

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:
Kaptajn JOHN FOLTMANN

23. ARGANG 1950

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Aero	45, 72	De Havilland, Comet: 27, 33, 83, 104,		Hangarflyvning:	209, 233, 268, 281
Aero-Club, Deutsche	250	128, 196; Vampire: 28, 240; Ra-		Hangarskibe:	133, 181
Aeroklub, Kgl. Dansk: 3, 7, 18, 42, 66,	90	pide: 71; Dove: 72; Heron: 72,		Hansen, Marius:	150
95, 104, 110, 114, 130, 133, 134, 135,		215; Drover: 73; Chipmunk: 88,		Hawker P 1040: 241, P 1052: 241;	
138, 162, 171, 180, 191, 210, 231, 234,		198, Venom:	240	Helikopterflyvning: 57, 76, 128, 201, 222	
239, 252, 258, 273, 274, 279, 280, 282		Danske Flyvere 18, 66, 90, 138, 156,	258	Herschend, H.R.M.:	63
Aerosport	234, 256	Dansk Flyveindustri	46	Hiller 360:	12
Air France	222, 272	Dieselmotorer (Model-)	14	Hjemmeværnseskadriller	249
Airspeed Ambassador: 24; Oxford ..	134	Distriktskonkurrencer: 18, 39, 60, 66,		Holtermann, Carl:	134
Alkohol og flyvning	270	90, 109, 136, 159, 231, 279		Hurel-Dubois HD-10:	12
Argentinsk jager	219	Douglas, World Cruiser: 50; DC-3:		Højdeflyvning:	124
Arsenal SA-103 Emouchet: 58; Air-		24 DC-4: 3; DC-6: 4, 56, 102 —		Højdemåler, Du og din:	122
100: 59; ARS 4111	58	DC-6 B: 80, 196, 246, 272; Super			
A 2-Klassen international	12	DC-3: 23, 136; Skyknight	218	IATA:	32, 252
Augusta CP-110	220	Eftersøgninger: 105, 126, 215	225	IL-12:	10, 25
Auster Autocrat	10	Ellehammer	78, 93	Indendørs gummimotormodeller: ..	38, 88
Auro Athena: 154 Jetliner: 200 Lin-				Jorden rundt i 1924 og 1949: 50, 178	
coln: 213 CF 100: 218; 707 ..	241			(Pollner)	
		FAI	143, 160, 226	Kalender: 17, 41, 65, 89, 113, 137,	
Ballonopstigning fra Bellahøj	181	Fairchild Packplane	246	161, 185, 209, 233, 258, 281	
Balsa	86	Fairey 17:	102	Kaman Explorer: 176, HOK-1:	222
BEA	55, 76, 252	Farnborough	196, 215	Kampmann, P.:	42
Bedel Jodel Volkswagen	177	FIDO:	27	Kighoste, Behandling af	124
Beechcraft 34 Twin-Quad	73	Films om flyvning:	107, 255	Klarskov Larsen, P.:	210
Bell, X-1: 56, 57 XP-83	120	Fjernsyn:	272	KSAK:	133, 144
Bellanca Cruisemaster	80	Flyvedagskonkurrencerne: 18, 136, 162,		KZ: II-I: 88, 248; III: 130; VII:	
Birksted, K.	146	174, 180, 206, 224, 226, 258		130; VIII: 52, 78; Ellehammer:	
Blackburn Universal Freighter: 102		Flyveklubber, danske: 47, 84, 108, 138,		78, 93	
YA-5	196	162, 186, 210, 258, 282		Københavns lufthavn: 32, 100, 150,	
Bluie West 8	198	Flyvelotteriet: 150, 165, 167, 181, 191,		170, 198, 220, 246, 281	
Boeing, Stratocruiser: 4, 56, 244; B-		234, 250		Københavns Privatflyveplads, Skov-	
50: 12, 50; 247: 23, B-29: 29;		Flyvemedicinsk institut:	220	lunde: 71, 129, 147, 178, 198	
SB-17 G	126	Flyvemekanikerskolen:	220		
Boulton Paul P 111	241	Flyvende bilfærge:	136	Larsen, John M.	66
Breda B Z-308	4	Flyvepladser, danske:	48, 56, 71	Linestyrede modeller:	60
Breguet	900, 58	Flyveteknikerskole, Dansk:	41, 55	Linktræneren:	26
Bristol 175: 4 Proteus 33; 171	196	Flyveværft, DDL's:	56, 150	Lockheed, Constellation: 4, 154, F-80:	
Brændstof (Turbine)	200	Flyvevåbnet: 100, 143, 146, 156, 198,		119, F-90: 119, XF-94: 21, Su-	
Bøger	17, 87, 110, 258, 274, 280	220, 242, 261, 263		per Constellation:	272
		Fokker S 13:	196	Luftfartsdirektoratet: .. 153, 171, 177, 273	
Canadair, DC-4M	4	Fouga CM-7 Adour: 59; 310-P: 58;		Luftfartsregistreret:	107, 128
Carnet	171, 234	CM 8-13: 58		Lufthavne:	128, 168, 222
CASA 201 Alcotan	72	Førslev, CCJ:	146	Lyddæmper:	108
Caudron C-800	58			Lysafmærkning på flyvepladser	168
Chance Vought, Pirate: 218, Cutlass: 219		Gloster Meteor 29, 45, 105, 176, 182,			
Chase XC-123	10	201, 213, 216, 239 E 1/44: 240		Martin, XB-51: 1, 2-0-2: 24, 41,	
Chrislea Skyjeep	273	Grumann Panther:	218	PSM-1: 56, 4-0-4: 102, Viking: 176	
Continentalmotorer	41	Guld-c:	158, 194	Mc Donnell XF-85: 120; XF-88: 120;	
Convair Liner: 24,41; XC-99: 56;				Banshee: 219, Phantom: 219	
Turboliner: 102; XP-81: 120;		Handley Page Marathon: 73			
XF-92A: 121; Catalina	206	Hermes: 4, 200			
Curtiss-Wright XP-87	120	Hangarer:	80		

	Side		Side		Side
Miles Magister:	130	Raketter:	32, 176, 193	Sylvest Jensen (luftcirkus): 53, 93, 109,	
Militærflyvemaskiner:	119, 218, 239	Reaktionsdrift:	57, 109, 192		130, 225
Militærflyvning, Udenlandsk: 10, 28,		Recke, A.v.d.:	82	Sølv-c:	158, 160, 195, 226, 281
	80, 192, 217	Rekorder, FAI: 36, 66, 83, 104, 105,			
Model-Dieselmotorer:	14		154, 186, 210, 257	Tank, Kurt:	226
Modelflyver Union, Dansk:	114	Rekorder, Modelflyvning: 36, 66, 83,		Tankning i luften:	29, 213
Modelflyvning: 14, 38, 42, 49, 60, 69,			135, 138, 154, 183, 210, 273	Taxafly A/S	137
86, 88, 90, 112, 135, 159, 160, 162,		Rekorder, Sportsflyvning: 12, 18, 138, 154		Teknologisk Institut:	41, 55
183, 189, 204, 230, 252, 273, 279		Rekorder, Svæveflyvning: 30, 64, 84,		Telefonsamtaler ved nødlanding:	180
Motorflyver Union, Dansk:	272		138, 158, 159, 182, 194	Termik, Lær at flyve i:	106
Mølvig: 12, 33, 63, 82, 109, 129, 177,		Republic Thunderjet:	120, 192	Toldcarnet:	171
202, 225, 249, 268		Rumforskning:	102	Tordenbygerne, Undgå:	74
Målrækkordflyvning Ry—Karlshamn: ..	194	Ruslands flyveindustri:	28	Trafikflyvning:	96, 102, 109, 196
		Russiske fly:	3	Trafiktyper:	3, 23, 56, 71, 154
Neon-reklamer i luften:	246	Ryan XAAM-A-1:	32	Typekendskab: 17, 34, 62, 63, 88, 110,	
North American Fury: 219 Harvard:		Rygning og flyvning:	228		134, 153, 182, 206, 228, 256, 280
110; Sabre: 120; YF-93A: 121				Tågespredningsanlæg:	27
Notam-Danmark: .. 64, 84, 107, 128, 273		SAAB, Scandia: 10, 25 29: 10			
Northrop Scorpion:	121			Udnævnelser:	128, 138
				Ulykker: 80, 100, 107, 128, 143, 150,	
OSTIV	226	SARO Princess .. 80, 272; SR-A 1: 240			177, 198, 210, 232, 268
Overtroiske flyvere	202	SAS: 5, 10, 23, 33, 56, 66, 80, 128,		Understel:	32, 136 (sidevind)
		129, 145, 150, 162, 220, 246, 250,		Ungarns flyveindustri:	31
			252, 263, 266	United Aircraft:	201
Pan American World Airways:	244	SE-2010 Armagnac:	4	U. S. Airforce: 57, 105, 119, 126, 154,	
Percival Proctor: 63; Prince: 73, 201;		Sigbarhed Nul:	27		176
		SO-30P Bretagne: 25; 95 Corse: ..	73		
P-56: 154		Sikorsky S-51: 32, 196; S-55:	76	Vejrstationer, Automatiske:	102
Piasecki XHRP-1:	141	SIAI-Marchetti SM-102:	72	Vickers Viking: 24; Viscount: 78, 97;	
PIK-3	84	Slingsby svæveplaner:	8	Spitfire: 153; Varsity: 198; Sea	
Piper, William T.: 152, Vagabond		Små pladser, Landing på	178, 248	Otter: 228; Attacker: 241; 510:	
		Sportsfly til militære formål:	59	241; 535: 241	
Trainer: 153		Svendsen, Robert	171		
Prestwick Pionerer	176	Svæveflyver Union, Dansk	114	Yorkshire-rally:	148
Privatflyvning: 18, 47, 56, 78, 94, 98,		Svæveflyvekonkurrencer: 12, 59, 133, 182			
114, 138, 148, 178, 206, 215, 222,		Svæveflyvning: 8, 12, 18, 21, 31, 36,		Zonen:	108
224, 239, 273		41, 49, 59, 64, 84, 106, 108, 126,			
Propeller:	32, 128, 222, 279	133, 158, 161, 171, 172, 186, 194,		Ørebro:	59, 126, 156, 172, 254, 276
Pudring:	10		254, 276		
Radio:	18				
RAF:	56, 117, 136, 185, 243				

FLYV

23. ARGANG

JANUAR 1950

PRIS 50 ØRE

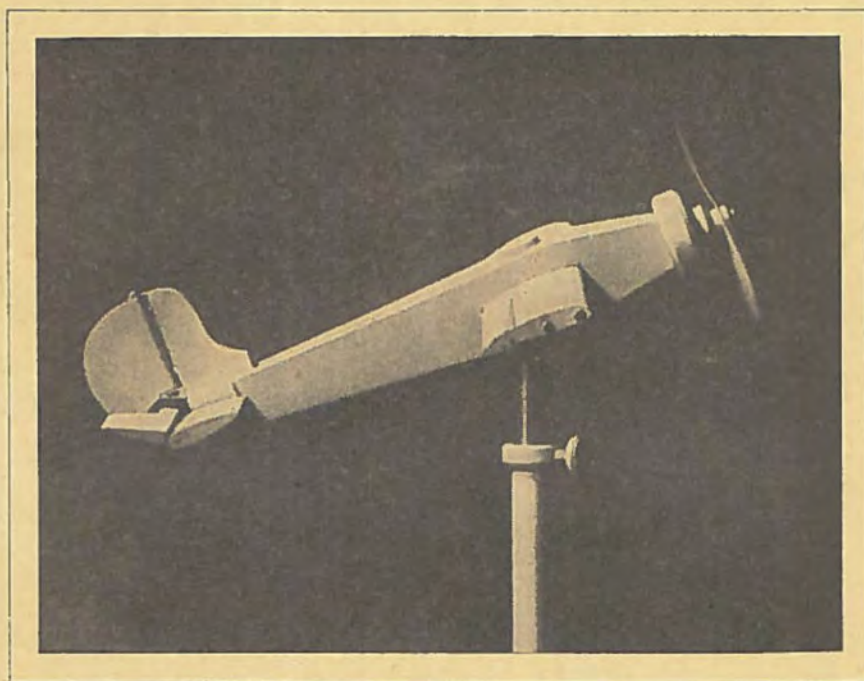


Reaktionsdrevne flyvemaskiner har ingen propeller at bremse med i landingen. I stedet anvender man i nødsituationer en bremseskærm som vist her på Martin XB-51.

1

INDHOLD:

Ti tunge trafiktyper ★ Ekstraordinær generalforsamling i DKDAS
★ Med FLYV i engelske svæveplaner ★ Model-Dieselmotorer.



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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG DANSKE FLYVERE
MOTORFLYVNING - SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING

Nr. 1

Januar 1950

23. årgang

KONGELIG DANSK AEROKLUB

SELV om der ikke ved redaktionens slutning foreligger nogen officiel beslutning fra DKDAS's bestyrelse om at sætte de nye love i kraft ved årets begyndelse, så fremgik det dog på generalforsamlingen, at man regner med at unionsbestyrelserne fra denne dato overgår til at blive råd under KDA.

Hele overgangen fra den gamle organisationsform til den nye aeroklub er ret indviklet, og selv om man i begyndelsen af året sætter de nye love i kraft, så vil nok hele året gå med de mange overgangsproblemer, der naturligt vil vise sig.

Når vi ved denne lejlighed tager afsked med unionerne, må vi fastslå, at disse, der blev oprettet af de forskellige slags klubber på disses eget initiativ, har spillet en meget stor rolle i dansk privatflyvning og luftsports historie.

Under aeroklubben vil klubberne på samme måde som hidtil råde over deres egne anliggender og i repræsentantskaberne som sædvanlig diskutere deres grens arbejde, mens rådene vil være vejledende for arbejdet. Det snævre samarbejde, der på denne måde bliver mellem hovedbestyrelsen og rådene og mellem disse indbyrdes skulle skabe mulighed for billigere og mere effektiv administration og for en mere slagkraftig fælles optræden.

De vanskeligheder, der har vist sig, fordi motorflyveklubbernes ikke-flyvende medlemmer ikke kan betale et større kontingent, vil utvivlsomt nemt blive overvundet, så overenskomsterne som det nye formelle binnede direkte mellem klubberne og hovedorganisationen kan underskrives.

De besvigelser, som er foretaget over for selskabet, og som var anledning til den ekstraordinære generalforsamling, var naturligvis en trist afsked med den gamle organisationsform, men forsamlingen tog oplysningerne til efterretning på en meget værdig måde og var fast besluttet på fremtidens samarbejde.

FLYV

TI TUNGE TRAFIKTYPER

En oversigt over ti aktuelle trafikflyvemaskiner
med fire stempelmotorer

DAG og nat buldrer trafikflyvemaskinerne fra sted til sted på jordkloden. Hvad man for ikke så mange år siden knap turde drømme om, er nu en dagligdags foreteelse. Efter at atlantehavsruten under krigen kom i gang i den helt store stil, kan man praktisk talt rejse overalt gennem luften. Rejser, der før tog uger og måneder, regnes nu kun i timer og dage.

Dette er muliggjort blandt andet ved flyveindustriens fremskridt af egnede langdistancetyper. Hvad vi kommer til at flyve med i fremtiden, bliver antagelig for en stor del reaktordrevne og propelturbinedrevne trafikflyvemaskiner, og de typer, som allerede nu er under udvikling, beskrev vi i en artikel i nr. 12 sidste år. Der vil også gå endnu nogle år, inden disse typer vil være klar og — hvad der er lige så vigtigt — inden jordorganisationen kan klare den nye form for lufttrafik.

Det vil derfor være passende at kigge lidt på de typer, der idag dominerer verdensruterne. Det viser sig at være ganske få typer, hovedsagelig amerikanske. Enkelte typer i samme klasse fra andre lande er medtaget til sammenligning.

Tre typer trænger sig i forgrunden: Lockheed Constellation, Douglas DC-6 og Boeing Stratocruiser. Der er ialt solgt eller bestilt 213 Constellations og 150 DC-6, mens 55 Stratocruiser'erne er ved at gøre deres entré. Af DC-4, som idag må betragtes som forældet, flyver stadig over 300, mens ca. 40 af den moderniserede kanadiske version DC-4M2 også anvendes. Englænderne har anvendt flere andre typer, såsom Avro York, der var en krigstidstransporttype, og Avro Tudor, der blev bygget efter krigen, men ikke blev nogen succes. Rent bortset fra de reaktordrevne, så er 25 Handley Page Hermes 4 under fremstilling, ligesom i hvert fald de første af den bestilte Bristol 175

endnu er planlagt med stempelmotorer. I håb om at komme med i kapløbet har Frankrig fremstillet sin Armagnac, den tungeste af dem alle, og Italien Breda BZ-308, mens russerne på basis af Boeing B-29 har bygget sin TU-70.

De ti typer, vi nu skal betragte nærmere, er alle udstyret med fire stempelmotorer og næsehjulsunderstel, og med undtagelse af DC-4 og BZ-308 (og måske TU-70) med trykkabine, der er en absolut fordring til moderne komfort. Med disse kan man flyve i 6 km højde med et kabinetryk svarende til ca. 2½ km højde, Stratocruiser kan endda holde det til 9 km.

Douglas DC-4 Skymaster.

Det er egentlig Douglas DC-4, der er »stamfaderen« til dette slægtled af trafikflyvemaskiner. I 1935 slog fem af de største amerikanske luftfartselskaber sig sammen og bestilte prototypen til DC-4, som fløj i 1938 og et år senere fik sit luftdygtighedsbevis. Denne prototype så noget anderledes ud end den senere produktionstype, idet den havde tre halefiner i stedet for den ene store, og den var også noget større og indrettet til flere passagerer (52). Der blev bestilt 60 af den egentlige DC-4, men grundet på krigen blev den i stedet til den militære transporttype C-54, hvis prototype var i luften i 1942, og som snart blev kendt som Skymaster. Den blev bygget i over 1000 eksemplarer. Efter krigen blev den i civil version indtil 1947 leveret som DC-4 igen, og mange tidligere C-54 blev ombygget til civile DC-4. Den bruges stadig på mange lange og kortere ruter af et stort antal luftfartselskaber, bl. a. har SAS ni. Oprindeligt beregnet til 44 passagerer bliver den nu ombygget til op mod 60, ja et enkelt sted endda til 70 passagerer til brug på fællesklasseruter og til charterflyvning.

Meget ved man ikke om den russiske TU-70, der som Stratocruiser'en nedstammer fra Boeing B-29, men har fået en noget anden udformning.





Lockheed Constellation.

Den meget elegant formede »Connie« blev konstrueret før krigen på bestilling af TWA og PAA, men p. gr. a. krigen blev den overtaget af Army Air Force som transporttypen C-69, der først fløj i 1943. Den nåede dog ikke i brug i større grad, efter krigens afslutning blev mange påbegyndte C-69'er ombygget til Model 49 Constellation. Den kom i brug på ruterne i 1946, fik imidlertid flyveforbud efter nogle ulykker, men har efter nogle ændringer gået sin sejrsgang. Den er kommet i stadig nye versioner med forøget fuldvægt og betalende last og forbedrede præstationer. Den begyndte med en fuldvægt på 42,6 tons og er trinvis kommet op på 48,5 for model 749-A-79. En ny fragtudgave, L-749 Speedfreighter, med nye motorer ventes at komme op på 56 tons.

At Constellation stadig er fuldt up-to-date ses af, at i 1948 modtog fabrikken ordrer på 41 eksemplarer. Siden 15. november ses Constellation også på Kastrup, hvor AOA flyver en særlig luksusudgave til kun 23 passagerer.

Douglas DC-6 Cloudmaster.

DC-6 Cloudmaster er en videreudvikling af DC-4, forsynet med en længere krop, trykkabine og stærkere motorer, som gør den til en bekvem, hurtig og moderne type. Den udgør som bekendt i øjeblikket »rygraden« i SAS's flåde og bruges ikke alene på de store ruter, men f. eks. også på Parisruten. Den blev sat i tjeneste i 1947, men fik en overgang flyveforbud i 1948. Efter at fejlen var fundet og rettet, har den vist sig meget vellykket.

Egentlig var produktionen standset, men da der begyndte at komme nye ordrer på denne maskine, begyndte man i 1949 på nogle flere.

Også DC-6 udvikles videre. Således er DC-6A Liftmaster fornylig blevet prøvefløjet. Den har en yderligere forlænget krop og en anden motorversion.

Efterhånden som fællesklasse-passagererne bliver mere kræse, får de også lov at flyve i trykkabine, og der er allerede indrettet en version til 70 passagerer — og enden er nok ikke endda.

Canadair »Four« — DC-4M.

DC-4M er en kanadisk version af DC-4, udstyret med engelske motorer og trykkabine, således at den er på højde med DC-6. Kanadierne satte i 1947 deres DC-4M1 i tjeneste over atlanten. Den havde ikke trykkabine, men siden er DC-4M2, »North Star«-klassen, taget i brug. Mens alle de øvrige beskrevne typer såvel som de fleste andre civile flyvemaskiner har luftkølede motorer, så er DC-4M udstyret med vædskekølede Rolls-Royce Merlin-motorer. Foruden af kanadierne benyttes DC-4M2 under betegnelsen »Argonaut«-klassen af BOAC (der forøvrigt også anvender Constellation og Stratocruiser). Foruden motoren er en stor del af udstyret også af engelsk fabrikat. Mens det ellers er en tradition, at leverancerne af store trafikmaskiner stadig forsinkes, så har

Fra oven:

Douglas DC-6 (Pratt & Whitney-motorer),

Canadair DC-4M (Rolls-Royce),

Boeing Stratocruiser (Pratt & Whitney),

Lockheed Constellation (Wright),

SE Armagnac (Pratt & Whitney),

Douglas DC-4 (Pratt & Whitney) samt

Handley Page Hermes 4 (Bristol). — (En tegning af Bristol 175 findes i nr. 12/1949 s. 270.)

Canadair Ltd. leveret hele BOAC's serie før den kontraktmæssige tid og afsluttede leverancen 9 måneder før tiden.

Boeing Stratocruiser.

Stratocruiseren er nok den type, hvorom der er blevet talt og skrevet mest, og det er da også den største type, der er sat i regelmæssig rutetrafik. Den nedstammer fra krigens berømte B-29 Superfortress. Ved at anvende det samme plan, samme haleparti og samme understel, men en dobbelt så tyk krop kunne man forholdsvis hurtigt få udviklet en ny type. C.97 tjente som prototype for Stratocruiser'en, men alligevel tog prøverne med denne type meget lang tid og forsinkede leverancerne ganske betydeligt. Først i 1949 begyndte leverancerne af de 55 kæmpeflyvemaskiner til PAA (20), BOAC (10), AOA (8), NWA (10) og UAL (7). SAS havde oprindeligt bestilt 4, men solgte dem til BOAC.

Trods navnet opholder Stratocruiseren sig lige så lidt som Stratoliner'en eller Stratobomberen (B 50D) i stratosfæren (hvorimod Stratojet'en skulle have muligheder herfor). Men Stratocruiser'en rækker med en top-højde af 9 km lidt højere op i troposfæren end de øvrige. Også på jorden rager den højere op, hvorfor halefinnen kan lægges ned, så den kan komme i hangar (med 8,1 m højde).

Stratocruiser'en udmærker sig ved at have to etager eller dæk. Der er plads til alle passagererne på det øverste dæk og desuden på det nederste en salon med bar, hvor man kan få lidt afveksling.

Europæiske typer.

Handley Page Hermes 4 er en civil udvikling af den militære transportflyvemaskine Hastings og har i modsætning til denne og de tidligere Hermestyper næsehjulunderstel. BOAC har bestilt 25 af denne type. Den skulle kunne udvikles og forbedres. Således beregnes Hermes 6 at få tomvægten ned på 23 tons og fuldvægten op til 38,5 t. Som bekendt findes også Hermes 5, som er udrustet med propelturbiner, og som fløj i 1949, et år efter at Hermes 4 kom i luften.

Med Breda-Zappata BZ-308 forsøger italienerne at komme med på området, men nogen større konkurrent bliver den vel næppe på verdensmarkedet, selv om der er bestilt 3 til Argentina. Uden trykkabine er den foreløbig heller ikke i klasse med sine konkurrenter.

