsen mod vest driver vi langsomt, meget langsomt, frem mod sydvest over Kolding fjord. Drejer vi et øjeblik rundt i lidt opvind, drives vi straks ud mod bålet.

Egentlig ser der jo ikke ud til at være så langt over til halvøen, der strækker sig ud fra Føns, men skyerne over Fyn er stadig dårlige.

Skal — skal ikke? Jeg kommer til at tænke på stakkels Christian den Anden, der sejlede en nat frem og tilbage over bæltet uden at kunne beslutte sig til, hvor han skulle gå i land.

Vi er nået ned i 1000 m, da vi igen møder en god sky og stiger op mod den, men straks driver vi næsten ud til kysten. Mens jeg på ny kæmper mig mod SV, finder jeg mit trofaste danmarkskort fra en gammel flyvelommebog frem og måler lidt. Bæltet er bredere hernede, men der er dog kun en halv snes km over til Wedellsborghalvøen. Fra 1200 m med 200 m reserve har jeg 1000 m at råde over. Fra 1000 m kan en Baby i stille luft glide 17 km. Man må regne med at skulle passere faldvindsområder, men til gengæld har vi en stærk medvind, som vil hjælpe BUX'en og mig hurtigt over.

20 km over vand

OK, vi går over (D). Vi vender tilbage mod NØ mod den godt bærende sky, og vi skruer os rundt og rundt, op og op, til ca. 16—1700 m. Så giver det heller ikke mere, men vi har nu fin højde til at gå videre på. Jeg opdager, at vi naturligvis er drevet med vinden mod SØ i stedet for at komme mod øst, og vi er snart nede over Båge og kan lige så godt fortsætte ned mod Assens. Her er et område med blå himmel og sol. På det sidste stykke er der lidt svag faldvind, men alligevel passerer vi lige nord om Assens (E) med ca. 1100 m i behold — fint klaret, og så har vi endda været 20 km over vand. I lidt svage opvinde driver vi stadigt kredsende (mærkeligt, at man ikke bliver rundtosset) ned i retning af Helnæs, og jeg spekulerer på, om det skal blive Fåborg eller Svendborg.

Store dele af Fyn ligger udbredt under os, og Odenses røde tage synes ikke at være så langt borte. Vinden virker også svagere, så jeg prøver at glide frem langs landevejen Assens—Odense. Noget kommer vi også frem i den retning, men det koster dyrt i højde. Der er kun løse skytjæver i den retning, vinden kommer fra, og snart er vi nede i 6—700 m. Gode råd er dyre. Enten må vi meget snart lande, eller også må der findes noget opvind.

Opvind udbedes snarest!

Der er intet mod nord eller nordvest, men østpå ligger en meget fin sky, som dog er for langt borte til, jeg tør risikere at prøve at nå den. Derimod ligger der lidt nærmere nogle svage tjæver, som ser ud til at være under dannelse (F). Jeg sætter kursen mod dem. Har jeg bedømt rigtigt eller ej? Jeg stirrer som fortvilet på varionometeret. Det synker nu lidt; er der faldvind, må der også være opvind i nærheden. Og NU går det op over pulstregen. Snart svinger vi atter rundt i højdegivende opvind. Jeg centrerer BUX'en midt i den kraftigste del, og snart er vi igen i 1000 m og kan ånde lettet op.

Turens klimaks

Vi har allerede passeret Nr. Søby, i hvis omegn jeg har familie, som det havde været sjovt at lande hos, men vi befinder os nu omkring Ringe, mens vi foretager det nu kun korte spring over til den fine skys sikre opvindsfelt. Og nu kommer turens klimaks. Mens flyvningen hidtil er foregået i svag eller moderat opvind, så kommer vi ind i det helt store og stiger, som barogrammet viser, fra 1100 til lige ved 2000 m på ca. 3 min. eller en gennemsnitlig stigning på op imod 5 m/sek. (G).

Oppe i disse olympiske højder med en pragtfuld udsigt stopper jeg den evindelige kredsen lidt og svæver omkring i 10 minutter mellem kæmpemæssige hvide vatbjerge af skyer. Så taber vi hurtigt en masse højde, men finder atter ind i opvindsfeltet og stiger igen til 2000 m. Det er en ubeskrivelig oplevelse eller snarere kæde af oplevelser, for man har så travlt med at koncentrere sig om instrumenter og styring og ind imellem med at beundre udsigten, at man ikke kan huske mere end en lille del af det hele bagefter.

Her er temmelig køligt heroppe, og jeg fryser især på fødderne. Jeg blev dog klog af skade efter min 5-timers-prøve for to år siden, hvor jeg fløj i shorts og lærredssko. Nu har jeg plus-fours og en overtræksflyverdragt samt ordentligt fodtøj på og klarer mig nogenlunde, da BUX'en er lukket (omend det trækker alligevel). Men derfor bliver det alligevel rart at komme ned i varmen igen.

Hvorhen nu?

Vi befinder os nu ved 16-tiden cirka midtvejs mellem Nyborg og Svendborg (H), og jeg må tage en beslutning. Der skulle være en chance for at kæmpe sig mod vinden op til Odense, men da det ikke er en målflyvning, opgiver jeg det. Det er sjovere at komme længere. Nyborg kan jeg let nå, men der har flere landet før, så jeg går tilbage til min tidligere tanke om at lande ved Svendborg. Under stadigt jævnt højdetab glider vi ned mod det smukke Svendborgsund. Vejret er fint, så vi egentlig let skulle kunne nå Langeland og måske endda Lolland. Jeg overvejer det, men forkaster tanken. Hvad ville jeg opnå? Lidt mere distance, ja. Men da det er klubbens eneste distance i flyvedagskonkurrencerne, har vi alligevel ingen chance der. Nogen rekord var der heller ikke chance for — så meget mere som Cowboy utvivlsomt vil slå distancerekorden. En vis tilfredsstillelse er der altid ved at komme så langt som muligt, men går vi over mere vand, vil det fordyre og forsinke hjemtransporten stærkt. Altså Svendborg.

Det er forøvrigt ganske rart blot at flyve for fornøjelsen uden tanke på prøver, rekorder o.s.v. Men tilfredsstillelsen ved at nå et mål er alligevel større end den, den rene fornøjelsesflyvning giver.

Landingspladsen vælges

Jeg vil lande så nær byen som mulig og nær hjemtransportvejen, den til Odense. — Den udgår fra byens NV-lige hjørne, og det går meget langsomt mod den stærke vind derover under jævnt højdetab. Så skal der vælges landingsplads — nær landevejen for at lette transporten, nær en gård med telefon o.s.v. Jeg vælger en, bringer Babyen i stilling og trækker bremseklapperne. I samme øjeblik ser jeg, at pladsen af to elektriske hegn er delt i tre ganske små felter. Jeg holder op med at tænke og finder et øjeblik efter BUX'en og mig fint parkeret i den

midterste fold. Ja, med trænet brug af bremseklapperne kan man lande en Grunau Baby på et frimærke.

Er De kommet noget til?

Efter tre timers trættende, koncentreret flyvning kan man endelig slappe lidt af. Men så kommer folk strømmende til fra alle kanter og stiller de traditionelle spørgsmål. Derpå får jeg et fornuftigt udseende menneske til at holde de mest ivrige børn fra venturirør og andre udsatte dele og går ind på gården, hvor man med gårdejer Rytter i spidsen er travlt beskæftiget med at køre høsten ind. Jeg ringer til Odense, hvor svæveflyveklubben er så venlig at påtage sig hjemtransporten, og til fru Bøtke i Vandel, hvor man endnu intet har hørt fra Cowboy.

Så får jeg demonteret planet og båret delene op til gården med næsten for ivrig assistance, men efterhånden fortrækker tilskuerne, og med ægte fynsk gastfrihed inviterer man mig på aftensmad i gården, hvor jeg venter nogle timer, indtil Jørn Råup endelig kommer med lastbilen, som han først måtte hente i Beldringe. Det er mørkt, da vi kl. over 21 starter, og det var en lang tur, før vi ved 2-tiden om natten rullede ind på gård 84 og fik læsset af ved hjælp af Slottboc, som ubarmhertigt blev vækket. Og så havde Råup endda hele hjemturen til Odense, så han måtte ofre hele sin nattesøvn på foretagendet. Sådan er svæveflyvere.

Reversen af medaljen

Så har man været over land igen, men det er ikke så mærkeligt, at det er sket sjældent, når man betragter regningen:

Startgebyr og flyvetidspenge	43 kr.
gebyr for demontering	25 kr.
telefon	2 kr.
hjemtransport	100 kr.
	170 kr.

Ja, selv om termikken er gratis, så er svæveflyvning dyr, alt for dyr. De tre timer i et motorløst svæveplan koster lige så meget som i en KZ III af dobbelt værdi. Hertil må bemærkes, at unionens priser er landets top-priser og højere end priser på rekordplaner i udlandet. Men det er dog hjemtransporterne, der koster størsteparten, og i mit tilfælde var det ikke dyrt for 300 km.s kørsel. Desværre er de billigere ud- og hjemflyvninger vanskelige i vort blæsende klima, og de kræver et virkeligt svæveplan med mulighed for at flyve hurtigt uden for stort højdetab. Og rigtige svæveplaner er dyre.

— — men alligevel

Selv om flyvningen koster det samme som i en motorflyvemaskine, så har man uden sammenligning så himmelvidt mere ud af en sportslig spændende flyvning i et svæveplan end af transportflyvningen bag en larmende motor, hvor man tit på en overlandflyvning rent ud sagt keder sig.

Hvis nogle af vore motorflyvere vidste, hvilken fornøjelse man har af svæveflyvningen, ville de utvivlsomt gå over hertil, og det ville sikkert kun kunne gavne svæveflyvningen.

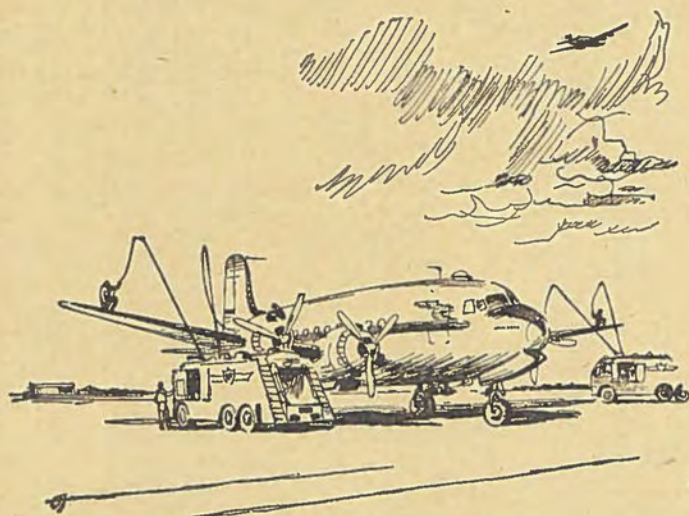
Per Weishaupt.

Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 6,00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Vi har nu antaget de grønne og gule farver, som BP bruger over hele verden.



På utallige områder afhænger menneskeliv af teknik, hvis sikkerhed igen i vid udstrækning er betinget af benzin, petroleum og brændselsolie. — Mange flyvere verden over sætter deres lid til



TEKNIKKENS TRO TJENER

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



Confidence in control!

"Quite unique was a spin—his flick rolls were a joy, and his deliberate use of ailerons, almost to the point of touchdown, a piece of first-rate showmanship."