SE-2010 Armagnac. Med en fuldvægt på 73 tons har franskmændene lagt sig i pilen med sin indsats. Armagnac kom i luften i 1949 og har fløjet en del; men når man tænker på, hvor længe de erfarne amerikanere var om at få Stratocruiser'en klar, så tvivler man om, at franskmændene — hvis styrke ikke ligger på produktionsområdet — opnår noget særligt med Armagnac.

TU-70 er en russisk transporttype, der øjensynligt som Stratocruiser'en er baseret på B-29 Superfortress, af hvilke der landede nogle stykker i Rusland, og som er efterbygget der. Men Tupolev har konstrueret en ny krop til transportudgaven, som man ellers ikke ved meget om.

I sin stempelmotor-udgave er Bristol 175 blevet udviklet fra en mellemdistanctype til en langdistanctype i klasse med de øvrige og er nærmest tænkt som en forsikring mod eventuelle forsinkelser i Englands serie af reaktordrevne og propelturbinedrevne typer. Den ventes ikke i tjeneste før 1953 eller 54,



LANGDISTANCE TRAFIKFLYVEMASKINER MED FIRE STEMPELMOTORER

Type	4 motorer à	Antal pass.	Spv.	Læng- de	Plan- areal	Højde	Tom- vægt	Fuld- vægt	Max. rejseh.		Rækkevidde
									km/t	i højde km	
Douglas DC-4 ..	1450	44—70	35.8	28.6	135	8.4	17.3	33.1	394	6.3	3350—6800
Constellation ...	2500	44—64	37.5	29.0	153	7.0	27.5	48.5	525	6.3	4800—7700
Douglas DC-6 ..	2100	52—68	35.8	30.7	135	8.7		38.1	520	6.3	4500—7200
Canadair Four..	1760	40—55	35.8	28.6	135	8.4	26.2	37.2	485	7.7	6240
Stratocruiser ...	3500	55—100	43.0	33.7	161	11.7	37.9	64.7	544	7.6	4600—7900
H. P. Hermes 4 ..	2100	40—74	34.5	29.5	131	9.1	24.2	37.2	480	7.3	3200—5800
Breda BZ-308 ..	1750	55—80	42.1	33.5	207	7.2	23.0	36.0	420	3.1	5000—6000
S. E. Armagnac ..	3500	80	49.0	39.6	236	13.5	37.0	73.0	445	6.0	3200—4000
Bristol 175	2810	50—70	42.7	34.7	190	11.2		53.6	478	6.0	4250
Tupolev TU-70 ..	2000	72	43	36.3	160	8.4					

og til den tid har man måske opgivet den i stempelmotorudgave, hvis propelturbineudgaven opfylder forventningerne. Iøvrigt ligger det nuværende projekt mellem den nyeste Constellation og Stratocruiser'en.

Sammenligninger.

At foretage sammenligninger mellem flyvemaskiner er overordentligt svært, og særligt vanskeligt er det i dette tilfælde, hvor det drejer sig om typer på forskellige stadier af en rivende udvikling. Luftfartsselskabernes tekniske afdelinger tilbringer meget lang tid med grundige sammenligninger og må desuden tage hensyn til pris-, valuta-, leverance- og driftssynspunkter. Et vist moment af held spiller også ind. Med de priser, disse typer er oppe på — op mod en halv snes millioner for en Stratocruiser — er det unægteligt tipning i den helt store stil (som regel på skatteydernes bekostning).

Det har været vanskeligt at opstille hostående tabel, fordi oplysningerne er så varierende og ikke nemt lader sig gengive i så få tal — og desuden ændrer de sig løbende. Men taget med reservation kan de tjene som vejledning.

At flyve en moderne trafikflyvemaskine på mest økonomisk måde er en indviklet videnskab. Rejsehastighed og rejsehastighed er ikke bare to, men mange ting. Rækkevidde og nyttelast hænger intimt sammen. Man kan flyve langt med en lille last (og lille indtægt) eller kort med stor last. Luftfartsselskaberne regner i praksis altid med lavere rejsehastigheder end de, fabrikkerne af motor og flyvemaskine kan tillade af tekniske grunde. På rutekortene for passagerer lader SAS folk regne med 325 km/t for DC-4 og 450 for DC-6.

I sammenligningerne kan vi roligt se bort fra de europæiske og fra den gamle DC-4. Tilbage bliver DC-4M, DC-6, Constellation og Stratocruiser'en. Og her er igen konkur-

rencen mellem de to sidstnævnte af størst interesse.

Connie kontra Stratocruiser.

Rent umiddelbart bør den i tjenesten tre år yngre Stratocruiser jo være overlegen. Men man må ikke glemme, at bl. a. dens bæreplan er væsentligt ældre. C-97 fløj allerede i 1944, og B-29, hvorfra planet stammer, er endnu ældre. Mens Connie først nu er nået op på en planbelastning på ca. 315 kg/m², er Stratocruiser allerede i starten på ikke mindre end 400 kg/m², mens motorbelastningerne svarer nogenlunde til hinanden. Stratocruiser'en er teoretisk overlegen på de ikke alt for lange distancer. Den kan således transportere 12,3 t nyttelast 4600 km i stille luft, mens Constellation transporterer 7,3 tons på denne distance og op til 5500 km. Men herefter mindskes forskellen, indtil Stratocruiser'en på sit maximum af 7900 km medfører 3,74 t, mens Constellation på 7700 km tager lige ved 3 t. Nu kan De indvende, at så lange distancer bruges ikke på luft-ruterne, men på den vestgående atlantehavsroute om vinteren, hvor der skal regnes med stærk modvind, flyvning til alternativt lufthavn og ventetid, da må man regne med disse strækninger.

Da ordrene på Boeing Stratocruiser blev afgivet, stod Constellation ikke nær så godt, men idag er der nok en og anden, der ville have truffet et andet valg, når både tekniske og finansielle synspunkter skal tages i betragtning. Det er interessant at se, hvad to af verdens økonomisk bedste selskaber har valgt. KLM har holdt sig til Constellation (og DC-6), mens Pan American Airways har afgivet den største Stratocruiser-ordre. Man regner dr. Plesman og Juan Trippe for nogle af verdens mest erfarne luftfartsfolk, men her har de handlet forskelligt.

Foreløbig er ingen overvældende henrykt hverken som passager eller ejer af Strato-

cruiser'en, der måske vil blive mere yndet på indre strækninger i USA end over havstrækninger. Den vil sikkert blive forbedret og få sat fuldvægten op, men starter her med et handicap af en høj planbelastning. Men også Lockheed vil sikkert presse sin Connie endnu højere. Man har prøvet at flyve en model 749 med en fuldvægt af over 72 tons, altså betydeligt mere end Stratocruiserens nuværende fuldvægt, og det skulle for den planlagte model 949 med forlænget krop give mulighed for en nyttelast af over 22 t. Det vil blive interessant fortsat at følge disse store trafikflyvemaskiners udvikling, for selv om propelturbine- og reaktordrevne typer viser sig i synsranden, vil de andre blive flyvende mange år endnu. PW.

★

70-sædede DC-4'er.

Turistklassen griber stadig om sig. Nu er også American Airlines begyndt med en transkontinental belyvning med Douglas DC-4, der er indrettet til ikke mindre end 70 passagerer, og som i foråret bliver erstattet af 70-sædede DC-6'ere. Prisen bliver ca. 25 pct. lavere end den normale pris, og der bliver en turistklasse og seks normale klasser om dagen mellem New York og Los Angeles.

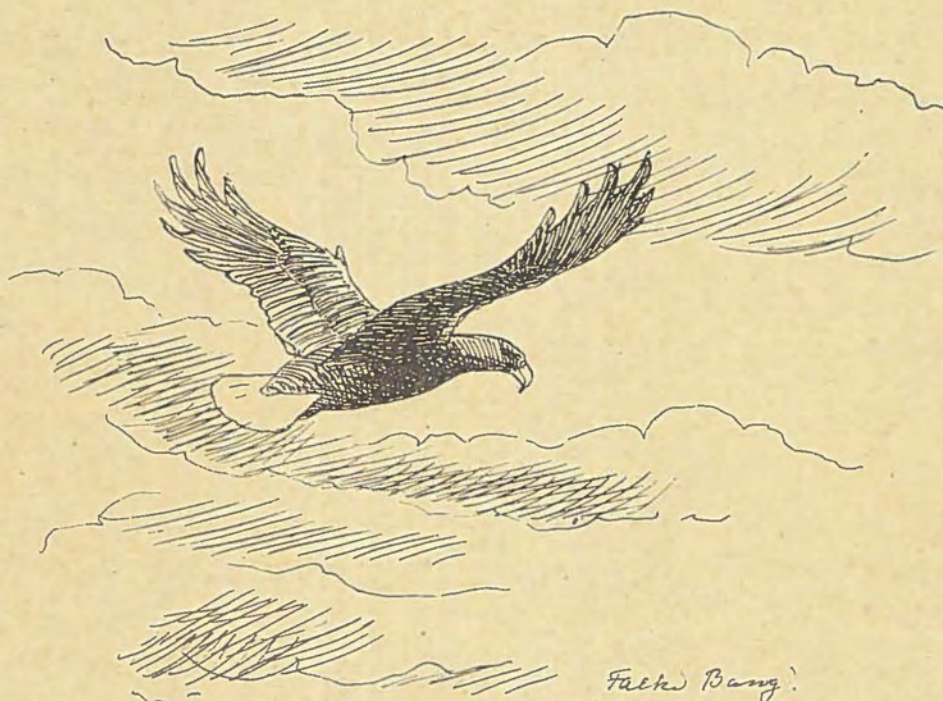
★

SAS førende Europa-selskab over Atlanten.

Af de fem europæiske selskaber, der beflyver Nordatlantehavet regelmæssigt, indtog SAS i 1948 og 47 en fremtrædende plads. I 1947 udførte SAS med 603 flyvninger flefle ture end de andre selskaber. I 1948 lå både Air France med 727 og KLM med 687 flere end de 623, som SAS udførte, men såvel i 1947 som i 1948 lå SAS øverst med antal passagerer, nemlig henholdsvis 13.405 og 16.654. Air France fulgte dog i 1948 lige i hælene med 16.033 passagerer. Disse oplysninger er hentet fra en amerikansk statistik over trafikken fra og til New York. For at stille det hele i det rette perspektiv, må dog tilføjes, at de tre amerikanske selskaber, AOA, PAA og TWA udførte henholdsvis 73 og 69 pct. af den samlede trafik, der var på ialt 194.113 og 211.139 passagerer i 1947 og 1948.

Italiens Breda BZ-308 (4 Bristol Centaurus) kører frem. Bemærk, at den kører på ydermotorerne. Som regel stopper trafikflyverne de to yderste motorer efter landingen.





HAVØRNEN er den største blandt vore rovfugle — en stolt og frygtløs hersker i luften. Når den sejler gennem æteren på sine vældige vinger, er den et sindbillede på styrke og sikkerhed.

FOR SIKKERHED OG FART



DET FØRENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING

i

DKDAS

Bestyrelsens beretning om generalsekretærens besvigelser — Fremtiden i KDA

TRODS den alvorlige baggrund var Nationalmuseets store sal kun godt halvt fyldt af direkte og indirekte medlemmer af selskabet ved den ekstraordinære generalforsamling den 8. december.

Den fungerende formand, direktør *Hjalmar Ibsen*, bød velkommen, hvorefter hrs. *Stig Rode* valgtes til dirigent og konstaterede, at forsamlingen var indkaldt med de 3 dages varsel, som lovene kræver.

Direktør Ibsen udtalte, at forsamlingen gennem dagspressen var underrettet om sagen. Man ville først have haft sagen frem over for generalforsamlingen som selskabets højeste myndighed, men der var sivet oplysninger ud, hvorfor man fandt det rigtigst at udsende Ritzau-meddelelsen ugen i forvejen.

Selskabets generalsekretær, *Egil Falkmar*, havde gennem en periode på tre år besvæget selskabet for 61.526 kr. og 66 øre fra konti, der blev forvaltet af selskabet, men ikke var opført på dettes årsregnskab. Der forelå ingen uregelmæssigheder i Flyvelotteriets regnskaber, der hvert år var godkendt af justitsministeriet. Lotteriets overskud blev til forskellige formål udbetalt til DKDAS og de tre unioner. Mens model- og svæveflyverne straks anvendte deres midler, var det besluttet, at Dansk Motorflyver Unions andel skulle anvendes til certifikatpræmier, der udbetaltes, efterhånden som medlemmerne opnåede certifikater. Det var derfor mest praktisk at lade disse forvalte af generalsekretæren. Man indrømmede, at det havde været bedre, om disse konti havde været opført på regnskabet og derved havde været revisor bekendt.

Formanden erindrede i denne forbindelse om, at bestyrelsen udførte sit arbejde som fritidsarbejde og derfor måtte overlade en vis del af arbejdet til generalsekretæren.

Af besvigelserne henførte godt 47.000 kr. sig til motorflyvernes konto, mens godt 14.200 var beløb, som danske svæveflyvere havde indbetalt, da de efter krigen fik uddannelse i Sverige, og som det var tanken til sin tid at betale KSAK for.

Dir. Ibsen forklarede, hvorledes han ved overtagelsen af formandsposten havde iværksat rutinemæssige kontrolforanstaltninger, først af Flyvelotteriet 1949, som var i fuld orden. Falkmar havde da åbenbart følt jorden brænde under sig og henvendte sig til et bestyrelsesmedlem om hjælp, hvorpå formanden blev underrettet og Falkmar af lagde fuld tilståelse. Pengene havde han brugt til indfrielse af vekslers for gammel gæld. Man havde givet Falkmar en chance for at skaffe dækning, men det var ikke lykkedes, og ved bestyrelsesmødet den 1.-11. erfarede man, at Falkmar var bragt på hospitalet, svævende mellem liv og død. Man ville — dybt berørt af den menneskelige tragedie — have overladt til generalforsamlingen at tage beslutning om offentliggørelse og politianmeldelse, men dette var

jo nu overflødig. Politiet ville få revisors rapport tilstillet. Man mente således at have gjort sin fulde pligt udadtil.

Ingen hæmning af virksomheden.

Besvigelserne ville ikke komme til at hæmme selskabets daglige virksomhed. Formuen var pr. 3.-12. på ca. 110.354 kr., og man mente det korrekt at afskrive tabet på denne, så den kommer ned på ca. 46.000 kr., hvilket under alle omstændigheder er mere end formuen i 1940, hvor den var 38.000 kr. I fremtiden, som bestyrelsen trods alt så i møde med en vis optimisme, ville kontrollen naturligvis blive skærpet. Det levende arbejde i klubberne ville intet komme til at lide.

Til slut udtalte direktør Ibsen bestyrelsens dybeste beklagelse af det skete. Man var sig fuldt ud sit ansvar bevidst.

Diskussionen.

Direktør *Chr. Thomas*, Sportsflyveklubbens formand, konstaterede, at bestyrelsen var indforstået med, at der var sket en fejl. Han spurgte, om nogen havde vidst, at Falkmar havde måttet deponere sin bestilling som landsretssagfører og hvorfor. I så fald syntes han, at der var udvist lidt for stor overlegenhed ved hans antagelse. Han forstod heller ikke, at der ikke havde været mere kontrol med pengene. Kassereren havde dog ved en telefonopringning til banken kunnet kontrollere, om alt var i orden, og besvigelserne kunne derved være opdaget tidligere. Dir. Thomas ønskede oplyst, om motorflyveklubberne nu kunne få beløbet udbetalt, og hvad den omtalte svæveflyvekonto var for noget.

Formanden oplyste, at Falkmars antagelse var noget, som vor gamle formand havde ordnet. Det var løvrigt ikke slet så unaturligt, at en landsretssagfører opgav denne virksomhed for generalsekretærposten, hvis han ikke havde de forretningsmæssige evner, og derfor havde man ikke fattet mistanke. Dir. Ibsen gik ud fra, at overingenør *Eskildsen* havde gjort sine undersøgelser, men det var jo ikke muligt nu at få alt klarlagt. Det var en fejl, at disse konti ikke var optaget i regnskabet; bestyrelsen havde været med til at give Falkmar fuldmagt, idet man regnede med, at disse beløb hurtigt blev udbetalt. Dansk Motorflyver Union havde været indforstået med anvendelsen. Imod velbegrundede ansøgninger fra klubberne — idet man jo havde ansvaret for midlernes rigtige anvendelse — ville der kunne udbetales dem penge, og 15.000 kr. var allerede udbetalt. Om KSAK's konto mente formanden, at så længe der ikke forelå krav om udbetaling af beløbet, så forelå der ingen illegallitet. Løvrigt havde ikke så mange medlemmer af bestyrelsen kendt kontoen.

På fornyede forespørgsler fra dir. Thomas udtalte direktør *Einar Dessau*, at danske svæveflyvere havde fået gratis uddannelse på Alleeberg, men man havde ønsket senere at kunne godtgøre KSAK disse beløb, hvorfor man havde ladet deltagerne indbetale dem.

Generalforsamlingen tog derefter bestyrelsens meddelelse til underretning.

Drøftelse af kommende nye overenskomster.

Efter kun ca. 40 minutters drøftelse gik man over til punkt 3 på dagsordenen. Luftfartsinspektør *Sven-Age Dalbro* meddelte, at med årets udgang udløb overenskomsterne med unionerne, hvorefter Dansk Modelflyver-Union og Dansk Svæveflyver Unions bestyrelser overgik til at blive henholdsvis modelflyverråd og svæveflyverråd i Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse. Arbejdet ville fortsætte

normalt. Lidt vanskeligere lå det med motorflyverne på grund af tidernes ugunst, og der ville blive en stor opgave for motorflyverrådet. Man var klar over vanskeligheden ved det høje kontingent for alle de ikke-flyvende medlemmers vedkommende, men skulle nok inden for lovens rammer finde en udvej for disse.

KDA skulle blive en bedre organisation. Modelflyverne var lettest at klare. Lidt sværere var det med svæveflyvernes vanskeligheder, men hr. Dalbro kunne meddele, at der i nær fremtid kom faste regler, hvorefter svæveflyvning ville kunne foregå officielt på de fem statslufthavne ude i landet. Og når man så, at svæveflyverne her kunne overholde spillets regler, mon man så ikke også kunne overtale militæret til at åbne sine pladser? Det var svært at spå for motorflyvningens fremtid, men man vidste, at motorflyverne havde viljen. Hr. Dalbro fremsatte en tanke om oprettelse af et oplysningsbureau for privatflyvere, der skulle til udlandet.

Civilingeniør *Gade* udtalte, at man i Sportsflyveklubben så lidt anderledes på det. Han mente, at det forelå et overenskomstforslag var komplet uantageligt og mindede om et magtdekret fra en eneveddig konge. Kontingentet var for højt. Gade ønskede samarbejdet lagt an på mest mulig frihed for klubberne og tænkte sig en art lokalt selvstyre som i den schweiziske forfatning. Efter en gennemgang af en række punkter i forslaget udtalte ing. Gade dog som et juleønske, at man måtte finde hinanden. Det var ikke fra klubbernes side, at det skortede på vilje til samarbejde.

Som formand for lovudvalget udtalte direktør *Dessau*, at det oprindelig var motorflyverne, som havde fremsat forslaget til den nye organisation og fik nedsat udvalget, hvor alle parter var repræsenteret, og hvor man havde opnået fuld enighed. Hr. Gade havde omtalt klubbernes pligter, men glemt rettighederne, der bl. a. stod opført i lovenes formålsparagraf. For at være en fast sammenhængende organisation overfor offentlighed og myndigheder måtte man bringe visse ofre. Kontingentet for senior-organisationsmedlemmer var fastsat for at give dem større indflydelse, end de før havde haft. KDA's bestyrelse måtte kunne hindre skadelige særaktioner. Flk man et sendringsforslag, kunne man stadig diskutere overenskomsterne, men der måtte være lige ret for alle slags klubber.

Gade udtalte, at han ikke havde angrebet lovene, som han havde været med til at stemme for. Hvad nyttede det at forlange 15 kr., når man ikke kunne præstere dem og ikke ønskede noget for dem? Han fandt de gamle overenskomster skarpe, men de nye værre.

Kommunelærer *William Nielsen* havde som bestyrelsesmedlem ikke kunnet udtale sig under de første to punkter. Han hævdede, at der havde været gjort anker mod overenskomstforslagene, og at unionens bestyrelse fra første begyndelse havde modsat sig urimelighederne, men at det var blevet fejlet til side.

Hr. *Anders Petersen*, Viborg, var enig med Gade og mente, at kun 10-20 virkeligt aktive medlemmer i Viborg kunne betale det høje kontingent.

Lrs. *Ørum Jensen*, Dansk Motorflyver Unions formand, udtalte at det jo kun var et forslag. De 15 kr. var vedtaget, men kun de aktive medlemmer behøver at gå ind herunder. På sidste bestyrelsesmøde i DKDAS havde man fundet en løsning for de øvrige medlemmers vedkommende.

Under eventuelt udtalte redaktør *Poul Westphall*, at han tilrådede bestyrelsen ved næste udgang til Flyvelotteriet at alliere sig med luftfartsmyndighederne som en slags garanti. Til slut takkede direktør Ibsen for forsamlingens forstående holdning og lovede at søge at forvinde, hvad der var tabt.



Med **FLYV** i

ENGELSKE SVÆVEPLANER

ENGELSK svæveflyvning har måske lidt svært ved at klare sig i den internationale konkurrence, da man lige så lidt som i Danmark har offentlig støtte. I FLYV nr. 12 1948 fortalte Bjørn Thøgersen om et sommerophold hos London Gliding Club i Dunstable Downs. Da jeg sidste sommer alligevel skulle en tur til England, var det naturligt i den forbindelse at lægge en uges sommerferie i Dunstable.

England havde haft en lang tør forsommer, og den udmærkede sig ved lang tids mangel på den vestenvind, der er ganske nødvendig i Dunstable. Selve flyvepladsen er den værste, jeg har fløjet på, og jeg nåede derfor også at blamere mig et par gange. Er der stille vejr, får man kun yderst ringe højde i højstarten, men heldigvis angiver højdemålerne højden i fod, så man bliver ikke så forfærdet ved kun at få 300—400 fods højde på, som hvis den havde vist 90—120 m.

En gammel skotte havde været der tre uger uden en dags skræntvind. Han blev 4 uger til. Samme triste resultat. Da jeg ankom, var han bedrøvet ved at pakke sammen. Jeg kom en torsdag eftermiddag, og til og med mandag var det næsten stille og dejligt blåhimlet højtryksvejr. Fint til at holde sommerferie og blive brun i, men skidt til svæveflyvning. Heldigvis kom der så noget vestenvind de tre sidste dage, jeg var der, så jeg kunne få prøvet de engelske typer (omend en del af mine knap seks timer var på en usædvanlig ubekvem Baby).

Inden vi går over til at se på typerne, vil jeg gerne anbefale Dunstable som sommerferiested for en svæveflyver. Foruden de flyvemuligheder, man finder (det var interessant at prøve skræntflyvning for første gang), så finder man et usædvanligt hyggeligt sted med et meget venligt og noget anderledes sammensat svæveflyvepublikum, end vi er vant til. Foruden de gennemgående yngre og ikke alt for velbemidlede mennesker, som herhjemme udgør en stor del af svæveflyverne, er der i England et ikke ringe antal ældre, og tildels mere velbeslåede mennesker, der går op i sporten, og som danner en god fast ryggrad i den.

Men hvad enten man er siamesisk prins, diplomat med stort dollargrin, velhavende engelsk forretningsmand, polsk emigrant eller tømrerlærling, så arbejder man sammen i et rigtigt svæveflyverfællesskab. En sådan ældre engelsk gentleman kan godt pludselig tage hakke og skovl på nakken på eget initiativ og gå ud og reparere et sted på flyvepladsen eller give sig til at klippe hækken omkring klubhuset.

Morsomt var det at se, hvordan adskillige kom kørende i deres lille engelske bil, fyldt med kone, børn og hund og med transportvogn med privat svæveplan bagefter. Så fløj manden bort, og når landingsmeddelelsen kom, tog resten af familien ud og hentede ham hjem.

Når man brændte efter at flyve, da vestenvinden endelig tog fat, kunne det virke

lidt irriterende, at det tog så længe at komme igang om morgenen. Man stod sent op, fik efterhånden slæbt planerne ud, men så kom det daglige eftersyn, der blev gjort uhyre grundigt af specielt dertil autoriserede svæveflyvere, som udstedte en regulær sikkerhedsattest, når de endelig havde været gennem det hele. Englands luftfartsmyndigheder har overladt alt til svæveflyveorganisationen; der er ikke noget, der hedder certifikat o.s.v., men til gengæld er British Gliding Association sig sit ansvar bevidst.