"FLIGHT," September 15th, 1949, describing the outstanding exhibition of aerobatic finesse by Gloster Test Pilot Zurakowski flying the new Gloster Meteor 8 at the 1949 S.B.A.C. Air Display at Farnborough.

GLOSTER METEOR

GLOSTER AIRCRAFT CO., LTD.
BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

LINESTYREDE GASMOTORMODELLER

Samtidig med at DMU's første linestyrede model Samba udsendes, skriver dens konstruktør, Børge Jørgensen, lidt om denne interessante gruppe modeller

I KKE længe har dansk modelflyvning set en så voldsom udvikling som den, linestyringen nu gennemgår. Som meget andet nyt har linestyringen mødt en del modstand, men nu er den ved at få sit gennembrud. Der er netop startet en klub på basis af linestyring, og ialt beskæftiger cirka 14 klubber sig i større eller mindre grad hermed.

Dansk Modelflyver Union udgiver nu en all-round linestyret model, Samba, og konkurrencer for denne specielle form for modelflyvning er en daglig foreteelse.

Linestyling ikke let

Det vil derfor være på sin plads at give lidt vejledning og fiduser for dem, som agter at begynde at flyve linestyrede modeller.

Det må med det samme slås fast, at det absolut ikke er det nemmeste at give sig i kast med, men i hvert fald en af de fornøjeligste. Der er mange mål at stræbe efter, og den kræse og eksperimenterende modelflyver har her rig lejlighed til at få tilfredsstillelse.

Man bør begynde med en let byggelig og solid model af anerkendt type. Der er så mange ting at tage i betragtning ved konstruktionen, at en begynder ville møde alt for store vanskeligheder. Når man har fundet en egnet model, må man studere tegningen omhyggeligt og nøje sætte sig ind i hver dels funktion.

Bygning

Bygningen kan nu begynde. Man må gøre sig klart, at et heldigt resultat i allerhøjeste grad er afhængigt af omhyggeligt arbejde. Man må hele tiden tage hensyn til, at modellen under brugen vil blive oversprøjtet med olie fra motoren og komme ud for mange brutale »landinger«. Krydsfiner og fyrretræ m. m. må altid limdrænkes på fladerne, og der bruges altid celluloselim hertil, da kaseinlim o. lign. ikke kan tåle olie. Celluloselim købes fordelagtigst i dåser à ca. 3 kr. Beklædning limes dog på med kasein-koldlim.

Vigtige dele i krop og plan forsynes med trekantforstærkninger, som giver stor styrke over for motorvibrationer og hårde landinger. Bygningen af den egentlige model skulle ikke volde større vanskeligheder. Man skal lakere modellen flere gange end sædvanligt, da olien ellers trænger ind og forkorter modellens levetid betydeligt.

Højderørsbevægelsen er ved hjælp af styrearmer (almindeligvis fastgjort på rorets underside) overført via en stødstang (f. eks. af 2 mm pianotråd) til styrepladen, der er af 1½–2 mm duraluminium. Styrepladen må sidde fastgjort i motorfundamentet eller et andet solidt sted i modellen. I den er fastgjort to pianotrådsliner på 0,25 til 0,8 mm. Disse kan enten gå igennem, over eller under planet, afhængig af tyngdepunktets og planets beliggenhed, men de går altid gennem et styr ved plantippen. Styringen må fra styreplade til rør være uelastisk og uden slør. Derfor er lærredbåndet bedst egnet til hængsel mellem haleplan og rør.

Understellet må være solidt og højt nok til i de fleste tilfælde at kunne skåne propellen ved start og landing. Hjulene må være solidt udført med bøsninger og være ca. 50 mm i diameter. Hvis hjulene er for små eller understellet for svagt, vil modellen ikke kunne starte og lande ordentligt.

Motor, tank og tyngdepunkt

De danske motorer er ret tunge i forhold til deres omdrejningstal i sammenligning med udlændets motorer. De er dog udmærkede, indtil man når den mere avancerede kunst- eller hastighedsflyvning. Foruden ved lapperne på kruunthuset fastspændes de ofte ved hjælp af et beslag omkring omløbermøtrikken. Dette er fastspændt til et støttefundament og har til opgave at dæmpe motorvibrationerne, hvorved motoren får en bedre gang.

Motorernes originale tanke kan sjældent benyttes. I stedet bruges specielle tanke af plexiglas eller lignende. Tankene kan have forskellig facon, men er i princippet ens, idet brændstoffet presses ud af dem af centrifugalkraften.

Når modellen er færdigmonteret (planet skal sidde godt fast på kroppen), kontrolleres tyngdepunktets beliggenhed. Dette skal helst ligge 20–30 pCt. af plankorden fra planets forkant. Når modellen holdes i enderne af linerne, skal den — set forfra — hænge med planet lodret, og — set fra siden — med nederste plan lidt bagud. Så ligger tyngdepunktet rigtigt, og modellen vil ligge roligt i luften med et jævnt udadtræk for at stramme linerne. Hertil hjælper også 2–3 grader udadtræk på motoren og lidt udadtræk på finnen.

Klargøring

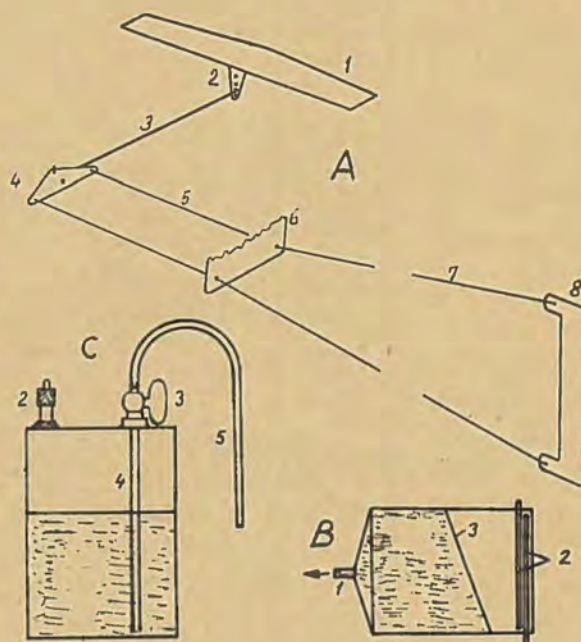
Indflyvningen skal foregå med en helt færdig model i absolut stille vejr og helst på en afgrænset plads med kortklippet græs. To nøjagtig lige lange liner på 8 til 10 meters længde rulles ud og fastgøres i den ene ende til pianotrådslinerne i modellen, og i den anden ende til et håndtag, som ikke må være længere, end man akkurat kan bevæge hånden uden at berøre linerne. Det må ikke have fremstående kanter, der kan fange linerne, hvis disse slækkes. Derefter mærkes op-enden på håndtaget tydeligt, så man aldrig tager fejl. Håndtaget holdes lodret i hånden med op-snoen opad.



Figur A viser princippet i styringen: Højderøret 1 bevæges ved styrearmer 2 og styrestangen 3 af styrepladen 4, hvorfra linerne 5 og 7 går gennem linestyret 6 på planet ud til håndtaget 8.

B viser en tank. 1 er tuden, hvorfra en slange fører til motoren, 2 er udluftningsrør og 3 brændstoftoverfladens omtrentlige stilling under flyvning.

C viser en tryktank til påfyldning. Gennem ventilen 2 sættes tryk på tanken. Når der åbnes for hanen 3, trykkes brændstoffet op gennem røret 4 og slangen 5.



Man kan nu tanke modellen, og det sker nemmest med en speciel tryktank, som man giver et par pumpeslag med en cyklepumpe, hvorpå brændstoffet strømmer ud af slangen, når man åbner for hanen. Det mest anvendte brændstof er 50 pCt. æter, 25 pCt. A-olie (viskositet 30) og 25 pCt. petroleum. Er motoren slidt, kan man med fordel anvende amerikansk olie i stedet for A-olie. Dette tæter i mange tilfælde motoren, så den igen en tid kan køre på normalt brændstof.

Det volder tit besvær at starte en motor, men i nær fremtid bringer FLYV en speciel artikel om behandlingen af dieselmotorer.

Flyvning

Når motoren er startet, stilles modellen på jorden, hvor en hjælper holder den, indtil man med håndtaget har kontrolleret korrekt rorudslag. På et vink fra modelflyveren slipper hjælperen modellen, som kører frem i græsset. Man giver den et ganske lille udslag op, og modellen går i luften efter at have kørt et lille stykke.

Man lader ved de første flyvninger modellen stige til tre til seks meters højde og forsøger at flyve ligeud. Styringen foretages ved ganske lette håndledsbevægelser, og man lader hele tiden armen pege mod modellen. Når man behersker dette, kan man øve sig i at stige og dykke. Dette kulminerer i et såkaldt »wing-over«, som går fra vandret flyvning lige over jorden brat ind i en lodret stigning, som fortsætter over hovedet til et lodret dyk, der rettes op umiddelbart over jorden.

Når motoren stopper, skal modellen bringes ind i en rolig glidning, som flades ud lige over græsset. Propellen bør være således fastgjort på motoren, at den stopper i vandret stilling, således at antallet af propelhavarier nedsættes mest muligt.

Er man nået så vidt, er man nu i stand til at deltage i hastighedskonkurrencer, når man anvender en propel med større stigning. Normal propel til danske motorer er 250 mm i diameter og 200 mm i stigning. — Den mere videregående kunstflyvning vil kræve en artikel for sig.

Børge Jørgensen.

REKORDERNE

Peter Christiansens danmarkrekord i klasse F 2 (linestyrede modeller med motor fra 2,51 til 5,0 ccm) blev anerkendt med 87,1 km/t (16. 10. 49).

På årsrekordernes område er Jens Arne Lauridsens distanceflyvning den 12. 8. nu anerkendt med 44,2 km. Carl Johan Petersen har d. 12. 11. generobret Wakefieldrekorden med 183 sek. (i regnevjr!)



Peter Christiansen med sin rekordmodel, der med sin 3,5 ccm Amcomotor kan flyve betydeligt hurtigere end rekorden på 87,1 km/t.

Den femte distriktskonkurrence.

Femte omgang i distriktskonkurrencerne havde samlet hidtil flest deltagere, nemlig 96 med 122 modeller. Da vejret var godt den 10.-10., var resultaterne gennemgående gode. Adskillige ændringer i stillingen indtrådte, og i mange tilfælde afgør først den sidste konkurrence, der skulle have fundet sted den 27.-11., hvem der vinder pokalerne.

1. distrikt (Ejbylille). A 1: K. O. Pedersen (105) 488, Bølling (105) 472, O. Olesen (105) 363. — A 2: B. Hansen (105) 479, Leo Berke (105) 362, T. Cordsen (102) 303. — A 3: K. O. Pedersen (105) 259, H. Ekelund (105) 165. — C: P. Kuniss (105) 209, E. Sørensen (105) 209.

2. distrikt (Næstved). A 1: V. Petersen (207) 397, K. G. Petersen (207) 367, K. V. Nielsen (207) 314. — A 2: V. Petersen (207) 466, B. Schmidt (201) 438, B. Sitas (210) 392. — A 3: H. Jørgensen (201) 753, B. Schmidt (201) 486, B. Christiansen (208) 480. — D: Sv. Seerup (208) 92.