En række selvstændige typer.

Når man ser bort fra udenlandske typer, især naturligvis tyske, som også benyttes og desuden bygges i England, findes der en række engelske svæveplantyper. Mange af disse er gamle, men flyver stadig. Der findes også nye prototyper, f. eks. en åben to-sædet Venture, som prins Bira af Siam fløj passagerflyvning med.

Betydeligst er den serie, der fremstilles af firmaet Slingsby Sailplanes Ltd., Kirbymoorside, York. Den strækker sig fra det elementære til rekordplaner uden at nå yderligheder i nogen af enderne.

Den to-sædede T-21 fik jeg ikke lejlighed til at prøve, da den var på værkstedet, hvor planerne gennemgående opholder sig en del. Den bruges i stedse større grad i Sverige, ligesom den under navnet Slingsby Sedbergh er i produktion for RAF, der skal bruge den til Air Training Corps, hvis unge mennesker hidtil kun er blevet trænet op til A. Den er åben med flyverne side ved side med fint udsyn og er utvivlsomt godt egnet til to-sædet skoling.

Cadet bruges af ATC til A-skoling, mens man i Dunstable først lod eleverne hoppe rundt med en åben skoleglider (Dagling). Den har lukket krop med åbent førersæde, omtrent med samme eller en smule bedre udsyn end fra en Baby uden hætte. Der er ingen instrumenter. Jeg fik min første start i denne type og fandt den nem og behagelig, vel lidt bedre end en SG-38 med båd.

Tutor er en Cadet med andre planer, således at en klub ved at holde begge sæt planer har to typer ud af det. Den har instrumenter og kan bruges i slæb og evt. til overlandsflyvning, men har ikke bremseklapper. Man har omtrent samme glæde af den som af en Baby til en lavere pris. Der er faktisk taget sølv-c på den. Man bliver noget forbløst af at flyve den i længere tid, og bekvem er den heller ikke, men alligevel er der i Dunstable mange med tilladelse til at flyve de bedste typer, som kan lide at tage den op på skrænten en times tid. Jeg havde min længste flyvning (ca. 1½ time) i den, og jeg fik endda lidt termiktillslutning og nåede fra de normale 150 m op til 450 m med den. Det syntes i Dunstable vældigt højt, især i en så åben type, og jeg lo ad dem, der fløj bedre typer under mig. Virkningerne af krængningsrørene er bedre end på Cadet.

Tutor findes forøvrigt også som Motor-Tutor med en 37 hk motor og er uden vanskelighed blevet fløjet af svæveflyvere uden erfaring i motorflyvning. Den sidste

Fra oven: Gull IV, Prefect, Tutor, Kadet, T 21 B, Tandem-Tutor og Motor-Tutor.

Et godt tilbud!

AVRO ANSON MARK I

Med britisk luftdygtighedsbevis.

Kan indrettes med 8 passagersæder, som fragtflyvemaskine eller som træningsluftfartøj for besætninger.

Cheetah IX motorer — 1250 timer mellem hvert hovedeftersyn.

V. H. F. eller M. F. radio.

Flyvestrækning 987 kilometer.

Marchfart 229 km/t; største fart 256 km/t. - Luksus kabineudstyr.

Indrettet til passagerbrug £ 1200.

PRIS fragtflyvemaskine eller £ 995.
træningsluftfartøj



FAIRCHILD ARGUS

Med britisk luftdygtighedsbevis.

En firesædet flyvemaskine med en Warner Super Scarab motor.

Luksusudstyr.

Flyvestrækning 968 kilometer.

Største flyvefart 200 km/t.

PRIS fra £ 375.

WESTERN AIRWAYS LIMITED WESTON AIRPORT, WESTON-SUPER-MARE

Telf. Airport, Weston-Super-Mare

variation over temaet er en to-sædet udgave, Tandem Tutor, idet planet er anbragt på baldakin med et sæde derunder. Dens prøveflyvninger er ikke færdige endnu.

Prefect er konstrueret som en »forbedret Baby«. Den har en lidt bredere krop og et betydeligt forbedret førerrum, hvor man sidder behageligt tilbagelænet og ikke i samme hvirvelfelt som i en Baby. Prefect har lidt mere v-form end Baby og bedre og mere effektive ror. Som alle andre Slingsbytyper har den et hjul, hvilket er en stor behagelighed ved transport. Da den skulle til eftersyn, fik jeg den ikke prøvet på skranten, og da dens bundkobling også var ude af drift, gav det ikke megen højde på den halve snes pladsrunder, jeg prøvede den, men alligevel gjorde den et meget tiltalende indtryk. Dens manøvredegtighed havde jeg lejlighed til at konstatere efter et wirebrud i en sådan højde, at jeg ikke kunne gå lige ud, men måtte svinge rundt i tildels meget lav højde over den kuperede plads for at komme ned. Bremsklapperne er en smule mindre effektive end på Baby.

Såvel Prefect som de tidligere nævnte typer afviger fra Baby'ens konstruktion ved, at bagkroppen ikke er krydsfinerbeklædt.

Det er en bærende gitterkonstruktion med lærredsbeklædning, som skal være lettere og billigere samt nemmere at reparere.

Gull IV, Englands bedste svæveplan, er tidligere omtalt i FLYV, men vi skal repetere, at det er i 15 m klassen som Olympia, men lidt bedre end denne. Jeg fik lov at flyve den en aften, før den næste dag skulle til eftersyn, men netop som jeg skulle op, forsvandt en C-elev hinsides skranten i en Tutor, hvorpå flyvningen blev stoppet et par timer, så jeg først kom op kort før solnedgang. Efter at være blevet blæst igennem i nogle timer i Baby den dag, og efter at have siddet og brugt rorene hele tiden, så var det en vidunderlig følelse at ligge skråt tilbagelænet i Gull IV's behagelige sæde inden for dens velformede Perspex-hætte med fint udsyn. Kun en gang imellem behøver man at korrigere lidt på de effektive ror, ellers kunne man bare nye udsigten, mens solen gik ned, og lytte til den sagte surren af vinden, der uden at møde megen modstand kærtegende svøbte sig om svæveplanet. Men alt får en ende, og selv om jeg kunne have fortsat, så landede jeg dog, inden det blev alt for mørkt, for ikke at udsætte klubbens stolthed for nogen risiko



Prefects førersæde (vist uden hætte) er rummeligt og bekvemt.

på den dårlige plads. Jeg landede med en følelse af, hvordan svæveflyvning kan være og bør være.

PW.

Type	Spv. m	Længde m	Areal m²	Side- forhold	Vægt		Bedste glidetotal		Mindste synkehastighed		Stall.fart km/t	Størst tilladte fart km/t
					tom kg	fuld kg		ved hast. km/t	m/sek	ved hastighed km/t		
T 21 B	16.4	8.1	24.2	11.2	268	477	21	68	0.85	61	45	170
Cadet	11.7	6.4	15.8	8.5	135	238	15	58	0.95	49	49	96
Tutor	13.2	6.4	15.9	11.0	154	260	18	59	0.89	52	49	115
Prefect	13.7	6.3	14.4	13.0	165	279	21	72	0.82	57	48	168
Gull IV	15.0	7.25	14.5	15.4	212	318	26	65	0.7	61	55	178

NYT UDE OG HJEMME

Hurtigere end lyden.

USA har fire flyvemaskiner, som har været i stand til at opnå machttallet 1 under vandret flyvning. Den første, som nåede at flyve så hurtigt, var Bell X-1 (1947); året efter fulgte North American Sabre. I juli i år nåede Douglas Skystreak fra den amerikanske marine machttallet 1,03 under vandret flyvning i 7.920 m. Den fjerde er en version af Lockheed XF-90, og præstationen blev muliggjort ved anvendelse af efterbrændere i udstødsrørene på dens turboreaktorer (Westinghouse J. 34).

Skal det amerikanske luftvåbens elementære flyvetræning foregå på private flyveskoler?

Den amerikanske forsvarsminister har nedsat en kommission, som skal undersøge mulighederne for at overlade luftvåbnets elementære flyvetræning til private flyveskoler. De, der er tilhængere af denne fremgangsmåde, hævder, at det vil reducere udgifterne, og at det vil medføre oprettelsen af en række træningscentre, som meget let vil kunne udvides i tilfælde af krig. Hvorvidt der skal anvendes civile eller militære instruktører, er der endnu ikke enighed om.

Pudring fra luften i USA.

Pudring fra luften har efterhånden fået et ret stort omfang verden over. Eksempelvis kan nævnes, at en privatmand i USA tog denne opgave op og begyndte med en flyvemaskine. Efterspørgslen var imidlertid så stor, at den samme mand i løbet af eet år havde en flåde på 58 flyvemaskiner i arbejde. Ifølge de amerikanske luftfartsmyndigheders opgivelser har der i 1949 været anvendt ca. 8000 flyvemaskiner til pudring rundt om i de Forenede Stater imod ca. 5000 i 1948.

Chase XC-123 troppetransporter.

Den sidste nye amerikanske, militære transportflyvemaskine har været i luften. Den er bygget af Chase Aircraft Company og har fået typebetegnelsen XC-123. Den er beregnet til landing på marker o.l. i de forreste kampområder, medførende personel og materiel, og den kan medføre 60 soldater med fuld udrustning eller ca. 11.300 kg anden last. Den er udstyret med to 2.400 hk Pratt & Whitney motorer. Spændvidden er 33,5 m, og længden af kroppen er 23,5 m. Den kan benyttes som slæbemaskine, eller den kan selv anvendes til flyvemaskineslæb, idet motorerne i så tilfælde kan fjernes fra de specielt indrettede motorgondoler.

Som hosstående billede viser, giver den rummelige krop plads til 5 jeeps.



Chase XC-123 transportflyvemaskine kan anvendes som motorflyvemaskine eller glideplan og f. eks. transportere 5 jeeps.

Skandinavien—Bangkok på 1 1/2 døgn.

SAS-ruten mellem Skandinavien og Thailand, der blev åbnet d. 26. oktober forrige år, er blevet en stor succes. Ruten, der gennemflyves af SAS's overseas division, går via det nære og mellemste Østen til Bangkok i Thailand. Hele turen varer 1 1/2 døgn, og den reelle flyvetid er 30 timer.

SAAB-90A-2 under seriebygning.

Svenska Aeroplan Aktiebolaget skal som bekendt levere ti trafikflyvemaskiner af typen SAAB-90A-2 til A.B. Aerotransport, den svenske parthaver i SAS. Serietilvirkningen er begyndt, og den første maskine har som tidligere omtalt været ude på sine første prøveflyvninger. Serietypen har fået et kraftigere motorudstyr end prototypen, idet den er blevet udstyret med to Pratt & Whitney R-2180 Twin Wasp E-1 motorer, der med vandindsprøjtning udvikler 1825 hk i starten. De nye motorer har i ret betydelig grad forbedret luftfartøjets præstationer, og dette gælder ikke mindst marchfarten, som er kommet op på 400 km/t. Propellerne er også nye. I modsætning til prototypens er de nye Hamilton Hydromatic propeller firebladede samt indrettet på en sådan måde, at de kan anvendes til bremsning under landing. Ved en række andre tekniske forbedringer er startvægten blevet forhøjet fra 13,9 tons til 15,9 tons — uden at det på nogen måde er gået ud over sikkerheden.

SAAB-29 i serie

Efter et års intensivt prøveflyvningsarbejde er den svenske reaktionsdrevne SAAB-29 nu kommet op på den beregnede hastighed. Tre eksemplarer har fløjet, og seriebygningen er nu i fuld gang, og svenskerne bygger ligeledes selv de de Havilland Ghost-reaktorer, som driver den.

SAAB Safir til Holland.

Den hollandske statsflyveskole, der uddanner vordende trafikflyvere, har bestilt 8 SAAB Safir, der senere skal efterfølges af endnu 4. De skal bruges til skoling i landning med næsehjul, ligesom man mener at kunne spare en del ved at lade meget af instrumentflyvningen foregå på Safir i stedet for Harvard. I 1950 vil Rijksluchtvaartschools flåde bestå af 24 Tiger Moths, 20 Harvards, 12 Safir, 12 Beechcraft og 1 Dakota.

Direkte fra Harvard til Meteor.

I RAF går man nu fra overgangstypen Harvard direkte over på Gloster Meteor. Der bliver altså ikke tale om først at flyve hurtige propeldrevne typer som f. eks. Spitfire. Springet må ikke være så vanskeligt igen, for normalt går eleven solo efter fire timers dobbeltstyring i Meteor 7. Så får han ganske vist endnu ca. 8 timers videregående dobbeltstyring. Herfra fortsætter han til enten Meteor 4 eller Vampire. Endnu findes der også eska-driller med Spitfire, Tempest eller Hornet, således at en flyver i det tilfælde skal skoles tilbage til langsommere, propeldrevne typer.

4-sædet Auster Autocrat

Auster kan nu ombygge de 3-sædede Auster Autocrat til 4-sædede, idet det sidevendte agtersæde erstattes af to normale sæder. For at give de to bageste personer lidt mere benplads, kan der installeres nye sæder fortil, som de kan stikke benene ind under. Med fire personer er Autocrat ikke delvis kunstflyvningsdygtig, som den tresædede version ellers er i England.

En kapflyvning jorden rundt — i 1956.

De olympiske Lege skal i 1956 afholdes i Melbourne, og i den anledning træffer Australien allerede nu forberedelser til at kunne modtage en invasion af gæster fra luften. Da man forudser, at reaktor-luftlinere vil blive de mest almindelige på lufruterne i 1956, er man gået i gang med at anlægge en ny lufthavn, specielt indrettet efter de krav, som de nye luftlinere stiller. Den olympiske komité arbejder samtidig på at arrangere en kapflyvning jorden rundt.

IL-12 i København.

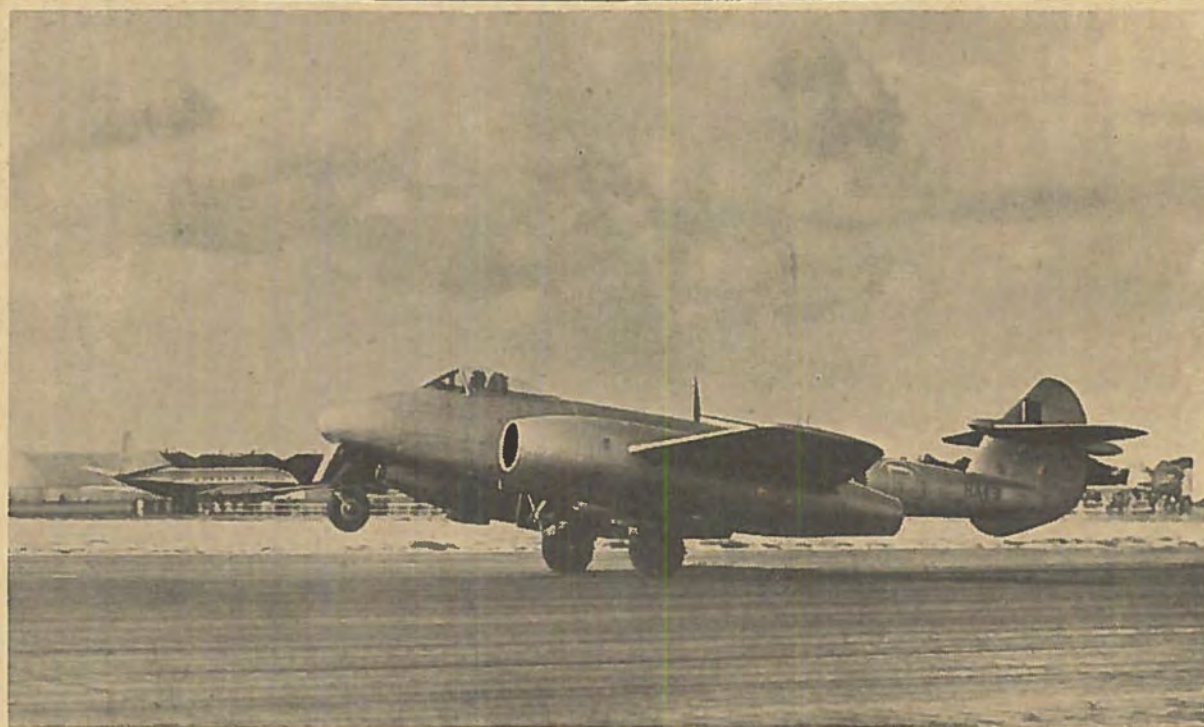
Den russiske type, IL-12, har vist sig i Kastrup på den tjecko-slovakiske rute. Typen var beskrevet i nr. 10 sidste år.



SAAB Scandia i serieproduktion. I forgrunden ses nogle SAAB Safir, som sidst er bestilt af Holland.



The Avon/Meteor



The fastest climbing fighter
in the world

POWERED BY

ROLLS-ROYCE
Aero

ENGINE S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

Norsk verdensrekord med sportsmaskine?

I tilslutning til vor opfordring til at gøre noget ved motorflyverekorderne kan vi nu meddele, at der netop i øjeblikket faktisk er mulighed for at gøre sig gældende også på de internationale FAI-rekorders område. Hidtil har rekorderne for lette flyvemaskiner været opdelt i klasser efter motorens slagvolumen, men det er nu ændret således, at man opdeler efter fuldvægten. Herved er der opstået en række »ledige« rekorder, og det har nordmændene haft øjnene åbne for.

Den 16. oktober foretog SAS-kaptajnen Jan Christie en hastighedsflyvning over 1000 km lukket bane med en Klemm 35 på 766 kg (klasse 500-1000 kg). Han fløj fra Bromma til Fornebu og tilbage til Bromma via Uddevalla under kontrol af Stockholms Flygklub. Flyvningen gav en gennemsnitshastighed på 166 km/t. Der var ekstra benzintank installeret. Vi må håbe, at nordmændene får denne rekord anerkendt af FAI.

Klemm 35 har oprindeligt en rækkevidde på 630-800 km. Rejsehastigheden opgives noget højere end rekorden, men ved forøget hastighed synker rækkevidden, og da der ingen rekord var i forvejen, behøvede kaptajn Christie jo ikke at skynde sig.

Denne rekord kan utvivlsomt slås af en KZ II-T med en ekstratank, og der er ganske givet også andre internationale rekorder inden for rækkevidde, hvis ikke andre vågne lande som Norge har ansøgninger liggende inde hos FAI allerede. Også den nye KZ VIII skulle have gode muligheder for at tiltrække sig opmærksomheden ved FAI-rekorder.

International svæveflyvekonkurrence i Polen.

I tilslutning til vor artikel i nr. 10 side 230 om 1949's svæveflyvekonkurrencer i udlandet skal vi her bringe nogle linier om den eneste konkurrence af internationalt tilslut, nemlig konkurrencen i Zar, Polen, fra 6.-19. juni, som er udførligt omtalt i Schweizer Aero-Revue. Det var denne konkurrence, som FAI ikke ville gøre officiel, idet man ikke kan have officiel FAI-konkurrence hvert år.

Der var deltagere fra Bulgarien, Polen, Tjecho-slovakiet og Ungarn med ialt 19 svæveplaner, af hvilke to Olympia var eneste vestlige type. Første dag gjaldt det under svære vejrforhold at opnå størst sum af tre højdevindinger. 12 fik over 3000 m, polakken Gora 5320 ialt. Næste dag blev der fløjet hastighed over 100 km. ligeud over vanskeligt terræn.

10 nåede frem. Gora vandt med 43 km/t. Kun tre gennemførte næste konkurrence i hastighed over 100 km på trekantbane. Frk. Irena Kempowna vandt og opstillede FAI-rekord med 50 km/t. En konkurrence i hastighed over 4x10 km kombineret med højde vandtes af Purok (Cz). Ved en gentagelse af 100 km målflyvning med hastighed nåede 9 frem. Plesko (Cz) vandt med 51 km/t. Sidste dag gik det løs over 186 km. Kun Plesko nåede frem under meget svære forhold.

I den samlede konkurrence vandt Irena Kempowna med 890 points. Zientek (Polen) havde 798 og Svitka (Cz) 687. Tjechoerne vandt holdkonkurrencen. De fløj alle Sohaj (se FLYV nr. 5/49). Der blev naturligvis også sat en del nationale rekorder i hastighed, et område som desværre endnu ikke er indført i de danske rekordregler til trods for vor påpegelse af denne og andre mangler i nr. 3/1949.

Forhåbentlig bliver landene øst for jerntæppet repræsenteret i Sverige til FAI-konkurrencen, selv om de vil fortsætte deres egen konkurrence.

Ny version af Boeing B-50.

Efter den megen diskussion om Convair B-36 har det flyvende mandskab indenfor USAF vedtaget at kalde B-29 Superfortress og dennes udvikling B-50 Stratobomber for »medium bomber«. Der er dog næppe mange europæere, som vil henføre B-50 til den mellemste klasse. En ny version B-50D er netop leveret til USAF. Den er i øjeblikket bestilt i 222 eksemplarer — mere end B-36. Produktionen vil derfor fortsætte ind i 1950. Den første levering af B-50 fandt sted i 1947 og den første afdeling, som fik denne type, var 43rd Bomber Group. Tidligere på året (1949) udførte en B-50 fra denne afdeling en meget omtalt flyvning jorden rundt. Flyet blev tanket undervejs af B-29 tankere.

Den nye B-50D Stratobomber skiller sig kun fra sine forgængere i B-50 serien ved udviklet radarudrustning, ny næsesektion samt et nyt fortårn med 4x20 mm. Indvendig er sket flere forandringer — bl. a. er tankene blevet indbyrdes forbundne, således at de kan fyldes fra samme ventil. En interessant detalje er to ekstra drop-tanke, der hver rummer 700 gallons og kan erstattes med bomber, når der ikke er brug for denne brændstoffsreserve. Flyevægten og bombelasten er betydeligt forhøjet, hvilket er gjort muligt bl. a. ved anvendelse af lettere metal. Endvidere har B-50D fået fire nye motorer af typen Pratt & Whitney Wasp Major på hver 3.500

hk. (B-50D har altså ialt 14.000 hk). Det er meningen, at de andre B-50 versioner også skal have denne motortype. Marchhastigheden overstiger 480 km/t. Med en bombelast på 4.536 kg er flyvestrækningen 9.600 km. Da imidlertid alle B-50 afdelinger tillige består af en B-29 tanker afdeling, forges såvel flyvestrækning som bombelast betydeligt. Den totale bombelast er 16.500 kg. C.C.

Rekord i stort sideforhold.



Hurel-Dubois H.D. 10 bæres af dette smalle plan samt af planstiverne, der ikke ses på billedet.

Den efter den store opvisning på Orly i maj i år meget omtalte franske sletvægtere Hurel-Dubois H.D.10 har nu sat fransk rekord i klasse C over 100 km. Dette skete 16. august nær Ville-sauvage-la-Marmogne med konstruktøren M. Hurel ved pinden. Den opnåede hastighed var 190,880 km/t. (tid for 100 km 31 min. 26 sek.). Den ensædede type er bygget af La Société Pierre Levasseur Aéronautique pour Avions Hurel Dubois regning. Maskinen er bygget for at undersøge flyveegenskaber på flyvemaskiner med stort sideforhold. H.D.10 har den smalleste vinge, der endnu er set på nogen type. Vingen er højt sat og støttet — støtterne anvendes også som planer og giver ekstra bærekraft. Typen er bygget helt i metal og er udrustet med en 40 hk. Mathis G2F motor. Understellet er optrækkeligt og forsynet med næsehjul. Vingen er udrustet med Fowler-flaps.

Data:

Spændvidde 12 m.
Længde 5 m.
Planareal 4,5 m.
Sideforhold 32,5 m.
Fuldvægt 480 kg.
HK. belastning 12 kg/hk.
Planbelastn. 106 kg/m².
Max. Hast. 215 km/t.
Marchhast. 190 km/t.
Tophøjde 5000 m.
Flyvestrækning 1000 km. C.C.

★

Hiller 360 er i øjeblikket den mest solgte amerikanske helikopter. Der er snart produceret 100 af denne type. Ordre for de næste 100 er allerede begyndt at komme ind. Der produceres 3 ugentlig. C.C.