3. distrikt (Odense). A 1: T. Østervig (301) 433, P. Petersen (301) 357, E. Wichmann (302) 226. — A 2: A. Hansen (301) 762, B. Skou (301) 607, T. Lindhardt (301) 543. — A 3: J. S. Petersen (302) 423, E. Mikkelsen (304) 404. — C: J. S. Petersen 73, Bjarne Jørgensen (301) 60. — D: Vald. Petersen (301) 280, Helge Iversen (301) 277, Carl Johan Petersen (301) 227.

4. distrikt (Ålborg 23.-10.). A 1: Chr. Jochumsen (401) 188, K. M. Sørensen (417) 168. — A 2: Arne Jacobsen (417) 171, Ove Christoffersen (417) 80. — D: Sv. A. Pedersen (401) 69. (For svævemodeller ganget med 2 (50 m snor)).

5. distrikt (Mors). A 1: P. Pedersen (502) 380, E. Madsen (506) 379, J. Pedersen (508) 92. — A 2: Eg. Madsen (506) 572, P. Pedersen (502) 539, H. H. Simonsen (510) 524. — A 3: E. Madsen (506) 432, E. Madsen (508) 313, P. Andersen (506) 152.

6. distrikt (Vandel). A 1: Kai Hansen (611) 550, D. Thestrup (611) 206, H. Petersen (604) 168. — A 2: H. Petersen 754, A. Jepsen (608) 631, Thestrup 601. — A 3: J. A. Lauridsen (608) 518. — C: N. W. Sørensen (608) 131, Thestrup 90. — C: Kai Hansen 189. — F: Erik Petersen (612) 67 km/t.

Modelflyvekalender 1950

1. 1. Points- og Årsrekordår begynder.
15. 1. Sidste frist for pointsoppgørelse 1949.
29. 1. Første distriktskonkurrence.
5. 3. Anden distriktskonkurrence.
12. 3. Repræsentantskabsmøde og danmarksmesterskab for indendørs modeller (Sjælland).
23. 4. Tredie distriktskonkurrence.
18. 5. Udtagelse til Wakefield og landskamp.
7. Sommerlejr.
23. 7. Wakefieldkonkurrence i Finland.
30. 7. International konkurrence og landskamp i Sverige (29.-30. 7.).
27. 8. Danmarksmesterskab f. motormodeller (Fyn).
24. 9. DM for svævemodeller (Sjælland).
10. Residentie-Cup-konkurrence (Holland).
22. 10. Femte distriktskonkurrence.
3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og Årsrekordår slutter.

Ungdomsudstillingen i Odense.

På en ungdomsudstilling i oktober i Fyns Forum havde Odense Model-Flyveklub en nydelig stand med ca. 30 vidt forskellige modeller. Klubben viste flere gange sin egen nyoptagne modelflyvefilm, førsteinstruktøren holdt foredrag en søndag eftermiddag, og den sidste aften startedes en reaktor.

Odense Svæveflyveklub havde sin Grunau Baby »Stardust« ophængt og illustrerede svæveflyvningen ved tegninger og fotografier, mens Fyns Flyveklub også gjorde opmærksom på sin eksistens, bl. a. ved formationsflyvning over byen.

Meget velholdt tre-sædet Auster

sælges omg. Kun få flyvetimer. Bill. mrk. »Auster 121« modt. FLYV's ekspedition, Vesterbro-gade 60, København V.

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

1 stk. Valbjørn radio

passende til KZ 7 sælges meget billigt. Radioen er garanteret i orden.

Eva 4687.

Herman Hammer, Flæsketorvet 71, Købbyen.



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8-13

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106

Telf. Helrup 5664

Mødeaften i Danske Flyvere

Foreningen Danske Flyvere har mødeaften torsdag d. 15. december. Nærmere vil tilgå medlemmerne direkte.

Begivenheder omkring KSAK's 50-års jubilæum

I forbindelse med Kungliga Svenska Aero-klubbens 50-års jubilæum til næste år finder der forskellige begivenheder af flyvemæssig art sted. KSAK har udsendt indbydelser til et svæveflyvestævne i Örebro i første halvdel af juli. Deltagerantallet er sat til maximum 30 førere, dog højst 5 fra hvert land. Som hjælpemandskab for hver deltager må der medtages højst 3 mand. I forbindelse med dette stævne holder FAI's svæveflyvekommission samt OSTIV møde i Örebro. Endvidere skal FAI's verdenskongres finde sted i slutningen af maj og begyndelsen af juni i Stockholm. Der er også udsendt indbydelser til et internationalt modelflyvestævne 29.-30. juli i tilslutning til Wakefield-konkurrencerne, som finnerne arrangerer 23. juli.

DMI's nye modelfly



SEGEL-SCOUT

Svæve-model i klasse A2. — Spændvidde 153 cm. Segel-Scout er Danmarks mest højstartssikre model og har ualmindelig gode flyveegenskaber. Hurtig og nem at bygge. Komplet samlesæt med tegning . . . kr. 9,25 Tegning alene. kr. 1,75



SAMBA

Linestyrer gasmotormodel. — Spændv. 70 cm. Samba er konstrueret specielt for begyndere samt til trænings- og kunstflyvning. Samlesæt med tegning. kr. 8,75 Tegning alene. kr. 1,75

DMI's store hovedkatalog 1950 med et væld af virkelige nyheder foreligger nu. Indsend 30 øre i frimærker.

DANSK MODELFLYVE-INDUSTRI
Brogade 6-8 . Odense

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT
C. 9189 - 9596

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weisshaupt,
Blidah Park 6, Hellerup.
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

BØGER

Aeromodeller Annual 1949 er nu udkommet fra Model Aeronautical Press, Leicester. 192 sider, rigt illustreret.