★

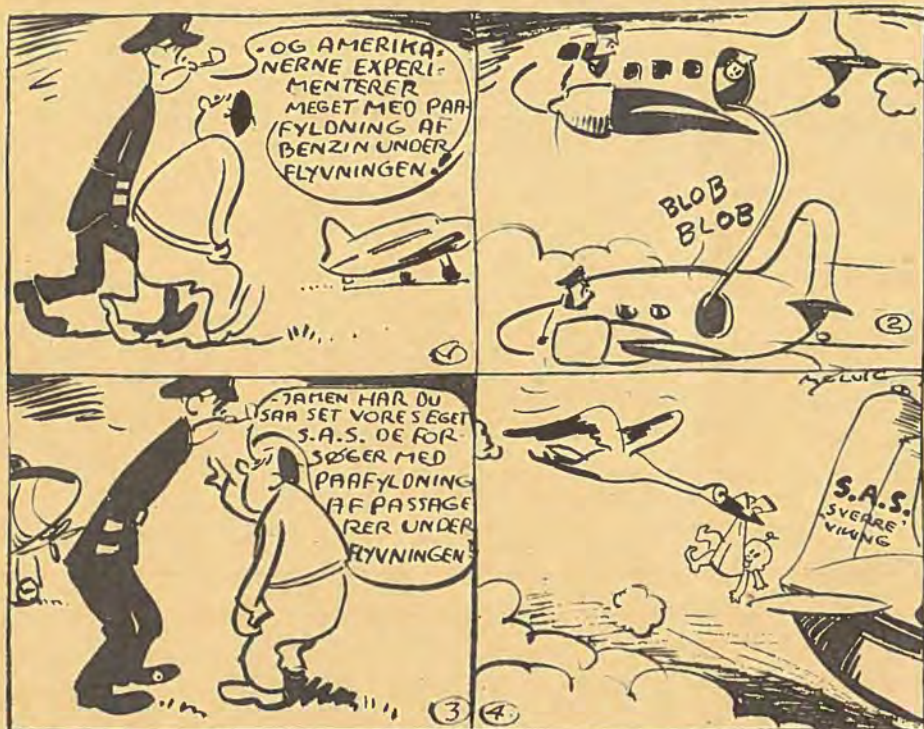
Det polske luftfartsselskab LOT har købt 28 fly af ukendt type — antagelig IL-12 eller Yak-16 — fra Rusland. Disse skal være yderst moderne russiske fly udrustet med radar. C.C.

★

Bliver A 2 klassen international?

A 2 international? Det har altid været et nordisk ønske at få A2-klassen international, men hidtil har man ikke kunnet bevæge FAI til en afgørelse. I Aeromodeller's novembernummer foreslog Mr. Gosling efter forhandlinger med van Hattum (Holland) og Franc Zaic (USA) en international klasse på 50-60 dm², mens Phil Guilmant efter besøg i Danmark offentliggjorde den nordiske klasseinddeling. Imidlertid har svenskerne indbudt til international konkurrence med A2 i 1950, og Per Weishaupt skriver i Aeromodeller's 100-sidede julenummer om klassens historie og hensigt, mens januarnummeret indeholder en artikel om vellykkede nordiske A2-modeller. — Den schweiziske modellflyvekommission har udkrevet en konstruktionskonkurrence for 1950 i A2-størrelsen med henblik på deltagelsen i Sverige.

Mølvig ønsker godt nytår





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

Braniff International Airways

British Commonwealth Pacific Airlines

Delta Air Lines

F.A.M.A.

K.L.M.

National Airlines

Panagra

Philippine Air Lines

Sabena

Scandinavian Airlines System

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

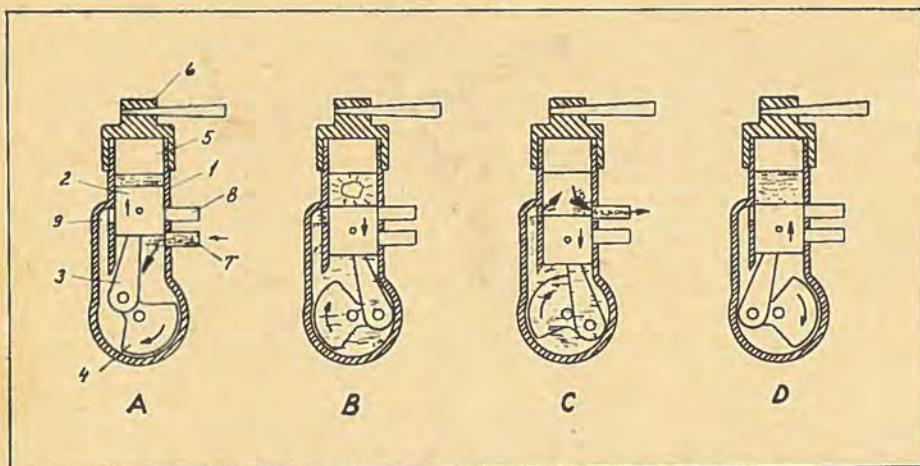
HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

MODEL-DIESELMOTORER

Alt for få modelflyvere får tilstrækkeligt ud af deres motorer.
Et grundigt studium af denne artikel vil kunne hjælpe dem



Figur 1. Skematisk fremstilling af motorernes indretning og virkemåde.

FLERE tusinde små model-dieselmotorer er gennem de sidste par år blevet solgt her i landet, og efterhånden er det også lykkedes at konstruere både fritflyvende og linestyrede modeller, der flyver godt med dem. I nr. 4 sidste år har ingeniør Carl Johan Petersen fra Odense Model-Flyveklub redegjort for, hvordan man konstruerer fritflyvende dieselmotorer, og siden har et betydeligt antal andre modelflyvere taget både A, B og C-diplomer med sådanne. En vel-flyvende linestyret begyndermodel, Samba, er på Dansk Modelflyver Unions initiativ nu sendt på markedet, og i nr. 12 fortalte Børge Jørgensen fra linestyringsklubben Windy om bygning af og flyvning med linestyrede modeller.

Imidlertid viser det sig ved enhver konkurrence med såvel fritflyvende som linestyrede modeller, at det for de fleste kniber stærkt med at starte deres motorer uden vanskelighed. Ved internationale konkurrencer fordres, at man højst anvender to minutter på at starte og indstille motoren — ellers forspilder man sin start. Med tiden bliver denne regel sikkert også indført herhjemme, og under alle omstændigheder trænger vi til lidt mere rutine og mere systematisk fremgangsmåde ved behandlingen af disse små motorer.

For at kunne udnytte dem er det ganske nødvendigt, at man fuldt ud forstår, hvordan de virker.

Virkemåde.

Model-dieselmotorerne arbejder ikke efter det originale dieselpincip, hvor brændstoffet først sprøjtes ind, når luften er komprimeret, men burde snarere kaldes »selvtændingsmotorer«, idet de afviger fra de tidligere »benzinmotorer« ved helt at være fri for den elektriske tænding. Som disse er de imidlertid 2-taktsmotorer, og vi skal nu se, hvordan de er opbygget.

På figur 1A ses en noget skematisk fremstilling af en dieselmotor. I cylinderen 1 kan stemplet 2 bevæge sig op og ned. Gennem plejlstangen 3 driver det krumtapskaksen 4, hvorpå propellen sidder. I toppen af cylinderen sidder et såkaldt kompressionsstempel

5. Ved at dreje på toppen 6 kan man bevæge kompressionsstemplet og derved ændre kompressionsforholdet, d. v. s. forholdet mellem rummet over stemplet 2, når det er i nederste stilling, og når det er i øverste stilling. På små benzinmotorer er dette forhold fast og ligger på omkring 6:1. På dieselmotorerne er det gerne variabelt og ligger fra 10:1 op til 20:1 eller mere. Almindeligvis ligger det omkring 16:1. Dette høje kompressionsforhold medfører et højt tryk og dermed høj varme, som bringer brændstoffet til at eksplodere, men samtidig medfører det også store påvirkninger på motoren.

Fra blandingsventilen, som man finere kan benævne karburatoren, hvor brændstoffet forstøves og blandes med luft, kan gassen komme ind gennem indsugningskanalen 7, mens forbrændingsprodukterne stødes ud gennem udstødsrøret 8. Normalt sidder de ikke i samme side eller samme plan, men det er gjort på figuren for nemmere at kunne illustrere virkemåden. Den indsugede gas kan fra krumtaphuset gennem en kanal passere ind i cylinderen ad åbningen 9.

Ved A er stemplet på vej opad og komprimerer gassen i rummet over stemplet, mens ny gas suges ind i krumtaphuset. Ved B er gassen eksploderet, og stemplet har passeret topstillingen og presses nedad. Samtidig sammenpresses den nye gas i krumtaphuset noget. Ved C strømmer forbrændingsprodukterne ud af udstødningsrøret, mens frisk gas strømmer gennem 9 ind i cylinderen. Ved D er stemplet atter på vej op og komprimerer gassen i cylinderen, mens der skabes et undertryk i krumtaphuset, så gassen kan suges ind, så snart stemplet åbner for 7 som ved A. Og således går motoren videre — hvis man forstår at starte den og behandle den, rigtigt.

Motorens start og indstilling.

Hvis man skal opnå noget ved konkurrencer, må man ganske præcist kunne starte og indstille sin motor til bedste ydelse. Man bør have så stor øvelse heri, at man kan gøre det i mørke!

Behandlingen af dieselmotorer for op-

nåelse af største ydelse er i høj grad en rutinesag. Indtil man er fortløbig med motorens indstilling, må man med stor tålmodighed forsøge sig frem. Fra fabrikkernes side opgives i reglen en bedste indstilling af karburator og kompression samt visse forskrifter for de forskellige motortyper.

Når man skal lære at starte motoren, må den fastspændes på en prøvestand, der simpelthen kan være et bræt, som er fastgjort på et bord eller lignende (gør det ikke i dagligstuen, da motoren sprøjter olie ud). Man fylder brændstof på tanken. Propellen fastspændes således, at motoren begynder at komprimere, når propellen står i vandret stilling.

Man tørner først langsomt propellen nogle gange og lægger mærke til kompressionens hårdhed (hvis der er foreskrevet en kompressionsindstilling, anvendes denne). Derpå åbner man karburatorskruen det foreskrevne antal omdrejninger og lukker med fingeren for indsugningshullet. Propellen tørnes nu 2–3 gange, til fingeren er fugtig af brændstof. Herved er der kommet brændstof ind i krumtaphuset. Når man tørner propellen hurtigt, forgasses brændstoffet og føres gennem kanalen 9 ind over stemplet og komprimeres. Der skal nu opstå tænding, hvis kompressionen er tilstrækkelig hård. Hvis dette ikke er tilfældet, øger man gradvis kompressionen, idet man stadig tørner propellen. Sker der stadig ingen tænding, må dette skyldes, at motoren enten har forslugt sig (fået for meget brændstof), eller at den har for lidt brændstof. Dette kan let konstateres ved at tage motoren med brættet af bordet og vende den med topstykket nedad.

1. *Har motoren forslugt sig*, opstår der en meget kraftig kompression, når man tørner motoren et par gange. For ikke at beskadige motoren må man derfor formindske kompressionen og tørne langsomt nogle gange, til brændstoffet er kommet ud. Hvis kompressionen derefter føles mindre hård, øger man den igen og tørner propellen rask. Herved opstår der uden tvivl tænding, og motoren vil enten starte, eller propellen vil slå frem og tilbage (motoren »syre«). Dette skyldes, at kompressionen er for høj, evt. i forbindelse med, at motoren har forslugt sig. Gassen tændes, før stemplet har nået sin topstilling. Nu vender man igen motoren til normal stilling, spænder den fast og tørner umiddelbart efter propellen rask. Hvis motoren går i gang, regulerer man kompressionen, til motoren løber jævnt uden at hakke eller banke.

2. *Hvis motoren ikke har forslugt sig*, da vi vendte den med topstykket nedad, vender man den igen til normal stilling og foretager nogle flere indsugninger, da den så havde fået for lidt brændstof. Giver dette stadig intet resultat, er det højst sandsynligt, at det bare er håndlaget, der mangler.

Man kan vanskeligt angive nogen ideal fremgangsmåde, fordi det i så høj grad er en følelsessag at behandle en motor rigtigt. Hvis man stadigvæk iagttager, at motoren ikke forsluger sig, og at karburatorens stilling ikke afviger væsentligt fra det foreskrevne, kan man roligt fortsætte startforsøgene med lidt variation af kompressionen.

Som en sidste udvej kan man give motoren en dråbe olie over stemplet gennem udstødningshullet, såfremt det ikke strider mod fabrikernes startvejledning.

Motorens kørsel i praksis.

Før man har lært at starte motoren perfekt på prøvestanden, skal man ikke tænke på at benytte motoren i praksis. En ny motor yder i begyndelsen kun en ringe del af den kraft, den i tilkørt tilstand kan yde. Det betaler sig derfor bedst at sørge for at tilkøre motoren på prøvestand. Herved kan man også opnå yderligere øvelse i at starte motoren. Ved tilkørsel skal motoren ikke køre med for høj kompression, fordi den ellers vil køre varm og stoppe. Den skal køre med ganske lav kompression og rigelig brændstofftilførsel. Iøvrigt forlænger det altid en motors levetid, hvis man skåner den ved ikke at lade den køre for meget ved høj kompression.

Når motoren efterhånden er tilkørt, d.v.s. kan tåle at køre længere tid (3-4 minutter) på højeste ydelse uden at løbe varm, må man gøre sig fortrolig med den indstilling af karburator og kompression, som giver den bedste ydelse.

Når motoren skal benyttes i praksis enten i fritflyvende eller i linestyrede modeller, gør der sig visse forhold gældende, som man også må lære at kende. Ved fritflyvende modeller gælder det stort set bare om at få motoren til at løbe bedst muligt. De forhold, hvorunder motoren arbejder, ændrer sig ikke væsentligt under flyvning.

Anderledes er det med linestyrede modeller, hvor der skal tages hensyn til centrifugalkraftens virkning på brændstofftilførslen. Denne virkning forårsager, at brændstoffet straks efter starten vil blive trykket ind i karburatoren. Trykket på brændstoffet varierer med mængden af brændstof og modellens hastighed og stilling i luften. Dette er iøvrigt et problem, der kan give stof til en hel artikel for sig.

Disse forhold må tages i betragtning ved indstilling af motoren, men har man en gang fundet en indstilling, som giver den bedste ydelse ved givet brændstof og propel, er det en hovedregel ved start af motoren, at man ikke rører karburatorens indstilling. Derimod kan man variere kompressionen lidt for at lette start.

Efter brugen skal man sikre sig, at der ikke er brændstof i krumtaphuse, idet man lukker karburatorskruen og drejer en snes gange på propellen. Vend bunden i vejret på motoren og se, om der kan rystes noget ud, og gentag så omdrejningerne. Det er klogt at gøre det, for uanset hvor ren æter man har anvendt, kan man risikere, at den indeholder syreholdige urenheder, der kan angribe cylinderen. Til slut bør man sørge for at lade stemplet stå i sin topstilling, så eventuelle urenheder efterlades over stemplet, hvor indvirkning på cylindervæggen ikke har indflydelse på senere brug. Dette er småting, men vigtige småting!

Brændstof.

Brændstoffet til dieselmotorer består normalt af tre dele med tre forskellige opgaver. Almindeligvis er det æter, petroleum og olie. Den let fordampelige og let antændelige æters opgave er det at antænde blandingen. Petroleum'et skal udføre den egentlige forbrænding, mens olien skal smøre motoren. Udstødgassen indeholder som regel foruden olie en hel del uforbrændt petroleum, da forbrændingen er ufuldstændig.

Derfor må modellen bygges til at modstå angreb heraf, og man må være forberedt på altid at få fedtede fingre, når man flyver med dieselmotorer.

I almindelighed bruger man den af fabrikanten foreskrevne blanding. Det er klogt at filtrere delene for at undgå urenheder. Den anvendte olie må ikke være for tynd. Anvend f. eks. Castrol XXL. Da æteren let fordampes, ændres sammensætningen, hvis man ikke har en ualmindelig tæt prop på, og selv om nogle motorer kan gå på ret varierede brændstoffer, så er det værd at holde dette forhold for øje.

I den senere tid er der fremkommet specielle brændstofsammensætninger, som kan give mere udbytte af motoren. I nogle tilfælde gør de starten vanskeligere, så indtil man er blevet meget sikker i at starte sin motor, og indtil man er nået op på højeste ydelse med modellen, skal man ikke begynde at tænke på special-brændstoffer, men holde sig til en almindelig blanding, som er let at starte på.

Fejl.

I det foregående har vi kun betragtet nye motorer, som stort set er i orden. Er motoren ikke i orden, og vil den ikke starte, må der ligge en fejl et eller andet sted i den. Der er fem hovedfejl: dårlig kompression, ukorrekt blanding, forstoppelse af tilførselsveje, olie samt utætheder.

1. **Dårlig kompression:** Dette forekommer som regel kun på ældre, slidte motorer. Pas derfor på ved køb af brugte motorer. Det kan i nogen grad afhjælpes ved at dryppe olie ind over stemplet.

2. **Ukorrekt blanding:** Hvis man har fulgt brugsanvisningen, skyldes det som regel fordampning af æter. Lav en ny blanding. Kendes den til motoren normale blanding ikke, må man prøve forskellige normalblandinger. Meget anvendt i Danmark er 50 % æter, 25 % petroleum og 25 % olie (viskositet 30).

3. **Forstoppelse af tilførselsveje:** Kan almindeligvis klares ved en kraftig udblæsning af karburatoren med en øresprøjte eller lignende.

4. **Olie:** Gammel olie er en meget almindelig fejlforsag. Oversvøm derfor nogle gange motoren med brændstof eller vask karburatoren med benzin. Er det en gammel motor, som har stået ubrugt en tid, må man lade motoren ligge i benzin en nat.

5. **Utætheder:** Man må af og til undersøge, at bagdækslet og ømløbermekanismen er fastspændt og pakningerne er ubeskadigede. Måske tiltrænges en ny pakning i kompressionsstemplet, hvis en sådan findes.

Andre fejl kan være rustne pletter på cylinder eller stempel. En dårlig propel kan også være en grund - prøv en anden med mindre stigning.

Propel.

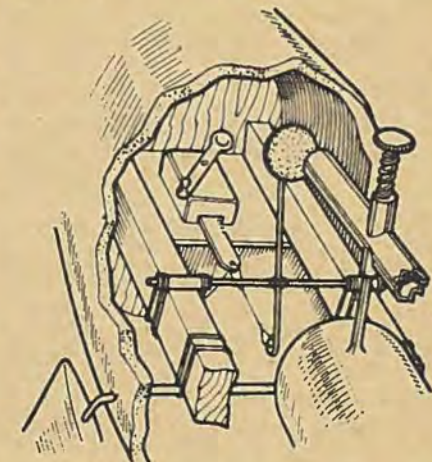
Propellen må nogenlunde passe til motoren i diameter, stigning og vægt. Alt for lette propeller kan have for ringe svinghjulsvirkning. Til linestyrede modeller skal anvendes andre propeller end til fritflyvende, og da man under linestyrt knækker et stort antal propeller, må man efterhånden lære sig massefabrikation. Dette går muligvis ud over kvaliteten, som man så senere må tænke på, når man ikke havarerer så stærkt. Både til linestyrede og fritflyvende modeller må man gøre sig klart, at der ikke eksisterer en bestemt bedste propeltype til motoren, men at propellen i hvert enkelt

tilfælde må tilpasses kombinationen af motor og model for at opnå bedst virkning.

Kontrol af motortiden.

På fritflyvende gasmotormodeller kræver såvel luftfartstilsynet som de sportslige regler, at motorens løbetid kan reguleres. Hvis man kun tænker på tilsynet, er det nok at begrænse mængden af det medførte brændstof. Men skal man flyve diplomer eller konkurrence, hvor motortiden skal begrænses til 30 sekunder eller mindre, må man installere en pålidelig timer eller tidsudløser. De pneumatiske er ikke for nøjagtige, og tidsudmåling med brændende lunte er ikke at anbefale så nær ved brændstoffet. Urværker som på fotografiapparater er bedst.

Mens man på benzinmotorer afbryder tændingen, kan man på dieselmotorer kontrollere tiden ved at afbryde tilførslen af luft eller af brændstof. Der findes mange systemer hertil; på nogle udenlandske motorer er de endda indbygget. - På figur 2 ses et eksempel. I stedet for at lade den forholdsvis svage timer direkte foretage lukningen, kan man lade den trække et stop bort og lade en fjeder eller et gummibånd foretage arbejdet. Pas godt på, at der virkelig bliver lukket, for ellers kan man risikere, at motoren bliver ved med at løbe langsomt meget længe, og så kan modellen let flyve bort, - og desuden er man ude af konkurrencen, hvis tidtagerne bemærker det, for dette kan være svært uden en kikkert.



Figur 2. Eksempel på standning af motoren ved hjælp af en foto-tidsudløser, der virker på indsugningen.

Forhåbentlig vil denne artikel, som er udarbejdet med hjælp fra Dansk Modellflyver Union og forskellige af dens motorkyndige medlemmer, sætte mange motorindhavere i stand til at betjene deres motorer bedre, så de kan tænke mere på selve flyvningen. Motorfabrikanterne og de handlende får ofte motorer tilbage i mishandlet stand og med de frygteligste breve, hvor det i mange tilfælde skyldes ren uvidenhed hos modellflyveren eller hans hjælper (ofte en søn af en eller anden mand, der har med store motorer at gøre, men som derfor slet ikke behøver at forstå sig på model-dieselmotorer). Desværre skorter det på dansk litteratur om emnet, men man kan lære en del ved studiet af engelske bøger som »Model Diesels« af Laidlaw-Dickson, »Diesel Model Engines« af oberst Bowden og »Miniature Aero Motors« af Ron Warring.

PW.



Flyvemateriel

DANAVIA A/S

Poul Ankersgade 2 . København K.
Central 4242

„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

KØBENHAVNS



LUFTHAVN

Vort moderne INSTRUMENT- VÆRKSTED

står til Deres disposition.

Vore specialister, kvalificerede til at opfylde
luftfartens strenge tekniske krav. udfører
eftersyn og reparationer af enhver art på

f. eks. Kompasser, Manometre,
Kursgyroer, Amperemetre,
Højdemålere, Speedometre,
Horizonter, Tællere.
Autopiloter,

Ring venligst efter tilbud på Kastrup 1212,
lokal 295 eller skriv til Det Danske Luft-
fartselskab A/S, Teknisk afdeling, Kastrup.



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

De Havilland Staal Moth

115 HK. — 850 Flyvetimer —
til Salg med eller uden Reserve-
motor og Propeller.

Billet mrk. Nr. 11 modtager
FLYV's Eksp., Vesterbro. 60,
København V.



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



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.

BØGER

»The Airplane and its engines« af C. H. Chatfield, C. Fayette Taylor og Shatswell Ober. McGraw-Hill Book Company, New York og London. 380 sider, ill.

Ligesom sine forgængere er denne udgave tilrettelagt for den læser, som gerne vil have et lidt mere indgående kendskab til flyvemaskinens og flyvemotorens grundprincipper og nuværende udvikling, uden at den dog går så meget i dybden, som er nødvendigt for konstruktøren og den videbegærlige mekaniker. Forfatterne har bestræbt sig på at forme teksten på en sådan måde, at der kun kræves et elementært kendskab til fysik og matematik for at kunne forstå den.

I bogen er medtaget alle de fremskridt, som er sket indenfor flyveteknikken i den sidste halv snes år, heri selvfølgelig indbefattet gasturbiner, reaktorer, raketmotorer og de nyeste stempelmotorer. Afsnittet om flyvemaskiner behandler både civile og militære luftfartøjer, og derefter følger de nyeste flyveinstrumenter, radiohjælpesystemer til blindlanding og faldskærme.

Ca. 300 udmærkede tegninger og fotografier hjælper med til at forklare teksten.

Dansk Tidsskrift-Index udgivet af Statens Bibliotekstilsyn. I kommission hos Nyt Nordisk Forlag. 465 sider.

Dansk Tidsskrift-Index for 1948 er en systematisk fortegnelse over indholdet af ca. 300 danske og en del andre nordiske tidsskrifter. Det er en udmærket hjælpebog for den, der søger oplysning om et bestemt emne, og som ikke har hverken tid eller lejlighed til at gennemgå et hav af tidsskrifter. Under bogens forskellige afsnit findes også henvisninger til en række artikler om flyvning.