I sidste nummer omtalte vi den serie af bøger, der udsendes af Aeromodeller-koncernen i England. Nu foreligger 1949-udgaven af den nye årbog. Den nye udgave er holdt i samme stil, trykt på fint papir, men er en del tykkere for samme pris (7/6). Det er en virkelig international håndbog med bidrag fra 16 lande. Der er først ca. 40. tildels detaljerede, tegninger af modeller. Dernæst er der data for en lang række modeller. Der er artikler om næsten alle typer modeller, om radiostyring, nye interessante profiler (bl. a. en ungarsk serie), oversigt over engelske motorer, engelske konkurrenceresultater, Wakefieldkonkurrencen, rekordlister m. m. m. Pladsen er godt udnyttet og foruden tegninger er der over 70 fortræffelige og velproducerede fotografier.

Danmark er repræsenteret af *Rechnagels* KLM-vinder, der også kan købes som byggeplan, og *Jens Arne Lauridsens* Finlandsvinder. Det er en bog, enhver modelflyver bør ønske sig til jul eller låne fra DKDAS's bibliotek.

Jane's All The World's Aircraft 1949-50, et værk som sikkert er kendt af alle flyveinteresserede, foreligger nu i ny udgave, lige saa spækket med oplysninger som sine mange forgængere. Formatet er det samme, som har været benyttet de senere år, men teksten er blevet ændret fra tospaltet til trespaltet.

Indholdet er lige så righoldigt som i tidligere udgaver; den er delt i følgende hovedafsnit: militær flyvning, civil flyvning, samt lige landes nyeste motortyper. I bogen er indlagt et tillæg med billeder af de britiske flyvemaskinetyper, som er kommet frem lige landes nyeste flyvemaskinetyper og samtlige af redaktionen er afsluttet, og dette tillæg er ført a jour til 1. oktober 1949. Bogen er tilsendt fra *Knud Rasmussens Boghandel*.

Airlines er et billedhæfte på et par og tredive sider, der er udgivet af det engelske forlag Harrison & Sons Ltd. Det bringer en række udmærkede tegninger af de gennem årene mest anvendte trafikflyvemaskiner, lige fra Farman Goliath, Fokker F II og Junkers F. 13, der kom frem umiddelbart efter den første verdenskrig, til vore dages nyeste luftlinere. Billederne er ledsaget af tekst, som giver nogle af den pågældende types vigtigste data.

Hæftet er tilsendt FLYV fra *Knud Rasmussens Boghandel*.

★

Endnu en Afrika-tur.

I løbet af en månedstid i oktober og november har endnu to danske privatflyvere foretaget en Afrika-flyvning. Det er civilingeniør C. E. Danielsen og arkitekt Thyge Beck Nielsen, som i en af Lufttaxa's Auster-maskiner har foretaget en ca. 8000 km lang tur ned gennem Italien, hen langs Nord-Afrika og op gennem Spanien og Portugal — sidstnævnte er vist et nyt land for danske privatflyvere. Efter *Greulich's* og *Fischer Rasmussens* tur ad en noget lignende rute og efter Spaniens armadens begyndelse man nok på de kanter at bemærke, at der er noget, som hedder dansk privatflyvning.



FLYVELITTERATUR

JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT 1949

Ny ÅRGANG med alle de nyeste typer indenfor flyvemaskineindustrien
72.45

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Biletkontorer.

BROOMWADE

Luftkompressorer

og

Trykløftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab
Det Norske Luftfartselskab
Hærens Flyvertropper
A/B Flygmotor - Trollhättan
Skovlunde Flyveplads
Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

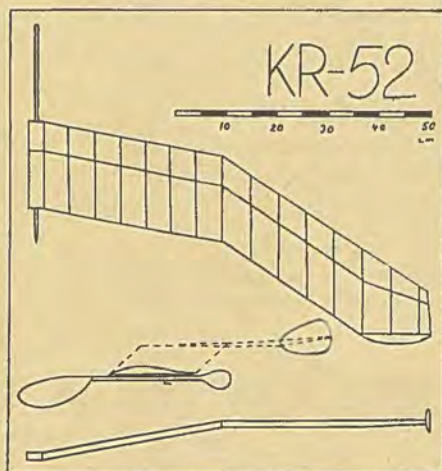
Politortorvet 12 . København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Ny dansk modelflyver- VERDENSREKORD anerkendt af FAI

For anden gang har en dansk modelflyver fået Danmarks navn anbragt på FAI's lister over internationale rekorder.

Det er stud. med. **Kurt Rechnagel**, der den 31. august opstillede den første rekord i den nyoprettede klasse for haleløse svæve-modeller. Flyvningen var på 576,33 meter. Dette imponerer hverken Rechnagel eller andre, selv om det er pænt i svag vind uden termik. Mere imponerende var det, da Rechnagel i 1946 med en anden flyvende vinge, den store KR-31, opnåede B-diplom med C-tider ved DMU's Tranum-sommerlejr, hvor modellen fløj 3.50, 5.46 og til sidst forsvandt ud af syne efter 5.30 og ikke siden er blevet fundet.

Men rekorden blev sat med KR-52 på 25,65 kvdm. planareal, 1550 mm spændvidde og 620 mm længde. Den måtte belastes til 310 g for at opfylde de internationale regler. Profil: KR-43008 T. Højstartsnor 99 m.



Oversigtstegning af rekordmodellen.

Kurt Rechnagel har gennem adskillige år været en af vore førende modelflyvere. Han er særlig kendt som konstruktør af den store svæve-model Diogenes, og som vinder af KLM-pokalen tre år i træk for bygning af årets smukkeste model. Han er vor førende specialist på de haleløse modeller, område og skrev i FLYV nr. 11 og 12, 1945, en meget instruktiv artikel herom. Han viste, at haleløse modeller kan opnå samme præstationer som normalmodeller, hvilket medførte, at specialklasserne blev strøget som rekordklasser i de nordiske regler. FAI er altså gået den modsatte vej og har sidste år oprettet internationale rekorder for haleløse.