★

Modelflyvekalender 1950

1. 1. Points- og årsrekordår begynder.
15. 1. Sidste frist for pointsopgørelse 1949.
29. 1. Første distriktskonkurrence.
5. 3. Anden distriktskonkurrence.
12. 3. Repræsentantskabsmøde og danmarksmesterskab for indendørs modeller (Sjælland).
23. 4. Tredie distriktskonkurrence.
18. 5. Udtævelse til Wakefield og landskamp.
4. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
7. Sommerlejr.
23. 7. Wakefieldkonkurrence i Finland.
30. 7. International konkurrence og landskamp i Sverige (29.—30. 7.).
27. 8. Danmarksmesterskab f. motormodeler (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.

★

England havde i september 1949 ialt 514 modelflyveklubber med 14.012 medlemmer. Det er en betydelig stigning fra 1946, hvor der var 333 klubber med 9313 medlemmer. 72,5 pct. er tilsluttet SMAE mod kun 36 i 1946. Der er dobbelt så mange senior- som junior-medlemmer. 64 pct. af medlemmerne flyver gasmotormodeller.

★

Et typehjørne.

Fra næste nummer bringer vi hver gang et lille hjørne for typekendere med oversigtstegning og oplysning om en type. Af og til vil hjørnet blive udvidet med små konkurrencer. Serien vil ikke så meget være beregnet for de viderekommende specialister som på at gøre flere interesserede i typekendskab.

1 sæt

BABY IIb. TEGNINGER

købes

A. Vigenberg - Otto Sørensen

Lille Værløse, Værløse st.

Tlf.: L. Værløse 3

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

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartsselskab

Det Norske Luftfartsselskab

Hærens Flyvertropper

A/B Flygmotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Fransk foredrag.

Den 6. december holdt hr. J. Dentan fra Air-France et foredrag om fransk trafikflyvning i La Section Danolse de la Société des Ingenieurs Civils de France. Foredraget overværedes bl. a. af luftfartsdirektør Telsen og luftfartsinspektør Sv.-A. Dalbro.

I sit foredrag kom hr. Dentan i særlig grad ind på jordorganisationen, hvor man i Frankrig efter krigen har måttet sætte særligt kraftigt ind for at indhente det forsmåte fra krigens dage. Af speciel teknisk interesse var hans omtale af konstruktionen af de nye startbaner i Orly.

Efter foredraget vist en film, hvor en trafikflyvemaskine flyver gennem alskens vejr, mens passagererne forlystes på alle måder, endog ved mannequin-opvisning.

Interessant foredrag i Danske Flyvere.

Den 15.12. talte i foreningen Danske Flyvere ritmester B. O. Jacobsen om »Personlighedsfaktorens betydning i flyvning.« Ritmesteren, der ikke selv er flyver, har studeret psykologi med henblik på udvælgelse af mandskab og bl. a. haft studieophold hos RAF. Ritmesteren gjorde opmærksom på vigtigheden af at anvende psykologi ved udvælgelse af flyvere, idet det hidtidige grundlag ikke er tilstrækkeligt. Mens man tidligere forsøgte at inddele folk i konstitutionstyper, er man nu mere interesseret i hele mandens udviklingshistorie. Engelske og amerikanske undersøgelser af flyvepersonel med nervesammenbrud viser, at hvis man ansetter gennemsnittet til 1, så er tallet 2,77 for natbomberpersonel, 1,82 i kystkommandoen og kun 1,24 for jagerpiloter, formodentlig fordi disse ikke i så stor grad har ansvaret for en hel besætning. Ved en gennemgang af 100 sammenbrud kom psykologerne bagefter til det resultat, at 24 af disse personer ved en psykologisk udvælgelse kunne være sigtet fra på forhånd, hvorved over 7000 flyvetimer og meget materiel kunne være sparet.

Instruktørerne må derfor lære at iagttage og bedømme deres elever. Det viser sig, at angstfænomener i forskellige former er årsag til over 80 pct. af tilfælde, hvor folk må holde op med at flyve.

Til slut kom ritmesteren ind på flyveulykker, som for størstedelen henføres til pilotfejl, idet de er kædet sammen med karaktertræk og andre personlighedsfaktorer.

En påfølgende diskussion stillede lang tids praktiske erfaringer op mod de teoretiske. Interessant var forskellige synspunkter på en konkret ulykke. Fra SAS-side gjorde man opmærksom på, at man fremtidig ligesom f. eks. KLM ville gøre brug af psykologer, og diskussionen viste det ønskelige i ikke blot ved udvælgelsen, men også til daglig f. eks. i luftvåbnet at have psykologisk uddannede folk, der kammeratligt omgikkes flyverne og kunne holde øje med disse.

Lille ændring i flyvedagskonkurrencernes resultat.

Ved henvendelse til D.Sv.U. erfarer vi, at man nu kritisk har gennemgået de mange resultater i flyvedagskonkurrencerne. I sammenligning med FLYV's resultatliste i nr. 11 side 258 er der den ændring, at i klasse II (højdevinding) blev Slagelse Flyveklub nr. 3 med 11.710 m, mens Stamgruppen kun fik godkendt 10.645 m. Herudover er der et par småændringer i resultattallene, men de ændrer ikke den angivne placering.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Byen 5348 Postgiro: 26680

Kontoret er åbent fra kl. 12—17. Lørdag kl. 12—14.

Generalsekretæren træffes i kontortiden.

Dansk Luftsportsråd: Adr. KDA, Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. 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.

MOTORFLYVERÅDET

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

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

SVÆVEFLYVERÅDET

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 Høgsalund.

Sekretær: Civiling. Erik Eckert.

Kasserer: Stud. polyt. Bjørn Thøgersen.

MODELFLYVERÅDET

Formand: Johs. Thinesen, Oppermannsvej 1, Odense.

Førsteinstruktør: Per Weisshaupt, Bildahpark 6, Hellerup. Telf. Hellerup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.

Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.

Svæveflyvenoter.

Argentina's distancerekord blev i februar sat op til 472 km af José Cuadrado med en Rhönbussard.

Pyrenæerne blev i sommer for første gang overfløjet i svæveplan af den franske svæveflyver Delhoume, som efter en 175 km flyvning landede 25 km inde i Spanien.

Holland har i 1949 udstedt 39 A, 40 B, 45 C og 9 svæve-c-diplomer samt 25 certifikater. Antallet af svæve-c er hermed oppe på 16.

I Bern har man haft kursus i natflyvning eller snarere natlandning med tosedet svæveplan.

USA-kadetter i Schweiz: 5 kadetter fra det amerikanske Civil Air Patrol har i sommer lært svæveflyvning i Schweiz. Til gengæld var et hold schweiziske svæveflyvere på motorskole (Harvard) i USA. Lignende udvekslinger har CAP foretaget med Frankrig og England.

Guid C nr. 6 og 7 har schweizerne Comte og Godinat opnået fra Beynes i Frankrig. Med 359 km slog Godinat Gehrigers nationale distancerekord.

WKS-4: Efter at beskrivelsen af det østrigske svæveplan WKS-4 har været offentliggjort i Aero-Revue, har en schweizisk ingeniør i en

artikel betegnet dets præstationer, som vi i nr. 5 anbefalede at betragte med forbehold, som »ilde anbragt fantasi«.

Sidste distriktskonkurrence.

Selv med udsættelse to gange lykkedes det ikke overalt at gennemføre den 6. og sidste distriktskonkurrence. Tre steder fløj man den 27.11., tildels i meget dårligt vejr, mens de tre andre forgæves udsatte og til sidst helt måtte aflyse. I nr. 2 skal vi bringe det endelige resultat af årets konkurrencer.

2. distrikt (Roskilde). A 1: Vagn Petersen (207) 85. — A 2: Bent Petersen (208) 80, Børge Sitas (210) 77. — A 3: Henning Jørgensen (201) 148.

5. distrikt (Herning). A 1: Egon Madsen (506) 108, P. Pedersen (502) 79. — A 2: Per Pedersen (502) 376, Kaj Andersen (506) 325, Leo Bach (502) 134. — A 3: Egon Madsen 246, H. Foged (506) 153.

6. distrikt (Esbjerg). A 1: Kai Hansen (611) 150, D. Thestrup (611) 102. — A 2: D. Thestrup 420, H. B. Larsen (612) 328, K. Hansen 258. — F: H. Bruun (612) 71 km/t, B. S. Spørensens (612) 66 km/t.

Artikler om radionavigationshjælpe-midler.

Tidsskriftet »Luftposten«, der er personaleblad for det i Statens Luftfartsvæsen ansatte personale, vil fra 1. januar 1950 påbegynde en artikelserie af telegrafingeniør, cand. polyt. K. Sørensen omhandlende de ved luftfarten anvendte radionavigationshjælpe-midler. Emnet vil blive behandlet over 4 sider een gang månedlig og vil have bud til hele det flyveinteresserede publikum, idet det vil afhjælpe et længe følt savn i dansk litteratur om disse emner. Serien vil antagelig strække sig over et par år. Eventuelle interesserede blandt FLYV's læsere kan tegne abonnement på bladet ved henvendelse til overassistent S. O. Madsen, Sverrigsgade 24, st., Kbhvn S., der ligeledes står til rådighed med alle yderligere oplysninger. Abonnementspris pr. år kr. 7,80.

Privatflyver idømt bøde

Vestre Landsret har i Kolding behandlet en sag mod privatflyveren Lars Thorning Hansen, Vejle, som blev idømt en bøde på 500 kr. (subsidært 20 dages fængsel) for at være fløjet fra Københavns lufthavn til Fredericia uden tilladelse til at lande der efter mørkets frembrud.

Dansk deltagelse i Sverige 1950

Danmark har svaret positivt på en foreløbig forespørgsel fra KSAK, om man påtænker at deltage i den internationale FAI-svæveflyvekonkurrence i juli 1950 i Örebro.

Over 46 dage i luften.

I nr. 11 omtalte vi, at to amerikanere havde sat ny udholdenhedsrekord ved at have været 6 uger i luften. De landede efter nøjagtigt 46 dage 20 timer og 18 minutters flyvning i deres Aerona Sedan. De fik mad, brændstof o. s. v., mens de fløj lavt hen over en hurtigt kørende bil.

Godt nytår.

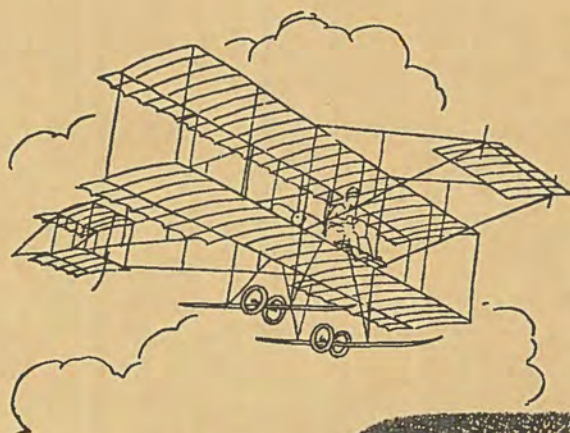
Med et lidt ændret ansigt i form af en ny forside til afveksling fra den gamle, vil her anvendt de sidste tre år, ønsker FLYV her ved alle sine læsere et glædeligt nytår.

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

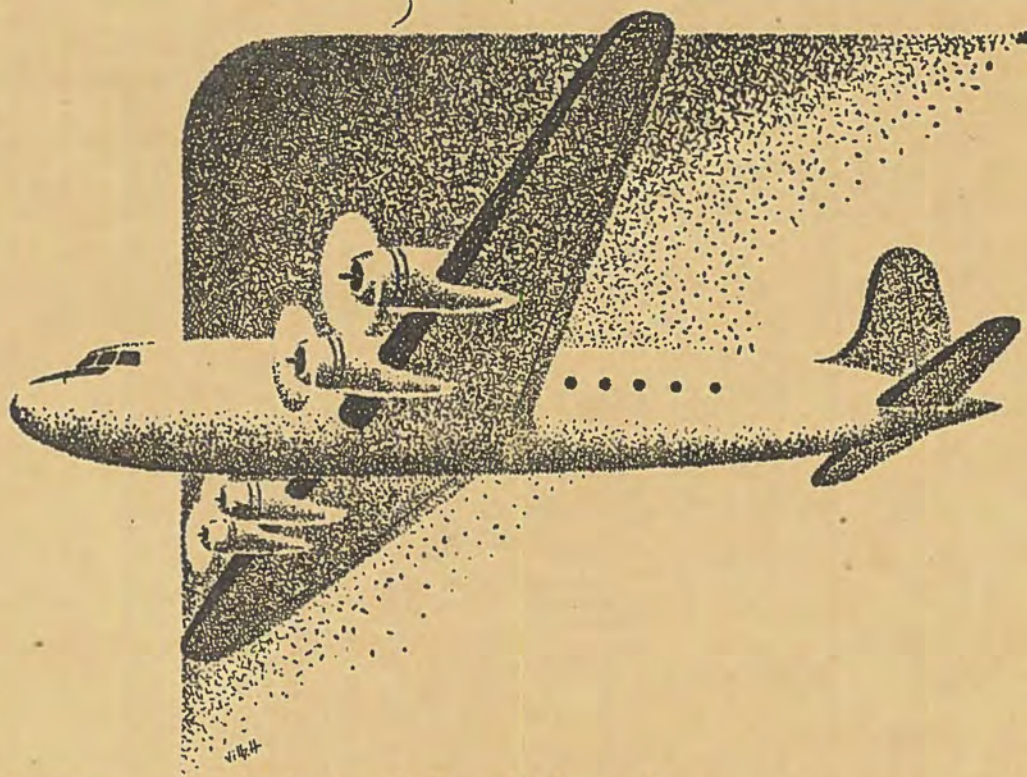
UNDERSTEL
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^A/_S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395



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.



WHAT'S YOURS? . TOWER

HUXLEY . NORTHOLT . FLEET STREET . CRICKET

TIMES

BIG BEN

SHAW

TUDOR

THE DOCKS

PARK

HYDE

ETON

GIN

GORDONS DRY

MIDLANDS

PALL MALL

GUINNESS

WESTMINSTER

TOWER

HUXLEY

NORTHOLT

CRICKET

THAMES

ST. PAUL'S

ASCOT

STRAND

WINDSOR

ESSEX

BOVRIL

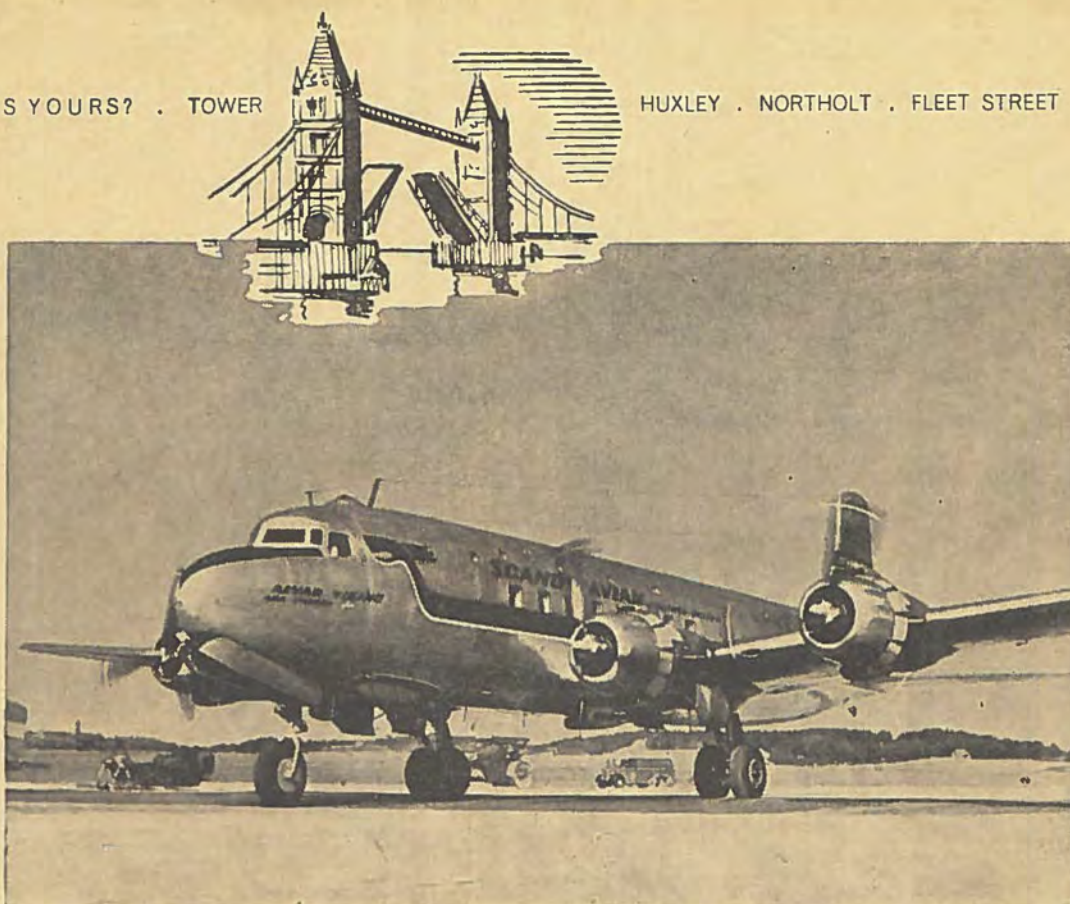
FOOTBALL

KENT

PLAYERS PLEASE

WEST END

THAMES



Flyvebilletten til London og retur er nu 140 kr. billigere

Flyv derover med SAS

Fra 1. november til 31. marts er billetprisen København — London tur/retur nedsat fra kr. 760 til kr. 620, når rejsen tilendebringes indenfor 23 dage.

I vinterhalvåret har De altså en dobbelt fordel af at flyve. De kan nyde rejsen uden at generes af

årstidens barske vejrlig, og De sparer oven i købet 140 kr.

Direkte til London på 3½ time med SAS — det eneste selskab der flyver med 4 - motorers maskiner på denne rute. Derfor — bedre plads — større komfort — hurtigste forbindelse.

Billetter i de autoriserede rejsebureauer.

**SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM**



PRIS
Pr. Aarrang Kr. 6.00
Pr. Nummer 50 Øre

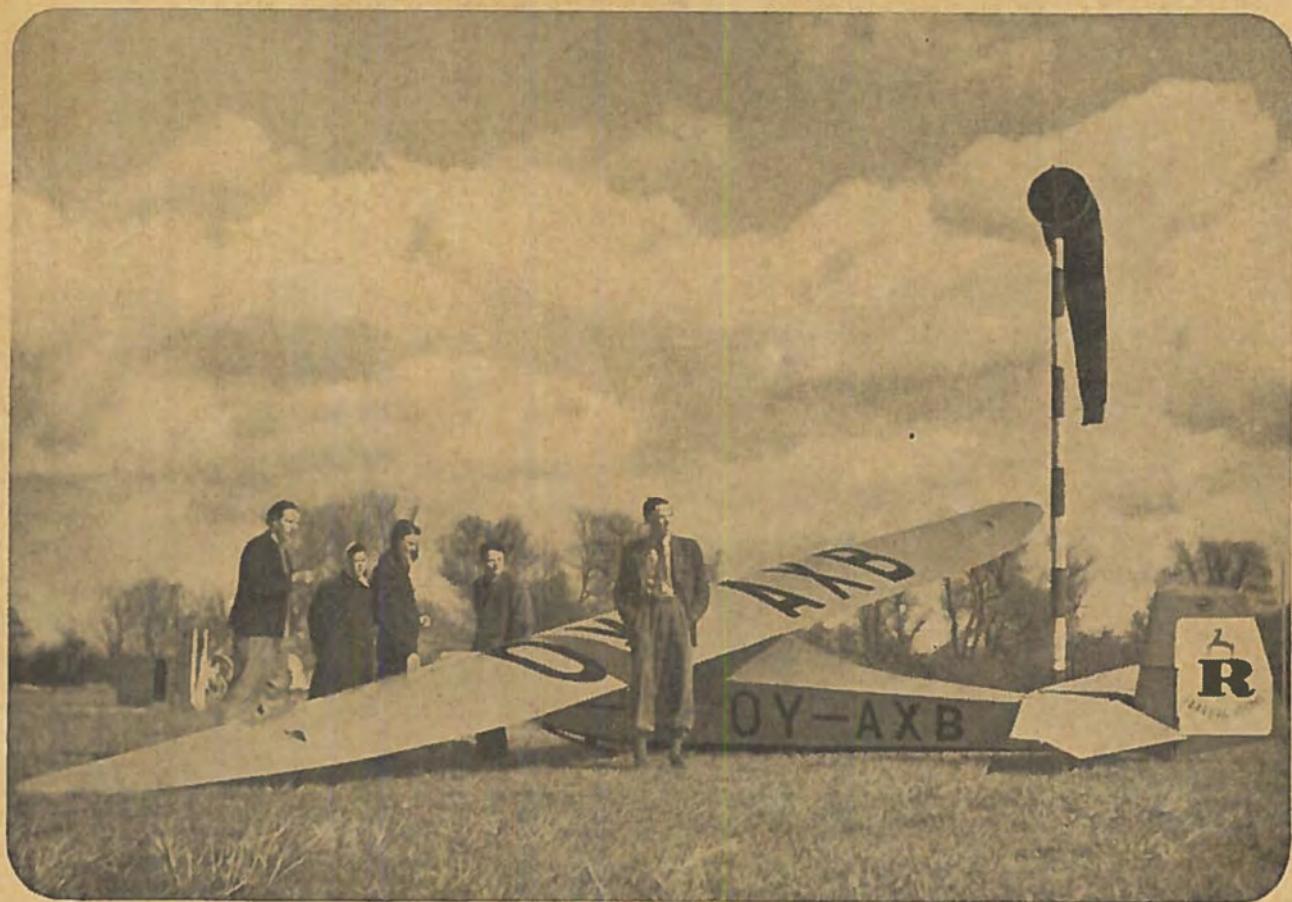
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telef. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

23. ÅRGANG

— FEBRUAR 1950 —

PRIS 50 ØRE

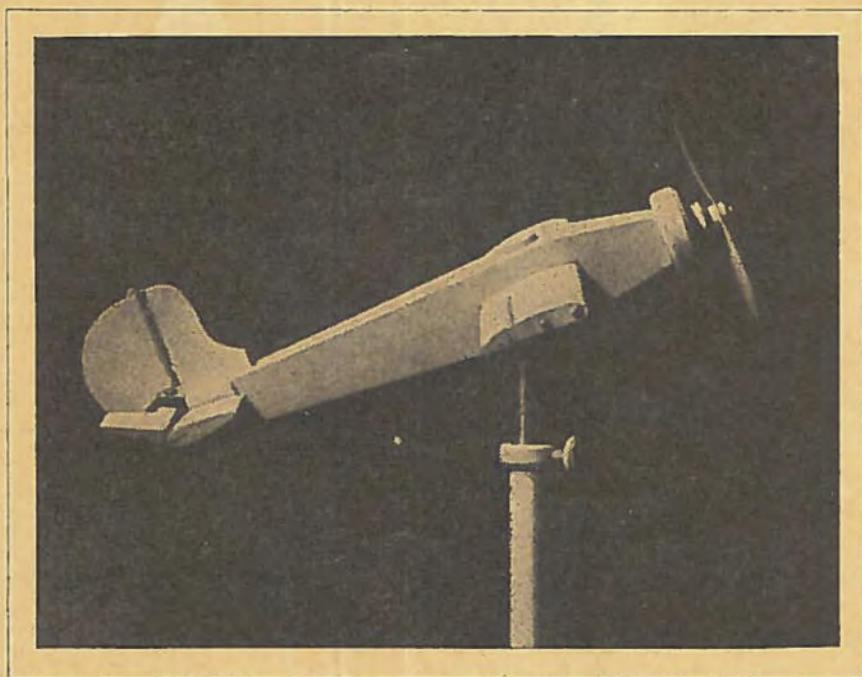


Selv om vi er midt i vinteren, kommer foråret snart, og svæveflyvningen kan atter begynde. Som omtalt inde i bladet svæveflyves der også i provinslufthavnene — billedet her er fra Odense lufthavn ved Beldringe.