Samtidig med distancerekorden havde vi også søgt anerkendelse af en varighedsrekord på 3 min. 50 sek., men her var unggareren **Michel Kiraly** den 17. 7. kommet os i forkøbet med en flyvning på 9 min. 55 sek.

Siden Rechnagel begyndte at studere medicin, har han ikke haft megen tid til modelflyvning, men vi håber dog, at han og andre danske modelflyvere vil gøre noget for at holde rekorden, der let kan slås, på danske hænder.

Rechnagel er medlem af modelflyveklubben Ikaros i Haslev og sidder i Dansk Modelflyver Unions bestyrelse.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: 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, Normasvej 14, telf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Lrs. K. Ørum-Jensen, Alborg, telf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, telf. Ryv. 5615, midl. kontor: Henrik Ibsensvej 31 A st.v.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Einar Dessau. Næstformand og formand for forretningsudvalget: Ingeniør Knud Høglund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Oppermannsvej 1, Odense.

Førsteinstruktør: Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Telf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.

Tre vellykkede mødeaftener

Man tør nok antyde, at DKDAS og Sportsflyveklubben har lagt op til en indholdsrig og interessant vintersæson. Inden for et tidsrum af 22 dage har der været ikke mindre end fire mødeaftener.

Den 28. oktober kunne formanden, direktør **Hjalmar Ibsen** byde en forholdsvis velbesat sal i Nationalmuseet velkommen. Efter at have mindet overingeniør **M. P. Eskildsen** gav direktør Ibsen en kort oversigt over sæsonen og selskabets arbejde, en udmærket ide, som sikkert vil skabe bedre kontakt mellem medlemmerne og bestyrelsen.

Så fik redaktør **Johs. Thinesen** ordet, og i mere end to timer underholdt han os med sin beretning om Spaniensturen, ledsaget af en udmærket film. Det var naturligvis begrænset, hvad Thinesen i sin artikel i nr. 8 af FLYV havde kunnet få med, men nu fik vi et virkeligt fyldigt indtryk af denne tur, som dansk privatflyvning kan være stolt af. Det kneb næsten for Thinesen at finde tilstrækkeligt med superlativer for at få os til at forstå, hvor enestående en oplevelse, turen havde været. Hertil ydede



Stud. med. **Kurt Rechnagel** er lige fyldt 22, men har i adskillige år været en kendt modelflyver. Specialist på haleløse modeller, hvormed han nu har opstillet en verdensrekord.



imidlertid den film, som den ene af passagererne, kørelærer **Felix Henriksen**, havde optaget, et vægtigt bidrag. Vel savnede man, som Thinesen gentagne gange sagde, farverne, men alligevel var det en film af kvalitet og en film, der var optaget med sans for humor. Den varer 1 time og 15 minutter, men vil sikkert virke endnu bedre, hvis der klippes enkelte ikke helt vellykkede billeder ud samt nogle gentagelser, f. eks. i tyrefægtningsscenerne. Så bliver dens længde også mere passende.

Til slut vises en lille film, som grosserer **Mogens Bank** havde optaget, og hvor man til sidst fik en lille idé om farverne.

Som afslutning uddelte civilingeniør **Leif Prytz** Zonens flyvedagspokal til Sportsflyveklubbens A 1-hold.

Den 8. november kunne luftfartsinspektør **Sven-Age Dalbro** i Berlingske Tidendes foredragssal byde velkommen til endnu en mødeaften, hvor redaktør **Poul Westphal** fortalte om sin sidste USA-tur, hans fjerde efter krigen. Turen foregik i en af American Overseas Airlines' Stratocruisere, og Westphals kommentarer til denne type var interessante. Ingen af de fire danske deltagere i turen var kede af, at SAS havde solgt sine, for vore forhold var ikke store nok til denne type, som iøvrigt p. gr. af sin rummelighed var et fremskridt i dagflyvning, men om natten led af samme skavank som de tidligere typer, idet »benene falder i søvn før hovedet«, når man forsøger at sove med stolen tilbagelænet. Den koster 8—10.000 kr. i timen i drift!

I USA så Westphal bl. a. en stor central for eftersyn af flyvemotorer, var ude til en demonstration af et af USA's nyeste hangarskibe i Stillehavet og havde lejlighed til sammen med 67 andre mennesker at promenerer på den ene vinge af Convair R-36 bombere, hvis indre dog forblev et lukket land.

En på turen optaget film blev vist, og man så her bl. a. også billeder fra den ikke-flyvemæssige side af turen, bl. a. fra det eventyrlige triumf-indtog i New York, som var i den helt store amerikanske stil, selv om ikke alle tilskuerne vidste, at det var 50 europæiske journalister, de hyltede.

Foruden disse to mødeaftener har Sportsflyveklubben den 10. november haft en offentlig propagandaaften, hvor Thinesen gentog sit foredrag for en fyldt sal af særlige indbudte, og den 18. november fandt ing. **Smith-Hansens** foredrag om indenlandsk ruteflyvning sted. Dette er refereret udførligt andetsteds i dette nummer.