INDHOLD:

Ti tomotors trafiktyper ★ Linktræneren bliver myndig ★ Nye metoder til tankning i luften ★ 40 timer 51 min. i svæveplan ★ Kender De Stalin og Truman ★ Indendørs gummimotormodeller

2



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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING - SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING

Nr. 2

Februar 1950

23. årgang

Fællesskandinavisk lufttrafik

DET var med stor spænding, man imødeså resultatet af de drøftelser, der fandt sted på SAS's Oslo-møde den 9. januar. Ville det for den skandinaviske luftfart så uundværlige samarbejde blive sprængt, eller ville fællesarbejdet blive fortsat i en endnu mere intensiv grad?

Heldigvis blev det sidste tilfældet. Bulletinen, som udsendtes efter mødet, lød på, at den samlede SAS-koncern skal drives som en virksomhed for fælles regning og risiko under ledelse af en administrerende direktør. Der skal dannes et SAS-konsortium, som overtager hele driften af virksomheden, mens flyvemaskiner og bygninger fortsat ejes af de tre moderselskaber, som hver for sig varetager deres egen indenrigske luftfart.

Detaljerne for det fremtidige samarbejde foreligger endnu ikke, men med den ånd, der behersker mændene i spidsen for SAS-koncernen, er der ingen tvivl om, at disse vil blive løst på en for alle parter tilfredsstillende måde.

Skade — ja ubodelig skade — ville det også have været, om det verdensry, SAS havde skabt sig, skulle slås i stykker. I en verden af mistænksomhed og splittelse har tre mindre nationer vist, hvor langt man kan nå ved målbevidst sammenhold og stræben — ganske bortset fra den vældige indsats, der samtidig er blevet gjort for luftfartens sag. For den indsats, der er blevet gjort, og for den eftergivenhed, som de tre parter på det ene eller andet punkt har måttet gøre for at opnå enighed, skal der lyde en velfortjent tak. Held og lykke med det fremtidige SAS-samarbejde.

FLYV



Frankrigs moderne type i den beskrevne kategori er denne velformede SO-30P Bretagne.

TI TOMOTORS TRAFIKTYPER

Mellemruternes trafikflyvemaskiner

Stor udvikling fra »stamfaderen« Boeing 247 til nutidens typer

EFTER at vi i december har behandlet fremtidens trafikflyvemaskiner — de reaktor- og propelturbinedrevne — og i januar de 4-motors typer fra langdistance-ruterne, vil vi denne gang beskæftige os med mellemruternes trafikflyvemaskiner med 2 motorer. Midt i mellemkrigstiden — inden langruterne rigtigt var kommet igang — domineredes ruterne især af 3-motors typer. Det almindelige publikum viste sit typekendskab ved at benævne alle højvingede typer »Fokker« og alle lavvingede »Junkers«, og disse fabrikater var da også fremtrædende.

Men lidt ind i trediveerne skete der noget.

USA begyndte trafikflyvning for alvor og frembragte typer, der hurtigt gjorde de europæiske forældede. Det begyndte med Boeing 247, som vi til sammenligning har medtaget i tabellen. Den kom frem på ruterne i 1933 og blev snart fulgt af Douglas prototypen DC-1 og produktionstypen DC-2. Disse typer var helmetal lavvingede 2-motors typer med optrækkeligt understel og stilbare propeller, Douglas-typerne også med flaps. Det var altsammen sensationer dengang, og for alvor opdagede Europa, at man var kommet bagefter, da KLM med den første europæiske DC-2 vandt handicapafdelin-



DC-3 længe leve! For at forlænge levetiden for verdens mest udbredte trafikflyvemaskine, Douglas DC-3, tilbyder fabrikken en indgående ombygning til Super DC-3.



gen af England—Australien-løbet i 1934 og blev nr. 2 i ren hastighed efter den specielle de Havilland Comet-racer. En Boeing 247 D fulgte lige efter.

Snart gik de amerikanske typer deres sejrsgang verden over. Den 18. 12. 1935 gik DC-3 i luften for første gang, og efter at være bygget i hidtil uset store serier under krigen er den som Dakota blevet kendt som verdens almindeligste trafikmaskine. Den er så kendt, at jeg blev forbavset over, at en ellers velorienteret bekendt af mig, da jeg fortalte, at jeg i Schweiz havde set Alperne fra en DC-2, spurgte, hvad det var for noget. For DC-3 har de fleste helt glemt forgængeren.

Men selv DC-3 er blevet forældet, selv om den har udviklet sig noget, og efterfølgerne ses på ruterne, mens flere er på vej. Med en enkelt undtagelse følger de alle den oprindelige recept, men formodentlig er vi nu snart ved slutningen af denne æra, idet disse typer sikkert vil blive erstattet af propelturbinedrevne typer og rene reaktortyper før eller senere. Her har som tidligere omtalt England en chance for at komme ind på verdensmarkedet. Flere af de i øjeblikket dominerende amerikanske typer er man dog også ved at tænke på at installere propelturbiner i.

Douglas DC-3

Douglas DC-3 blev udviklet fra den 14-passagers DC-2 til en 21-passagers type, men anvendes til op til 32. Den kom på ruterne i 1936, men under krigen blev den gjort til standard-transporttype og bygget i mange versioner og frem for alt i mange eksemplarer. Selv efter krigen blev den bygget en tid. I alt er der bygget 10.926, af hvilke 10.123 i hvert fald oprindeligt er bygget som militære transportmaskiner (mest som C-47 og C-53).

Oprindeligt havde den to 850 hk Wright Cyclone-motorer, men den sidste DC-3D var nået op på 1200 hk Pratt & Whitney Twin Wasps. Da DC-3 allerede nu er forældet og ikke opfylder de nye ICAO-krav til f. eks. starten, regner man i USA med, at den skal ud af tjeneste i slutningen af 1952. Da der stadig er over tusind DC-3'er i tjeneste, og de ikke synes at blive slidt op, har Douglasfabrikken som bekendt en modernisering parat, Super-DC-3 med stærkere motorer som Wright Cyclone på 1475 hk og en lang række ændringer. Trods den ret høje ombygningspris ser det dog ud til, at en del selskaber vil lade den foretages.

Fra oven:

Den elegante Airspeed Ambassador flyver endnu kun i prototyper.

Convair-Liner og Martin 2-0-2 er meget anvendte moderne efterfølgere til DC-3.

Den svenske SAAB Scandia bliver i 10 eksemplarer leveret til SAS/ABA.

Vickers Viking var et af de første forsøg på at konstruere en efterfølger til DC-3.

Boeing 247 var den første type i den beskrevne kategori.

Den trofaste DC-3 i militærudgave, hvor den bedst kendes som Dakota, men oprindeligt i USA hedder Skytrain.

En enklere, billigere og endnu mere frem-skreden ombygning synes det at være at for-syne den med propelturbiner, sådan som Armstrong-Siddeley i England har gjort det for at prøve sine Mamba-turbiner (FLYV nr. 11/49. 250).

Hvad enten det bliver i oprindelig eller i en moderniseret form, så varer det nok længe, inden den sidste DC-3 foretager sin sidste landing.

Vickers Viking

Vickers Viking's prototype fløj første gang i juni 1945. Den var tænkt som en foreløbig efterfølger til DC-3 og er i familie med Wel-lington-bomben, hvis plan og haleplan de første udgaver anvendte. Disse, med lærred-beklædt geodetisk konstruktion, blev dog hurtigt erstattet af helmetalskonstruktioner. Der er stadig omkring 75 af Viking-typerne i brug verden over. Som bekendt havde DDL 5 af dem. RAF anvender også den militære version Valetta. Disse typer har endnu hale-hjulsunderstel. Med fulde tanke er Vikings rækkevidde 2730 km.

På erfaringerne fra Viking byggede Vickers Armstrongs sin Viscount, der er verdens første trafikflyvemaskine med propelturbiner, og som i høj grad har mulighed for at efter-følge de nu anvendte mellemrute-typer. En eksperimentel Viking blev udstyret med to Nene-reaktorer.

Consolidated Vultee Convairliner

Convair-Liner'en er foreløbig slået bedst an som efterfølger til DC-3 og anvendes i Europa bl. a. af KLM, SABENA og Swissair. Der flyver vel nu ca. 150 af dem. Den fløj første gang i marts 1947. Den er udstyret med to Pratt & Whitney R-2800 motorer, som i starten med vandindsprøjtning kan yde op til 2400 hk hver, men som ellers har en maximalydelse på ca. 1800 hk og ofte benævnes derefter. Som omtalt i FLYV nr. 12/1948 S. 250 anvendes udstødningsenergien og giver op mod 20 km/t ekstra fart. Med en maxalfart på 538 km/t er Convair-Liner da også hurtigere end konkurrenten Martin 2-0-2, der har samme motorer, men hvis topfart angives til 498 km/t.

Der anvendes tre versioner. A har indbygget trappe og indgangsdør i højre side fortil (FLYV 12/1947 s. 272). B har indbygget trappe bagtil under halen, mens C (som anvendes i Europa) har normal dør bagtil i venstre side uden oprækkelig trappe. Euro-pa er åbenbart konservativ. DC-3 havde op-rindelig dør i højre side, men det måtte man opgive.

Der bygges nu også en militær version, T29, til navigationstræning. Med 4 instruk-tører og 14 elever kan den i 10 timer ope-rere med 400 km/t i 6 km højde.

Martin 2-0-2

Martin 2-0-2 ligger nær opad Convair-Liner, men er ikke slået så godt an. Den fløj første gang nogle måneder tidligere og har en overgang haft startforbud, indtil nogle rettelser var foretaget efter en ulykke. Som alle de moderne efterfølgere til DC-3 (Super DC-3 og Viking er undtagelser) har den næsehjulsunderstel.

Nyttelasten er den samme som for Con-vair-Liner, og rækkevidden er der næppe megen forskel på. I tabellen skyldes den lidt mindre opgivne distance større reserver. Rejseshastigheden er en smule mindre.

Martin 2-0-2 er iøvrigt omtalt i FLYV nr. 12/1947 s. 272.



Også Rusland, der selv har bygget DC-3, bygger nu en moderne efterfølger, IL-12, der også anvendes i Polen og Czechoslovakiet.

Ilyushin IL-12

Russerne har også en trafikmaskine til at efterfølge DC-3, som iøvrigt også er bygget i Rusland. Vi har fornylig beskrevet IL-12 (FLYV 10/1949 s. 226) og sammenlignet den med Convair-Liner. Den er indrettet til lidt færre passagerer og har svagere motorer end de to ovenfor omtalte amerikanske typer.

Uden trykkabine står den ikke i moderne komfort helt på højde med disse typer. Den anvendes foruden af russerne i flere østeuropæiske lande. Med nyttelasten nedsat til 16 passagerer og fulde tanke er rækkevidden 3000 km.

SAAB Scandia

Scandia har været detaljeret omtalt bl. a. i FLYV nr. 4/1948 s. 76. Prototypen fløj i november 1946, altså før både Martin 2-0-2 og Convair-Liner, men de første serieeksemplarer, som leveres til SAS/ABA, ventes først i tjeneste i år. I mellemtiden er typen videreudviklet til en større fuldvægt med Pratt & Whitney R-2180 motorer. I størrelse og motorstyrke svarer den nærmest til sin russiske konkurrent, med hvem de første eksemplarer deler mangelen af trykkabine; men en sådan er under udvikling. Den interesse, der er vist for Scandia på det amerikanske kontinent, synes endnu ikke at have ført til konkrete ordrer; Scandia er en fin præstation af et lille land, selvom Sverige flyvemæssigt er ved at blive en stormagt.

SO-30 P Bretagne Mk 2

Frankrigs håb på mellemruterne er Bretagne, som bygges af den nationaliserede Sud-Ouestfabrik og er en udvikling af en under krigen konstrueret type, der er byg-

get i flere udgaver. Air France har bestilt udgaven Mk 1 med lidt svagere motorer end den 2400 hk P & W R-2800, som også Convair-Liner og Martin 2-0-2 anvender. Bretagne er noget mindre i højden end de andre takket været dobbelt finne og sideror. Den har en typisk fransk elegant kropform og trykkabine. Der foreligger intet om, hvornår den kan ventes frem på ruterne.

Airspeed Ambassador

Ambassador, som FLYV bragte en snittegning af for fire år siden (1/46 s. 6), fløj første gang i juli 1947. Først nogle måneder herefter placerede BEA en ordre på 20 af denne højtudviklede type, som derfor først om nogen tid vil vise sig på ruterne. Den er imidlertid fra begyndelsen konstrueret med henblik på at udstyres med to eller fire propelturbiner i stedet for de to Bristol Centaurus-motorer, men foreløbig er sådanne versioner ikke fremkommet.

Ambassador er den største, tungeste og hurtigste af de omtalte typer. Den afviger fra de øvrige ved at være højvinget, men er alligevel med sit store plan-sideforhold og den yderst velformede krop en af de mest elegante. Den overgår ICAO-kravene en del og har ved 1948-SBAC-opvisningen vist start med den ene motor stoppet fra begyndelsen. Den får naturligvis trykkabine og alle moderne raffinementer. De opgivne data svarer til versionen med 47 passagerer. Med fulde tanke medfører den 3,7 t betalende last over 2590 km.

Fra Boeing 247 til Convair-Liner

Der ligger ca. 15 års udvikling mellem den gamle Boeing og den nye Convair. Begge er

lavvingede helmetals tomotors trafikflyve-maskiner med optrækkeligt understel. De er af næsten samme størrelse, regnet i planareal. Men fuldvægten er blevet tredoblet, den betalende last næsten 4-doblet, rejsehastigheden sat over 50 pct. op og stige- evnen fordoblet. Lad os ikke tale om, hvor meget prisen er gået op, men udgiften pr. tonkilometer er formodentlig gået betydeligt ned alligevel.

Hvordan er denne forøgelse i ydelse opnået? For at slæbe en maskine med tredoblet vægt og planbelastning (80 til 240 kg/m²) gennem luften anvender man motorer, der er mere end 4 gange så stærke. Mere effektive propeller og udnyttelse af udstødsenergien hjælper til. Hestekraftbelastningen er gået ned fra 5,6 til 3,8 kg/hk, d.v.s. hver hest har mindre at bære. Trods den større vægt stiger Convair-Liner imponerende.

På grund af den større vægt, må man have større opdrift, f. eks. ved at flyve med større indfaldsvinkel. Dette betyder større induceret modstand (randmodstand), og for at imødegå denne har man øget spændvidden og dermed planets sideforhold fra 6,6 til 10,4 til 1.

Forøgelsen af planbelastning skulle give en 74 pct. forøget stillingsfart (landingsfart). I virkeligheden er den «kun» steget fra 100 til 142 km/t ved anvendelsen af effektive flaps, men alligevel kræver den større plads og betonbaner til start og landing. Understellet er ændret til næsehjulunderstel, hvilket tillader kraftigere bremsning, ligesom propelbladene er vendbare og kan hjælpe ved opbremsningen.

Passagererne har det bekvemmere i den moderne trykkabine og kan med indbygget optrækkelig trappe hurtigt komme ud og ind i nutidens type.

Er sikkerheden forøget? Starten er sikrere i Convair-Liner, hvis en motor skulle svigte, men i luften kan de begge holde sig flyvende i over 3 km højde på en motor. Faren for overisning er ubetydelig ved Convair'ens varme-afisningsanlæg. Motorer m. m. er vel også mere pålidelige, men der er flere komplicerede dele, som der kan opstå fejl på. Skulle man blive tvunget til en nødlanding udenfor en lufthavn på grund af motorværl, så havde man en fair chance p. gr. af Boeing'ens ringe landingsfart. Chancerne er væsentlig mindre i den moderne type, hvis tanke med lettere antændelig benzín oven i købet er bygget ud i eet med planets metalbeklædning. Lad det så være en trøst, at de fleste ulykker sker ved flyvning mod højtliggende punkter i usigtbart vejr og ikke p. gr. af motorstop!

PW.

MELLEMRUTE-TRAFIKFLYVEMASKINER MED TO STEPELMOTORER

Type	2 motorer à hk	Antal pass.	Spv. m	Læng- de m	Plan- areal m ²	Højde m	Tom- vægt tons	Fuld- vægt tons	Max. rejseh. km/t	Stige- hast. m/min	Rækkevidde	
											km	m. last tons
Boeing 247D ...	550	10	22.6	15.7	77.7	3.7	4.06	6.20	304	351	1200	1.17
Douglas DC-3D ..	1200	21	28.9	19.6	91.7	5.2	7.66	11.44	331	345	2420	?
Super DC-3	1475	38	27.5	19.6	90.0		8.2	12.4	378	430		2.5
Vickers Viking ..	1690	27	27.2	19.9	81.9	5.9	10.4	15.4	423	457	1800	
Convair-Liner ...	2400	40	28.0	22.8	75.9	8.2	11.99	18.39	466		1216	4.2
Martin 2-0-2....	2400	40	28.4	21.8	79.9	8.6	11.39	18.12	458	670	1016	4.2
IL-12	1775	32	31.7	21.3		8.1	9.00	17.25	350		1250	3.0
SAAB Scandia ..	1825	32	28.0	21.3	85.7	7.4	10.5	15.9	400	460	2050	
SO-30P Mk. 2 ..	2400	37	26.9	18.9	86.2	5.9	12.4	19.1	438		1370	
Ambassador	2700	49	35.0	24.8	111	5.7	15.87	23.6	502	438	1290	5.3

LINK-TRÆNEREN

bliver myndig

Af P. B. Schmidt



Instruktøren viser en elev til rette i Link-træneren inden hættens lukkes, og flyveren begiver sig ud på en lang og anstrengende tur.



LINKTRÆNERENS historie begynder helt tilbage i 1929. Tiderne var dårlige, og det gik ikke mindst ud over de civile flyveskoler. Folk havde ikke længere råd til at lære at flyve. En amerikansk flyveinstruktør — *Edwin A. Link* — fik en idé: Han ville konstruere et apparat, ved hjælp af hvilket han kunne lære sine elever at flyve uden at behøve så mange kostbare timer i luften som tidligere.

Linktræneren bliver til

I et kælderrum under faderens orgelfabrik begyndte Link at udforme sin idé, og nogle uger senere havde den første træner taget form. Den lignede i store træk en flyvemaskine; den havde krop, vinger og hale, og ved brug af pind og hammel kunne den dreje, hælde og krænge om soklen, hvorpå den var monteret. — Det er tydeligt at se, at træneren er bygget på en orgelfabrik, der er i den et utal af bælge, der er i forbindelse med en elektrisk drevne vacuumturbine. Mellem soklen og kroppen er der således 4 bælge, der bevæger Linken i hældnings- og krængningsplanet. Før man pinden frem, åbnes en ventil, så luften suges ud af forreste bælge, hvorved næsen går ned, bageste bælge giver stigningen. Bælgen i højre, henholdsvis venstre side, giver krængning til højre, henholdsvis venstre side, når pinden bevæges sideværts. — Flere små bælge, der er koblet til en fælles krumtapsakse, drejer træneren, når man påvirker hamlen.

Efter at have undervist 75 af sine flyveelever på sin træner var Link sikker på, at han var på rette spor og ombyggede prototypen til en blindflyvningstræner med fartmåler, højdemåler, variometer, drejnings- og krængningsviser samt magnet-kompas. Der blev sat en hætte over »cockpit'et«, og snart fløj Links elever på instrumenter!

Småt med interessen

I 1931 blev træneren præsenteret offentligt for første gang. Link hævdede, at han kunne lære folk at flyve for 425 kr. ved hjælp af den. Alle var imponeret — men der var ingen afsætningsmuligheder for den.

Til en luftfartsudstilling gik det rent galt. Man ville end ikke udstille hans træner! Så lavede Link sin egen udstilling og solgte »flyveture« for een krone! Det var en fin forretning, folk stilledes til og stod i kø for at opleve selv at være ved pinden — og Link solgte efter udstillingen 100 træner til forlystelsesbrug!

Link ville nu vise, hvor megen flyvetid elever kunne spare ved først at flyve træ-

neren og gennemførte under kontrol uddannelsen af adskillige hold. Links broder gik solo efter 42 min. instruktion med dobbeltstyring! Almindeligvis gjaldt det, at elever med linktræning kunne gå solo efter 1½ times dobbeltstyring.

En flyveulykke under forsøg på at gennemføre nogle kontraktmæssige postflyvninger fik U. S. Army Air Corps til at anmode Link om at træne et hold piloter i instrumentflyvning. Resultatet var så godt, at luftvåbenet gjorde linktræningen obligatorisk for alle dets piloter.

Endelig havde man fået øjnene op for linktræningens store betydning, og succes'en var sikker. Links fabrik voksede fra at have 7 arbejdere beskæftiget pludselig op til 1000. Snart blev den første linktræner solgt til udlandet — til Rusland! I 1937 oprettedes det engelske marked, og i 1939 havde man linktræner i 35 lande.

Så kom den 2. verdenskrig!

Da Amerika kom med i krigen, gik hele produktionen til hærens og flådens luftvåbener, idet man nu byggede trænerne således, at de opfyldte de specielle krav, man stillede til dem. En type blev således indrettet, at den i så vid udstrækning som muligt var indrettet om en Harvard — *et teknisk vidunder!* — Af tekniske forbedringer må nævnes, at man konstruerede en log — eller »Recorder« — der på et kort eller en glasplade med en blækstreg aftegner den rute, som eleven i linktræneren »flyver«. Når man sætter vind på ved hjælp af en afdriftsmekanisme, fortegner loggen flyvningen ganske som det sker i virkeligheden, afhængigt af vindens retning og styrke — med mindre flyveren tager højde for vinden.

Der kom også radioforbindelse mellem eleven i linktræneren og instruktøren, der sidder ved det bord, hvorpå loggen kører. Ved hjælp af en kompliceret radiokontrolkasse kan instruktøren lade eleven flyve på beam og således øve range, B.B.A. og I.L.S. Radio-kompas-installation forefindes også. — Hvis farten kommer ned under en vis størrelse, staller træneren og går i spinn.

Linktræneren blev efterhånden udstyret med et utal af flyve- og motorinstrumenter samt håndtag, og man har efterhånden gjort flyvningen i linktræneren så realistisk, at man kun mangler at kunne indføre centrifugalkraften.

Når en stor linktræner bliver startet, lyder det, som om man startede en rigtig flyvemaskinemotor. — I begyndelsen løber den ujævnt, karburator og cylindertemperatur er

for lav. Først når disse når de rigtige værdier, går »motoren« jævnt; men man skal passe på at holde temperaturerne, ellers sætter motoren ud!

Såvel højde- som sideror og klapper skal trimmes til farten, øges ell. mindskes denne er træneren ude af trim. — Der er håndtag til den indstillelige propel. Når man stiller på det ses ændringen på omdrejningstallet. Når gashåndtagets stilling ændres, ændres trænerens stilling også. — Der er også håndtag for understel og flaps. Kompasset viser drejningsfejl på nord- og sydkurser samt accelerationsfejl på øst- og vestkurser.

Der er benzinur på instrumentbrættet, og hvis man flyver en tank tom uden at skifte til en anden, går motoren i stå.

En uromekanisme kan sættes til, og træneren gør de samme bevægelser, som et luftfartøj gør i uroligt vejr. Der er ingen fare for, at eleverne skal lære rækkefølgen af uropåvirkninger, idet den samme påvirkning kun kommer een af 6000 gange!

Hvad Amerika sparede

Den amerikanske hærs luftvåben købte 6271 og flådens købte 1045 linktræner under krigen. Gennemsnitlig kostede hver linktræner 18.500 kr. Umiddelbart synes dette at have været en stor udgift, mere rimeligt synes det, så snart man hører, at Amerika sparede 150.000.000 kr. ved at benytte linktræneren under træningen af luftvåbenets personel. En flyvetime i Harvard koster 50 kr., i linken kun 20 øre, hertil kommer at »rigtig« flyvetræning tager længere tid. R.A. F. regner således med, at man sparer halvdelen af den ellers nødvendige flyvetid for at uddanne flyvere i instrumentflyvning ved at benytte linken. Meget vigtigt er det også, at man kunne gennemføre en stor del af træningen uden tab af menneskeliv.

Mens vi med betegnelsen »linktræner« mener et flyvemaskinelign. apparat, ved hvis hjælp man på jorden uddanner flyvere i blindflyvning og radionavigation, har man i Amerika en del andre linktræner, der er bygget med henblik på uddannelsen i skydning, bombning, astronavigation, flyvning hjulpet af radar og automatisk pilot. Man fandt under krigen, at det kostede 82 gange mere at uddanne en skytte til en flyvende fæstning i luften, end det kostede at uddanne ham på jorden.

Linktræneren i fredstid.

Var luftfartsselskaberne ikke klar over linktrænerens betydning før krigen, så er dens betydning gået op for dem nu, og linktræning indgår som et selvfølgelig led i piloternes øvrige træning. Dette er også nødvendigt. For at piloterne kan vedligeholde tilliden til blindflyvning og de mange radiohjælpeidder: pejlere, range, S.B.A., radio-kompas, I.L.S., G.C.A., m. fl., og til enhver tid kan være i stand til at flyve rutinemæssigt på disse hjælpeidder.

Ja, dette er historien om Edwin Links legetøj, som ingen tog alvorligt for 21 år siden. — I dag ville man nødtig undvære det indenfor flyvningen. P. B. Schmidt.



Syntetisk træner.

BOAC lader i England bygge en »syntetisk træner« til 2 millioner kroner. Den bruges også i USA og er en slags udvidet Linktræner. I foreliggende tilfælde kan man træne hele besætningen i en Stratocruiser i f. eks. faresituationer. Ved denne træning på jorden spares iflg. englænderne ca. 1,8 millioner kr. om året.

SIGTBARHED NUL

Tågen er endnu flyvningens værste fjende —
Installation af tågespredningsanlæg (FIDO) kunne
øge regelmæssigheden, mener Shell Aviation News



Jo hurtigere trafikflyvemaskinerne bliver, jo mere føles forsinkelser, som f. eks. på grund af tåge. De Havilland Comet vil med en Rejsefart på 788 km/t øge problemerne.

IFØLGE en amerikansk statistik for første halvdel af året 1949 har antallet af betalende passagerer på luftruterne i USA for første gang i historien oversteget antallet af 1-klases rejsende på jernbanerne. Denne statistik er en af de mest opsigtsvækkende, der hidtil har været offentliggjort om luftfart, og det er forbavsende, at den ikke har vakt mere opmærksomhed end tilfældet har været.

Den illustrerer med tilstrækkelig tydelighed den vældige fremgang, der er sket med lufttrafikken den sidste halve snes år; og omfanget af den sejr, som flyvemaskinen har vundet over sine jordbundne konkurrenter, kan bedst vurderes ved at se på, hvordan forholdet var for ti år siden. Den gang repræsenterede antallet af flyvepassagerer kun fem procent af det antal rejsende, som benyttede jernbanernes 1. klasse. For ti år siden var antallet af passagerer på de internationale luftruter heller ikke mere end fem procent af den mængde rejsende, som benyttede søvejen; men nu viser en statistik, som US Immigration and Naturalization Service nylig har udarbejdet (og som er meddelt andet steds i dette nummer af FLYV), at de internationale luftruter i første halvdel af 1949 har haft over ti procent flere passagerer end dampskibsselskaberne. Og dette er ikke et tilfældigt udsving til fordel for lufttrafikken, men derimod et tydeligt bevis på, at fordelene ved at benytte luftvejen er i fortsat stigning.

Denne vældige forøgelse af lufttrafikken skyldes flere årsager. Den smidighed, der er over luftruternes gennemførelse, og den behagelighed, der er ved at rejse ad luftvejen, tiltaler det rejsende publikum, for slet ikke at tale om de moderne luftliners store flyvehastighed. I propagandaen for salget af flyvebilletter har hastigheden været en me-

get betydningsfuld salgsfaktor, og i dag er der vist ingen tvivl om, at de kritikere, som rettede bebrejdelser mod flyvemaskinekonstruktørerne, fordi disse lagde altfor megen vægt på opnåelse af størst mulig hastighed, havde uret.

Men — det mest betydningsfulde er måske alligevel den regelmæssighed og påidelighed, som lufttrafikken har opnået, og som bogstaveligt talt kan sidestilles med jernbanetrafikken. Vore dages trafikflyvemaskiner er så driftssikre, og lufttrafikken er så godt organiseret, at det eneste, som i virkeligheden har indflydelse på lufttrafikens regelmæssighed, er vejret, og det er endda kun vejret omkring selve lufthavnen. Luftruterne er i realiteten uafhængige af vejrforholdene, undtagen når det gælder start og landing, og derfor indrettes et stadigt større antal lufthavne til start og landing under alle vejrforhold. Det vil sige de understøttes med meget kraftige belysningsystemer og med sådanne radiohjælpemidler som Ground Controlled Approach (GCA) eller Instrument Landing System (ILS), og disse hjælpemidler bliver den afgørende faktor for en fuldkommen regelmæssig drift.

Der er imidlertid endnu et stort arbejde at udrette i så henseende, og vejret er stadig den post, der vejer tungest på luftfartens budget. Man regner i USA med, at den svigtende regelmæssighed i gennemførelsen af lufttrafikken i den hårde vinter 1946 kostede landets luftfartselskaber en sum på mindst 40 millioner dollars. Ifølge luftfartsmyndighedernes oplysninger har de Forenede Stater ca. 6000 millioner dollars investeret i civile lufthavne, og disse lufthavne er spærret for trafik ca. 15 procent af tiden på grund af vejret.

Fuld udnyttelse af disse lufthavne under

alle vejrforhold ville forøge deres værdi med 1 milliard dollars, og den garanti, man ville få for, at lufttrafikken ikke blev afbrudt af vejrforholdene over lufthavnene, selv ikke når der var helt lukket, vil efterhånden give fortjeneste i stedet for tab for mange luftfartselskaber.

En flyvemaskine indtjener ingen penge, så længe den står på jorden. Ingen ville ret længe finde sig i en situation, hvor f. eks. tilstedeværelsen af et jævnlige forekommende vejrphænomen gjorde benzinene ubrugelige og tvang alle luftfartøjer til at blive på jorden, indtil vejret havde ændret sig. Hvis en så fantastisk situation kunne tænkes at opstå, måtte der hurtigst muligt findes på et middel, som gjorde benzinen anvendelse uafhængig af vejret. Ikke desto mindre er tåge over selv de vigtigste internationale lufthavne tilstrækkelig til at holde alle luftfartøjer på jorden, og luftfarten synes at finde sig i situationen — omend med resignation.

Installationen af radiohjælpemidler såsom ILS og GCA på de vigtigste lufthavne i forbindelse med kraftige belysningsystemer har muliggjort flyvning under kontrære vejrforhold, hvor sigtbarheden er helt nede på en halv kilometer. Takket være disse hjælpemidler kan start og landing gennemføres under så at sige alle vejrforhold undtagen i tåge, og det er muligt at opnå en regelmæssighed på ca. 97 procent. Det er forholdsvis få lufthavne, hvor tågen lægger sig helt ned til jorden, men iblandt disse få er der nogle af de vigtigste internationale trafikcentre, og som forholdene er nu, må disse helt lukkes for trafik, og derved forsvinder de sidste to, tre procent, der kræves for at opnå 100 procent regelmæssighed. Indtil dato har der imidlertid endnu ikke været noget radiosystem fremme, som kunne muliggøre landing under sådanne forhold, men der findes tågespredningssystemet FIDO, som i løbet af et par minutter kan få tågen løftet fra jorden op i ca. 100 meters højde, og som kan skabe en sigt på mindst en kilometer.

I USA har Southwest Airways trafikeret Arcata lufthavnen i Californien, hvor et FIDO-system er blevet prøvet og godkendt af luftfartsmyndighederne. Tallene for Southwest's første tågelandinger i denne lufthavn viser, at systemet slet ikke er så kostbart. Før FIDO-installationen blev tændt, var sigtbarheden ca. 400 meter og højden ca. 20 meter. Tågespredningssystemet blev derefter sat i funktion, og nu forøgedes sigten til ca. 1200 meter og højden til ca. 100 meter. Mens FIDO-anlægget var tændt, blev der brændt ca. 2500 l råolie, og udgifterne til brændstoffet beløb sig ikke til mere end 40 dollars.

Man forstår i grunden ikke, hvorfor sådanne tågespredningsanlæg ikke er blevet mere almindelige. Driftsudgifterne er kun ubetydelige, og installationen koster heller ikke så mange penge. Mon de myndigheder, som administrerer de internationale lufthavne, ikke burde gøre alt, hvad der står i deres magt for at sikre en 100 procents gennemførelse af lufttrafikken og på den måde afslutte luftfartselskaberne for den udgift det er at skulle aflyse en flyvning, og fritage passagererne for de ærgrelser, der er forbundet med at blive dirigeret hen til helt andre lufthavne end det oprindelige bestemmelsessted.

★



I både Norge og Sverige som i talrige andre lande er de Havilland Vampire standardjager. Her ses en fra det norske luftvåben.

Udgifterne til flyvevåbnet i Norge og Sverige

DEn norske forsvarskommission, der nylig har offentliggjort de retningslinier, hvorefter landets forsvar skal bygges op, giver bl. a. følgende interessante oplysninger om det kommende norske flyvevåben:

Flyvevåbnets organisation er afhængig af de opgaver, som dette våben i første række bør tage sigte på at løse, og ved udarbejdelsen af detaljerne har man derfor taget hensyn til, at dette våben indgår som et led i et invasionsforsvar.

I overensstemmelse med forslag fra luftforsvaret mener kommissionen, at i den fase af den tekniske udvikling, som vi befinder os i for tiden, vil flyvevåbnets opgaver kunne løses ved hjælp af tre typer af flyvemaskiner: dagjagere, lette bombere/natjagere og særlige rekognosceringsluftfartøjer.

Luftforsvaret har udtalt, at hovedvægten bør lægges på dagjagere, og i lighed med forsvarsstaben har kommissionen tiltrådt dette synspunkt. Efter de retningslinier, der iøvrigt er gældende for det norske forsvar, vil flyvevåbnet blive organiseret med henblik på hjælp udefra. Af den grund vil der blive lagt stor vægt på opstilling af basisorganisationer for flyvevåbnet samt for luftforsvarets operative kommando- og varslings-tjeneste.

Luftværnsartilleriet må koncentreres om de vigtigste objekter i landet. Det bør samtidig koncentrere sig om uddannelse og opstilling af de tunge luftværnsartilleriafdelinger. Lette luftværnsartilleriafdelinger bør i det væsentlige opstilles af de øvrige forsvarsgrene.

Indenfor det samlede årlige normalbudget på 90 millioner kroner, som kommissionen regner med for luftforsvarets vedkommende, bør normalt 71,5 millioner kroner anvendes til flyvevåbnet og luftforsvarets fælles opbygning og 18,5 millioner til luftværnsartilleriet. Dette er i overensstemmelse med luftforsvarets og forsvarsstabens forslag.

I overensstemmelse med luftforsvarets og forsvarsstabens forslag regner kommissionen med, at flyvevåbnet i fredstid skal opstille følgende enheder indenfor en 6-årig periode.

- 8 dagjager-eskadriller,
- 2 lette bomber/natjager-eskadriller,
- 2 rekognoscerings-eskadriller og
- 1 transport-eskadrille.

Disse eskadriller skal have en permanent beredskabsstyrke i fredstid.

Hvad luftværnsartilleriet angår, foreslår man, at en del af de luftværnsartilleri-enhe-

der, som skal indgå i krigsstyrken, i en vis udstrækning allerede opstilles i fredstid.

Kommissionen har også beskæftiget sig med spørgsmålet om en sikring af det nødvendige samarbejde mellem luftforsvaret og de øvrige forsvarsgrene og foreslår, at dette samarbejde gøres permanent.

I forbindelse med luftforsvarets kupberedskab understreges betydningen af et effektivt nærforsvar af de norske flyvepladser.

Hvad koster det svenske flyvevåben?

Det samlede såkaldte driftsbudget for det svenske forsvar beløber sig for indeværende finansår til 796 millioner kroner, og heraf får hæren 324 millioner (41 %), marinen 172 millioner (22 %) og flyvevåbnet 234 millioner (29 %), mens 66 millioner kroner anvendes til »fælles brug«. Udgifterne er baseret på forsvarsordningen af 1942, som fastlagde en vis organisation for de tre forsvarsgrene. Til denne ordning har den svenske rigsdag imidlertid i 1948 og 1949 bevilget et ret betydeligt tillæg. Ifølge et af flyverchefen fremsat forslag skal 6 af de 10 dagjager-flyveafdelinger således udvides med 50 %. Flyverchefens forslag omfattede også en forøgelse af de øvrige fire dagjager-flyverafdelinger samt opstilling af endnu en natjager-flyverafdeling udover den, der allerede findes. Det svenske flyvevåben omfatter 16 flyveafdelinger, der hver har et vist antal bemandede flyvemaskiner i linien og et vist antal i reserve, og det er dette antal af flyvemaskiner, som man har besluttet at forøge med 50 %. Udvidelsen omfatter naturligvis også en tilsvarende forøgelse af flyvende og teknisk personel samt hangarer, men derimod ikke af administrationen og stabene.

Til anskaffelse af materiel forefindes et særligt budget, gældende for syv år, og rigsdagen træffer hvert år beslutning om, hvor meget der i det pågældende år skal anvendes til fornyelse af materiel. Beløbet, der i øjeblikket er fastsat til materiefornyelser, er på 230 millioner kroner, og det omfatter også de nye luftfartøjer, der skal anskaffes i henhold til udvidelsesplanen. På denne måde kan både flyvevåbnet og flyvemaskineindustrien lægge deres planer på længere sigt.

For flyvevåbnets vedkommende har princippet med et stadigt årligt tilskud til flyvemateriellets fornyelse været praktiseret siden 1936, mens de øvrige forsvarsgrene er mere afhængige af det en gang vedtagne

budget til samme formål. Dette skyldes først og fremmest, at de øvrige forsvarsgrenes materiel har længere levetid.

Til vedligeholdelse af flyvemateriellet medgår i indeværende år 25 millioner kroner. Beløbet til aflønning af fast ansat personale er på 49 millioner kroner. Personalelets styrke ved hele flyvevåbnet andrager ca. 700 flyvere (officerer) og 760 værnepligtige flyvere samt af teknisk personel ca. 108 officerer, 480 underofficerer og 2500 menige. Udgiften til lønninger til de værnepligtige er på 4,5 millioner kroner, hvori dog ikke er medregnet udgifter til forplejning, uniform o. l.

Udgiften til øvelsesflyvninger kræver store beløb, og artiklen i Svensk Motor Tidning, hvorfra nærværende oplysninger stammer, anfører som eksempel på, hvor dyrt det er at holde træningen vedlige, at en Vampire bruger for 240 kroner brændstof i timen, beregnet efter en brændstofpris på 19 øre pr. liter. Flyvevåbnets samlede udgifter til brændstof er for indeværende år ca. 12 millioner kroner.

Til slut skal nævnes, at de årlige udgifter til det svenske flyvevåben, efter den 1948/49 besluttede udvidelse, vil beløbe sig til 318 millioner kroner, og hvis flyverchefens udvidelsesforslag som helhed skal gennemføres, vil de årlige udgifter stige til 353 millioner kroner.

★

Udviklingen i Ruslands flyveindustri

Endnu nogle oplysninger om den russiske flyveindustri er såvet ud gennem et af de få huller i jerntæppet. Disse oplysninger melder om en stigning i produktionen af et sådant omfang, at enhver må forbauses.

Fra i slutningen af tyverne at være for intet at regne (med en årsproduktion på ca. 1000 maskiner) er den russiske flyveindustri blevet i stand til at producere ca. fem gange så meget som industrien i U.S.A. Tysklands hurtige oprustning i trediverne var starten til den russiske flyveindustri. Ved Ruslands indtræden i den anden verdenskrig var produktionen ca. 8000 maskiner pr. år. I løbet af krigen gennemløb industrien en voldsom ekspansion og nåede i årene 1944-1945 sin største produktion med 40.000 flyvemaskiner.

Ved slutningen af krigen rådede russerne over 35 flyvemaskine- og motorfabrikker, alle naturligvis statsjede og statsdrevne. Disse fabrikker havde en samlet arbejderstab på 740.000 mand. Fabrikkerne var udrustede med de mest moderne værktøjsmaskiner, hovedsagelig af amerikansk fabrikat og erhvervede under låne-og-leje-loven.

Efter krigsafslutningen sank produktionen for en tid en del. Den er ikke heller idag på samme stadi som i 1944-45, men ikke mindre end 20 fabrikker kører på højtryk alligevel. Mange af disse ligger på den anden side af Ural, men såvel transportmulighederne som forsyningen med materialer og energi er gunstigere i Vestrusland. To af de største fabrikker her ligger i Gorki, medens de øvrige ligger i Moskva-området.

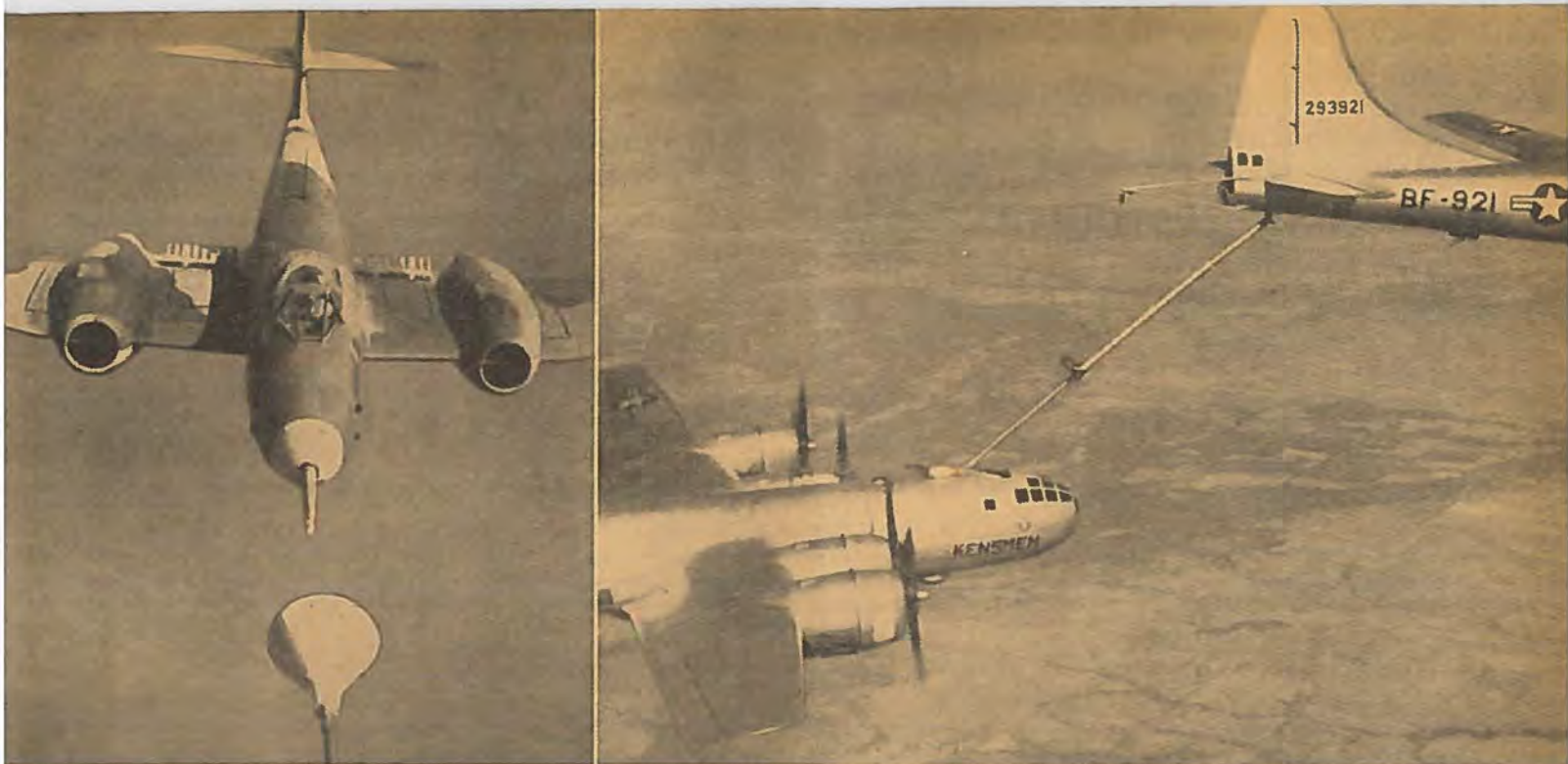
Den russiske produktion i 1948 beregnes til 1.500-1.800 tunge bombere, 3.000-4.000 lette bombere, 5.000-6.800 jagere, 1.200-1.400 transport- og 3.000-4.000 skoleflyvemaskiner. Dette giver en samlet kapacitet på mellem 13.700 og 18.000 maskiner årligt.

C. C.

Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 6,00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.



Til venstre ses en Gloster Meteor nærme sig brændstofslangen med luftbremserne ude.
Til højre ses to Boeing B-29 under tankning.

NYE METODER TIL TANKNING I LUFTEN

BRÆNDSTOFFAFYLDNING i luften udvikles mere og mere. I FLYV nr. 12/1948 beskrev vi det gennem mange år af det engelske Flight Refueling Ltd. udarbejdede system, som amerikanerne også har anvendt, f. eks. til Superfæstningen »Lady Luck«s jordomflyvning uden mellemlanding sidste år.

Men både englænderne og amerikanerne har udviklet forbedrede systemer. I stedet for den gamle metode, efter hvilken tankmaskinen flyver øverst og den nedenunder flyvende maskine skal »fiske« benzinslangen, der slæber efter og under tankeren, så er man nu kommet ind på to enklere metoder, der undgår »fiskeriet« og derfor er bedre under dårlige vejrforhold. Endvidere foregår tankningen under tryk og derfor hurtigere.

Efter begge systemer flyves der i en tæt formation, hvor tankflyvemaskinen flyver lidt højere og foran den anden maskine, som derved har ret let ved at holde formationen. Den flyver så meget under tankeren, at den ikke generes af dennes slipstrøm og nedadrettede luftstrøm fra bærepplanet.

En Meteor tankes på tre minutter

Englænderne har især udviklet deres nye metode til tankning af reaktionsdrevne jager. En stor ulempe ved disse er som bekendt deres store brændstofforbrug og som

følge deraf korte flyvetid. Som tidligere omtalt holdt en Gloster Meteor sig i august i luften i 12 timer 03 minutter, mens den ellers normalt kun kan flyve en god time. Under flyvningen fik den 10 gange påfyldt brændstof, ialt 10.700 liter petroleum, og fløj en distance på 5760 km. Vejret blev hen på slutningen så dårligt, at man tankede engang i skyerne. Begge maskiner havde radar, og tankningen foregik med 65 minutters mellemrum. Hver tankning varede gennemsnitlig kun tre minutter. Som tanker fungerede en Lancaster.

Selve processen er langt enklere end de hidtidige og må nødvendigvis være det, når man skal tanke ensædede flyvemaskiner. I enden af tankerens slange hænger en tragt. Slangen er i tankeren rullet op på en fjederbelastet tromle og sat i forbindelse med brændstoftankene og en kraftig pumpe. I næsen på Meteoren er anbragt et rør med forbindelse til tanksystemet, som har ventiler, der automatisk lukker for hver tank, når den er fuld. Hele ekstraudstyret i jageren vejer kun 11–12 kg.

Jagerpiloten flyver næserøret ind i tragten på brændstofslangen, og han flyver så yderligere en meter frem, hvorved lufttrykket på tragten presser denne mod næserøret, så en automatisk kobling forbinder dem tæt. Når slangen herunder bliver slap, rulles den automatisk lidt ind på tromlen, og efter en hel omgang af tromlen begynder brændstoffet automatisk at flyde. Mekanismen er så snildt indrettet, at der er tæt forbindelse op til et tryk på over 4,2 kg/cm², og alligevel udløses den af sig selv, hvis jagerflyveren sætter farten ned. Han kan også flyve hele seks meter frem mod tankeren, uden

at der sker noget, og hans bevægelsesfrihed angives af signallys på tankflyvemaskinen.

Videreudviklinger tillader flere jager at »patte« på tankflyvemaskinen samtidig gennem flere slanger. Iøvrigt kan metoden også anvendes på bombere og trafikmaskiner; men i det tilfælde vil man lade tankflyvemaskinen foretage manøvreringen ind i tragten, således at bomberens eller trafikmaskinens besætning ikke behøver gøre andet end at trykke på en knap, når slangen skal rulles ud og ind.