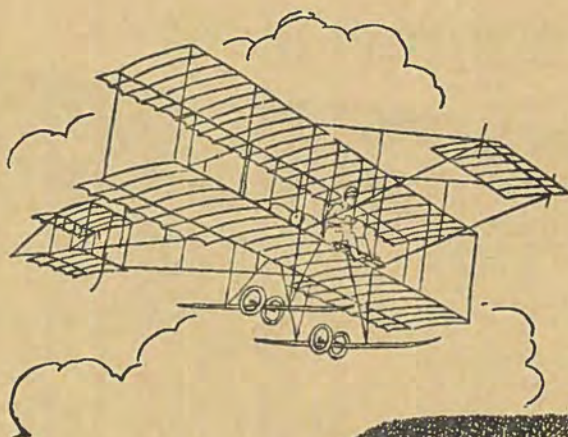
★

Orienteringskonkurrence i efterårsvejr

Sportsflyveklubben afholdt den 13. november en orienteringskonkurrence fra Kastrup. Vejret var tilpas vanskeligt med byger og lave skytjæver. Man skulle gennemflyve en opgaven rute på en af konkurrenceledelsen udregnet idealtid, passere det første vendepunkt (ved Nærum) og angive formen af det udlagte mærke. Derpå skulle man opgive, hvad det andet mærke var (søen Selsø) og ligeledes det sidste (et sanatorium).

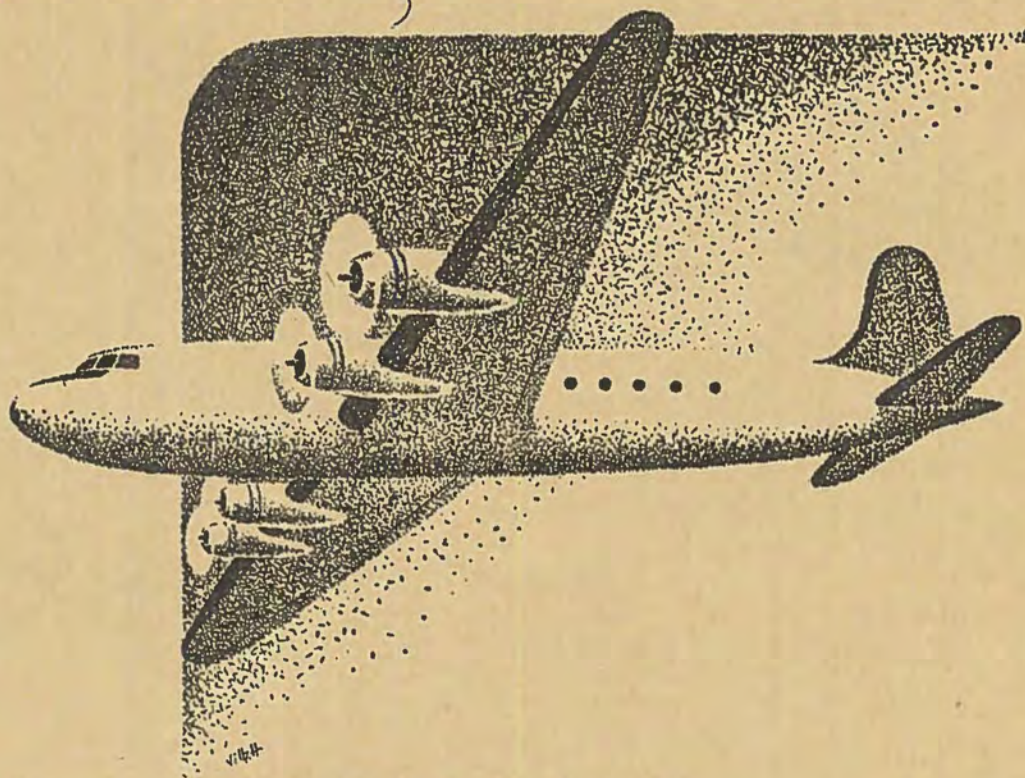
Da man ikke vidste, hvor megen tid der var beregnet til start og lignende, var det lidt for meget af et lotteri med idealtiden, men ellers var det en morsom konkurrence.

Vinder af konkurrencen blev **A. Nygård Jensen** i KZ VII med to observatører. Han havde 775 strafpoints. Nr. 2 blev **Per Weishaupt** med 904 og nr. 3 **P. Hermann** med 1026, begge i KZ III.



OLIEN *fremmer* UDVIKLINGEN

I flyvende fart —



Da benzinmotoren var opfundet, varede det ikke længe, før menneskenes drøm om at flyve gik i opfyldelse, og i dag omspændes jorden af et net af flyveruter.

I hele denne udvikling har olien spillet en afgørende rolle. Af olien udvindes benziner, der frembringer motorenes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde. intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.



Verdens første trafikluftfartøj med turbinedrevne propeller



VISCOUNT 700

Som så ofte før viser britiske flyvemaskinkonstruktører endnu engang, at luftfartøjer *kan* bygges således, at de yder endnu større sikkerhed, komfort og økonomi. Fra Vickers-Armstrongs kommer verdens første turbopropeldrevne trafikflyvemaskine — Vickers Viscount 700. Af hensyn til luftfartøjets *sikkerhed* er Viscount udstyret med 4 Rolls-Royce »Dart« motorer, der anvender petroleum som brændstof, brudsikre tanke, tvillinghjul på alle tre understelsben, termisk af-isningsinstallation og store flaps med dobbelte slots, som muliggør trafikering af små, ikke fuldtudbyggede lufthavne. Med henblik på *komfort* er luftfartøjet forsynet med luftkonditioneret trykkabine, støjniveauet er blevet reduceret til et hidtil uopnåeligt minimum, og rystelser er praktisk taget ophævet. Hvad angår maskinens *økonomi* er marchhastigheden ca. 525 km pr. time — fuldt lastet med 53 passagerer — hvilket giver et brændstofforbrug på ca. 2 liter pr. km.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED

AIRCRAFT SECTION - VICKERS HOUSE
BROADWAY - LONDON - ENGLAND



Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.



Frontbillede af maskinen. Man ser tvillinghjulene og det højtliggende haleplan, der bevirker, at luftfartøjets stabilitet ikke påvirkes af ændringer i motorkraften eller ved betjening af flaps og understel.



Interiør, der viser et udsnit af kabinen. Her kan passagererne slappe af i en ved trafikflyvning hidtil ukendt ro og komfort.