Boeings metode

Ved den metode, som Boeing-fabrikken har udviklet, skal modtageren bare flyve pænt i formation. I halen på tankeren har man i stedet for agter-kanontårnet anbragt et sæde til »tankpasseren«. Ved nogle små styregrejer kan han styre et bagudrettet teleskopisk rør både op og ned og fra side til side, og på den måde sætter han røret ind i koblingen foran på oversiden af modtageren. Metoden er udprøvet på to B-29 Superfæstninger. Styregrejerne virker på to små rorflader på røret. Når der ikke tankes, er røret hejst op og fastgjort i det bagudragende stativ, der ses på billedet.

Forsøgene blev gjort på Boeings fabrik i Wichita i sommeren 1948 og fortsat på hovedfabrikken i Seattle. Først da man havde fået tilstrækkelige erfaringer i selve den proces, der går ud på at få kontakt, gik man over til at prøve overførsel, først af vand og siden af benzin. Arbejdet på forbedring af systemet fortsætter.

I fremtiden bliver der nye stillinger ledige som flyvende tankstationer, såvel i krig som i fred.

PW.

40 timer 51 minutter i luften i svæveplan

Guy Marchand om sin verdensrekord, sat før han fik sølv-c og mindre end et år efter, at han begyndte at flyve

I marts sidste år satte den franske svæveflyver Guy Marchand den officielle varighedsrekord i svæveplan op til 40 timer 51 minutter. Den danske varighedsrekord er »kun« på 12 timer og har stået i mange år. For nogen tid siden var der planer om at forbedre den, men disse planer væltede, bogstaveligt talt endda. Måske kan dette uddrag af Marchands beretning inspirere til nye angreb på varighedsrekorden.

FYRRE dage efter at jeg havde rørt et svæveplan for første gang, fandt jeg ud af, at der måtte være muligheder for at slå Kurt Schmidt's varighedsrekord fra 1933 på 36 timer 35 min. Efter ialt 100 timers svæveflyvning, to måneder efter at jeg begyndte, tog jeg fat på forberedelserne til flyvningen, der fandt sted i en Nord 2000 (Olympia) ved terrænet Les Alpilles i Sydfrankrig.

Natten før flyvningen havde jeg kun fået 5 timers søvn på grund af de mange forberedelser. Kl. 0730 prøvede jeg hele udstyret i førersædet.

Vejret er fint. Mistralen blæser med 60 km/t, fem mand skubber på en »hund« planet ud til startstedet. Kl. 0743 forlader jeg jorden. Jeg stiger hurtigt til 200 meter. Efter at være blevet rystet noget igennem nær ved skrænten stiger jeg hurtigt videre. Jeg har kun haft en flyvning på 2 timer 20 minutter på Nord 2000 og er ikke rigtigt vænnet til typen endnu, især ikke til at flyve tæt ved klipperne.

Kl. 0755 kalder jeg gennem radioen: »Hallo, hallo, her Nord 2000. Romanin les Alpilles, hører I mig? Over.«

»Ja, vi hører dig godt. Giv os din højde og temperaturen.«

»Højde 400 meter, temperatur 11 grader, let tåge, sigtbarhed 25 km, fart 55 km/t. Helt rolig luft. Over.«

»Hvornår kalder du næste gang?«

»Klokken 12. Over.«

»Forstået. Over.«

Klokken 0837 udlægger de på jorden tre streger — signal til, at jeg skal lytte.

»Hallo, her Nord 2000. Hvad er der? Over.«

»Her Romanin les Alpilles med vejrmelding. 3 dage med mistralvind, som bliver svagere om natten, men forstærkes igen om dagen. Det er fint. Over.«

»Forstået. Jeg afbryder. Over.«

Jeg er to kilometer foran skrænten i fuldkommen rolig luft. Planet flyver sig selv med trimhåndtaget helt fremme. Ved 10-tiden starter et andet plan, som snart er højere end jeg. Jeg følger ham i hans opvind og kommer endnu højere — 700 meter!

Jeg beundrer det blændende solskin på alpernes snedækkede tinder, mens det andet svæveplan skinner på baggrund af Alpillerne klipper, som er let udviskede af morgendisken. Jeg har slet ikke indtryk af at befinde mig i et svæveplan, men i et kæmpemæssigt teater, hvis scene er naturens selv.

Jeg spiser de første fire kiks og en stang chokolade og kalder kl. 12:

»Hallo, her Nord 2000. Alt vel. Noget nyt?«

»Her Romanin les Alpilles. Fin vejrsigt. Vi lytter hvert kvarter. Kald, når du vil, men giv os det næste faste tidspunkt.«

»Forstået. Kalder kl. 17. Over.«

Fra kl. 1530 til 1700 kan jeg ikke holde mig i den rolige zone, men må flyve tæt ved klipperne i urolig luft. Men så finder jeg en »elevator« og kommer atter op i fredelige luftlag. I 800 til 1000 meters højde med en fart på 50 km/t overgår jeg min hidtil længste flyvning på 10 timer 40 minutter. Jeg føler mig meget bedre tilpas end ved starten, for i de første timer gabede jeg meget og turde slet ikke tænke på de 60 timer, som er målet.

Første nat indledes kritisk.

Ved natten frembrud følger jeg mig i fin form. Mistralen blæser med 70 km/t. Månen står op et kvarter efter solnedgang. I denne overgang har jeg nogle vanskeligheder. Som ofte ved solopgang eller solnedgang svækkes opvinden. Snart er jeg kun i højde med klippetoppene og bliver frygtelig rystet rundt. I hele hele eftermiddagens rolige flyvning har jeg spændt fastspændingsselerne op og kan ikke nå at spænde dem igen. Snart er jeg kun i 200 m og flyver over hangarerne uden at kunne se klipperne.

Barometerstanden har ændret sig siden starten, så jeg kender ikke min nøjagtige højde. Hurtigt kalder jeg, mens jeg flyver med venstre hånd og prøver at spænde mig fast med højre.

»Her Nord 2000. Hurtigt, barometerstanden, flyver meget lavt og kan ikke se klipperne. Hurtigt, barometerstand! Over.«

»Forstået, et øjeblik. Over.«

Situationen er helt »akrobatisk«, for jeg flyver i skræntopvindene, som jeg kender i blinde, idet jeg retter mig efter de røde lys på hangarerne og efter variometret.



Marchand, siddende i en Nord 2000, skulle se træt og søvlig ud, men lo, da FLYV's medarbejder spurgte, om fuldsættet var vokset ud under rekordflyvningen.

»Her Romanin. Nord 2000, hører du? Afvigelse ved jorden 140 meter. Over.«

»Nej, hurtigt barometerstand i mm! Over.«

»750 mm. Over.«

»Forstået, afbryder. Over.«

Jeg tænder lommelampen og stiller højdemåleren på 750 mm, idet jeg samtidig afpasser planets afstand fra skrænten ved hjælp af variometret. Blændet af lyset kan jeg nogle øjeblikke intet se udenfor.

Mistralen er meget stærk, 80 til 90 km/t. Man må derfor have et plan med ringe synkehastighed ved stor hastighed. En Nord 2000 går an, men en Air 100 havde været bedre.

Idet jeg håber at finde bedre opvind, går jeg i måske 20 meters højde ind over selve toppen af skrænten. Månen er stået op, og lyset er fint. Fra jorden signalerer man, at jeg skal lytte.

»Her Nord 2000, hvad er der? Over.«

»Vil du straks flyve frem foran skrænten! Ellers risikerer du at blive presset for langt bagud. Over.«

»Forstået. Kalder ved midnat. Over.«

Jeg trykker den op på 100 til 120 km/t for at komme frem og holde mig der. Indtil kl. 4 om morgenen sker der ikke noget særligt. Men jeg kaldte ikke ved midnat som aftalt, fordi jeg om dagen havde tæret på batterierne ved af vanvare at have tændt positionslysene med knæet. De kaldte fra jorden og skældte mig ud. Med rette! For selv om flyveren er på en hård prøve, så må han også tænke på dem dernede, for hvem tiden føles meget længere.

Kl. 4 er vejret glimrende. Månen oplyser hele landskabet. Mistralen bliver stærkere, og en bølge er under dannelse. Jeg mærker det, for jeg bliver drevet tættere mod skrænten og bliver kastet mere og mere omkring. Den »lydløse« flyvning bliver støjende, både på grund af hastigheden på 100 km/t, og fordi uroen varierer den ellers monotone lyd. Flyvningen bliver hård, fysisk set. Kampen mod elementerne er konstant. Aldrig har jeg fløjet i så dårligt vejr, i så stærk storm. Efter to timers forløb kalder jeg:

»Her Nord 2000, frygteligt uroligt. Jeg er meget træt. Hvis det varer 3-4 timer til, må jeg give op. Hvad siger meteorologerne?«

»Hør nu her, Marchand,« svarer flyvechefen. »Du er begyndt så godt, vejrsigten er god, og ved 7-8-tiden bliver det mindre uroligt. Fortsæt bare, jeg lytter hele tiden. Over.«

»Forstået. Jeg fortsætter. Tak. Over.«

Og kampen fortsætter endnu to timer i 200 til 400 meters højde. For at mindske trætheden spænder jeg mig hårdt fast og tager et tag i mig selv, så jeg faktisk ikke finder mig træt nok til at give op.

I bølgen.

Kl. 0815 kommer jeg ind i bølgen og stiger til mellem 1000 og 1500 m. Kl. 11 stiger planet med 4 til 5 m/sek. Inden jeg får tid til at overgå til spiralglidning med bremserne ud og fart af 100 km/t, er jeg allerede i

2400 m. På grund af det meget løse udstyr vil jeg ikke sætte den i spind. Men her er for koldt heroppe. Endelig går variometret ned fra plus 2 til 0 og så minus 2 m/sek. Herefter prøver jeg på at holde mig i 1000 m, men bølgen søger hele tiden at tvinge mig til vejrs. Jeg vil nu kalde dem nede på jorden og berette om min oplevelse, men opdager, at radioen efter 27 timers flyvning ikke fungerer mere!

Jeg flyver nærmere til pladsen, hvor der er signal til, at jeg skal lytte. De forstår snart, at jeg er isoleret. Sent på eftermiddagen forsøger et andet svæveplan forgæves at komme op til mig.

Kl. 19 er jeg på højde med Marcelle Choisnets kvindelige rekord, og jeg føler mig så frisk som ved starten, klar til den anden nat. Jeg har slet ikke haft lyst til at sove, og dog har jeg kun drukket tre kopper kaffe.

Anden nat — rekorderne falder.

Natten kommer. Månen står op om to timer, en let tåge begynder at skjule Alperne. Bølgen svækkes, jeg er atter i det urolige område nær klipperne.

Kl. er 1930. Om en time vil jeg have slået verdensrekorden. Jeg er i 200 m højde, og jeg føler, men ser ikke klipperne. Jeg prøver at belyse dem med mit landingslys. Fra jorden svarer man med et lyssignal, som jeg tyder som: Mistralen bliver ikke stærkere. Men det var et tilfælde, for da jeg i et sving ville belyse klipperne, opdager jeg, at strømmen til landingslyskasteren også har svigtet!

To timers kamp efter at have slået Schmidts officielle rekord tillader mig også at slå Nesslers franske rekord. På det tidspunkt stiger månen op af tågen og fortæller mig, at jeg har alle de officielle rekorder. Hurra, nu gælder det Jachtmanns uofficielle rekord på 55 timer 53 minutter!

Uventet landing.

For nogle minutter siden har jeg nået en rolig zone igen. Om 5½ time gryr en ny dag. Månen lyser klart på klipperne, vejret er blidt, atmosfæren meget rolig. Jeg flyver med 70 til 80 km's fart foran skrænten. På jorden er der intet, som bevæger sig. Saint-Remy, Thoret-pladsen og Eygalières ses som nogle faste lys. Lyden er regelmæssig, alt synes at føre til en velfortjent hvile oven på anstrengelserne. Jeg begynder at blive døsig, og følgelig trykker jeg mindre på pinden; umærkeligt kommer jeg bagud, jeg passerer over skrænttoppen og kommer bagved.

Jeg opdager faren og trykker farten op på 120 km/t. Men jeg kommer næppe fremad. Klipperne nærmer sig, deres udseende bliver mere uhyggeligt i månelys. Jeg strejfer dem næsten. Frygtelige vindstød angiver, at jeg passerer den farlige zone.

Nu er jeg på den rigtige side af skrænten, men stadig daler jeg. Synet af de nøgne månebelyste klipper begynder at fjerne sig, mens de tre lys på spillene aftegner flyvepladsen, som jeg forgæves søger at nå. Planet synker stadig, uroen mindskes, jorden nærmer sig. Jeg må lande. Nogle grene glider let hen langs kroppen, og så står jeg stille.

Planet er helt. Lyden af vinden i vingerne og buskene fortæller, at alt er vel — undtagen m. h. t. de 60 timer. Jeg bliver, hvor jeg er, og træt sover jeg til hen på morgenen, da lyden af en bil vækker mig, og alle mine kammerater fortæller om deres frygt for kun at finde et lig. For da solen stod

UNGARNS FLYVEINDUSTRI

Det er meget småt med oplysninger om Ungarns industri — selv Jane's All The World's Aircraft rummer ingen — men for nylig er der dog kommet lidt frem, som vi hermed bringer

Den ungarske flyveindustri blev for største delen født under krigen. Man begyndte ikke med fremstilling af egne produkter, men byggede på licens bl. a. Messerschmitt Me 109G, Me 410 og Caproni-Reggiane Re. 2000. Da russerne rykkede frem mod Ungarn, demonterede tyskerne de ungarske fabrikker og førte alle maskiner og udrustning med sig. I årene efter krigen har man med stor støtte fra regeringens side søgt at opbygge en ny ungarsk flyveindustri med delvis nationaliserede fabrikker. I det hele taget gør den ungarske regering sig store anstrengelser for at interessere folket og særlig ungdommen i de nystartede organisationer til styrkelse af flyveinteressen. De unge kan frit være medlem af modelflyveorganisationerne, og det er let for enhver at få tilskud til uddannelse på et af de mange statsdrevne svæveflyvecentre — d. v. s. forudsat at vedkommende tilhører det rette (folkedemokratiske) parti! Et stort antal af de glidere og svæveplaner, som anvendes i disse centre, er konstrueret og fremstillet i Ungarn. Største delen af motorflyveklubbernes udrustning er dog stadig af udenlandsk oprindelse.

For at hjælpe den ungarske flyindustri arrangerer OMRE (Országos Magyar Repülő Egyesület) — Ungarns KDA og luftfartstilsyn i eet — årlige konkurrencer for den bedste type indenfor de forskellige klasser. Den vindende fabrik får ekstra stor støtte til produktionen. Man har da også allerede adskillige resultater at opvise.

Den mest interessante type er uden tvivl R. 18 Kanya. Dette luftfartøj er en krydsning mellem Fieseler Storch og Zaunkönig. Som disse er R. 18 højvinget og har overstyrrelse i flaps. I vingens forkant er anbragt slots (spalteklapper). Typen bygges af Aero-Ever fabrikken i Esztertergom ved Donau, som iøvrigt også fremstiller svæveplaner. Den anvendes hovedsagelig til slæb af svæveplaner samt af det ungarske luftvåben. Den kan naturligvis også anvendes af flyveklubberne. R. 18 er tosedet side-ved-side. Den har samme kropsvarianter som Fieseler Storch (firkant med overgang til ellipseform nær halen). Motoren er en Walter Mikron 6-III. R. 18 har naturligvis en meget kort

start- og landingsstrækning i forbindelse med lav landingshastighed. Den er derfor ideel til anvendelse fra små flyvepladser. På grund af valuta- og andre forhold kan der sikkert ikke ventes salg udenfor landet. Maskinens data er: Max.hastighed 175 km/t. Landingshastighed 60 km/t. Flyvestrækning 592 km.

En anden interessant type er Samu-Geönczy SG-2. Dette luftfartøj har en hartad usandsynlig lighed med KZ-II Coupé til det ydre. I luften vil selv en meget dygtig »spotter« have det største besvær med at udskille disse to typer fra hinanden. For de, som skulle have glemt Coupé'ens udseende, kan det lige nævnes, at SG-2 er lavvinget, forsynet med fast understel og halehjul og rummer to personer i lukket kabine side-ved-side. SG-2 har selvsamme motor som KZ-II Coupé — en Hirth HM 504A-2 på 105 hk. Prototypen er bygget helt i træ, medens serieversionen er under fremstilling i metal. SG-2 vandt førsteprisen i årets konkurrence for sportsmaskiner. Max.hastighed 218 km/t. Marchhastighed 174 km/t.

Af svæveplaner bør nævnes R. 22, som er konstrueret af Ernő Rukik — der også er fader til den ovenfor omtalte R. 18 Kanya. R. 22 var Aero-Evers første efterkrigsprodukt. Typen bærer navnet Futar. Den tog anden pladsen i Ungarns nationale svæveflyvekonkurrence i 1948, og en forbedret version kaldet Szuper-Futar er allerede under bygning. Den er ganske konventionel forsynet med et enkelt hjul og den sædvanlige mede. Andre af Rubiks konstruktioner er bl. a. glideren R. 15 Koma, som vandt konkurrencen for tosedede skoleglidere i 1949. Den er bygget helt i metal og ligner i det ydre en tosedet Fi-1 med mere afrundede linier. Typen er udtaget til standard-skoleglider på de ungarske statssvæveflyvecentre. Sluttelig bør nævnes den Bowlus-lignende R. 16 (også konstrueret af Ernő Rukik, som i øjeblikket er Ungarns fornemste konstruktør) R. 16 Lepka blev færdig i April 1949 og er højvinget og ensædet. Også denne type er bestilt til de ungarske svæveflyvecentre.

C. C.

Teoretisk kursus til svæveflyvecertifikatet

Polyteknisk Flyvegruppe i København afholder i februar måned teoretisk kursus til svæveflyvecertifikatet, hvortil også medlemmer af fremmede klubber er velkomne.

Kursus omfatter 27 lektioner i de obligatoriske fag, fordelt med 3 forelæsninger 2 aftener om ugen, og afholdes på Polyteknisk Lærestalt, Øster Voldgade 10, København. — Pris for deltagelse er kr. 20,00, som er lægges første kursusafte. Interesserede bedes møde fredag d. 3. februar kl. 19,00 ved indgangen til trappe N på Lærestalten.

Vi gør opmærksom på, at kursus følges af en skriftlig eksamen under kontrol af Statens Luftfartstilsyn. Betingelse for at kunne indstille sig til eksamen er, at alle forelæsninger er fulgt.

Polyteknisk Flyvegruppe.

op, søgte de mig overalt, efter at de ikke havde kunnet følge mig om natten, og først fra en flyvemaskine havde man opdaget planet tæt ved flyvepladsen.

Jeg for min part synes, at jeg må være tilfreds ved på første forsøg at have slået både den nationale og internationale rekord, men jeg er ked af p. gr. af fejlen ved radioen ikke at have nået de ønskede 60 timer, som utvivlsomt er inden for min rækkevidde. Uden radio forekommer det mig for farligt at tilbringe den anden nat. Man må kunne afbryde ensformigheden ved at snakke med kammeraterne på jorden.

Marchand slutter sin beretning med at udtale sin tak til hjælperne og håbet om en anden gang at få lejlighed til at prøve at nå de 60 timer.

Nyt ude, og hjemme



De over 1400 dele i en moderne propel sammenlignet med en af de første stilbare propeller for 25 år siden.

En moderne propel er en indviklet mekanisme.

På hosstående billeder, som FLYV har modtaget fra United Aircraft Corporation, får man et godt indtryk af den vældige udvikling, der i årenes løb er foregået med den stilbare propel. Øverst til højre ses navet til den propel, som blev fremstillet for 25 år siden. Det består af seksten forskellige dele, omfattende to propelblade og to bolte, som ikke er med på billedet. Bladene kunne kun indstilles på jorden, og propellen kunne ikke yde mere end 600 hk.

Den moderne Hamilton Standard Hydromatic propel, hvis indvendige mekanisme er spredt ud over syv borde, omfatter mere end 1400 dele, og den anvendes til motorer, som yder over 3500 hk. Bladenes stigning varieres automatisk efter de krav, der stilles under flyvningen; kantsstilling for at forhindre motoren i at arbejde foregår meget hurtigt; og på jorden kan propelbladene på mindre end tre sekunder »helt vendes« og virke som bremse under afløbet.

Mens de tidligere propeller havde to massive duraluminium blade og en diameter på ca. 2,4 m, bygges der nu propeller med en diameter på 5 m, bestående af fire, hule stålblade.

Sportsflyvemaskine med understel til sidevindslanding.

I sommeren 1948 havde Københavns lufthavn, Kastrup, besøg af et Goodyear amfibium, der var udstyret med Goodyear understelshjul til sidevindslanding, og demonstrationerne, der fandt sted, vakte udelst interesse. Nu har Goodyear også konstrueret sine specielle landingshjul til sportsflyvemaskiner, og en engelsk Auster Autocrat har demonstreret fordelene ved anvendelsen af disse landingshjul.

Squadron Leader Porteus, som har foretaget forsøgene med Autocrat'en, hævder, at det selv for en uerfaren flyver er muligt at lande uden vanskelighed med vinden indtil 40° på tværs.

200 helikoptere til den amerikanske marine.

United Aircraft meddeler, at de nylig har afsluttet leveringen af 200 Sikorsky S-51 helikoptere til den amerikanske marine. Med denne levering har Sikorsky ialt bygget 700

helikoptere. Den første vellykkede helikopterflyvning på den vestlige halvkugle blev foretaget af Sikorsky i september 1949, og siden den tid har der været foretaget over 80.000 flyvetimer med Sikorsky-helikoptere, der nu fremstilles i Bridgeport, Connecticut, hvor fabriksarealerne dækker et område på ca. 30.000 m².

En styret raketbombe til anvendelse fra luftfartøj mod luftfartøj.

Ryan Aeronautical Company har leveret de amerikanske luftstyrker den første styrede raketbombe til anvendelse fra luftfartøj mod luftfartøj. Den har fået typebetegnelsen XAAM-A-1 (experimental, air-to-air missile, Air Force, first model), men kaldes i daglig tale »Firebird«. Den udsendes fra en modermaskine ved hjælp af en starttræket og fortsætter derefter sin flyvning ved egen raketkraft.

Firebird er ca. 15 cm i diameter og ca. 3 m i længden. Omtrent midt på bomben er anbragt fire små bærepåner (spændvidde ca. 1 m), og på den bageste del er der fire halefiner. Både bærepåner og halefiner hjælper med til at styre bomben. Hele konstruktionen består af en aluminiumslegering.

Efter at bomben er affyret fra luftfartøjet, hvorunder den har været ophængt, træder en starttræket i virksomhed. Når Firebird har nået sin største hastighed, udløses starttræket automatisk, og bomben fortsætter sin bane ved hjælp af sin egen raketanordning. Sprængladningen er indstillet til sprængning, når bomben er kommen hen i tilstrækkelig

Ryan XAAM-A-1 Firebird er en raketbombe til anvendelse mod andre luftfartøjer.



nærhed af sit mål, og hvis den skulle fejle dette, bringes ladningen automatisk til sprængning i luften.

Fremgangsmåden ved anvendelsen af Firebird er følgende: moderluftfartøjet opsøger målet og affyrer bomben i retning af dette, hvorefter bombens radaranlæg tager affære og foranlediger, at der styres henimod målet. Under forsøgene har moderluftfartøjet enten været en North American F-82 »Twin Mustang« jager eller en Douglas B-26 tomotoret bomber. De hidtidige forsøg har kostet ca. 14 millioner danske kroner.

Ryan foretager for tiden også forsøg med et reaktordrevet, førerløst radiostyret luftfartøj, halvt så stor som en almindelig jager, og dette skal anvendes som luftmål for luftværnsartilleriets øvelsesskydninger.

En helikopter skal flyves fra England til Australien.

En britisk bygget helikopter skal i begyndelsen af indeværende år foretage en flyvning fra England til Australien, hvor den er blevet købt af et privat firma i New South Wales. Det er en britisk bygget Westland-Sikorsky af samme type som den amerikanske S-51, hvoraf der allerede findes et eksemplar i Royal Australian Air Force. Westland-Sikorsky helikopteren, der nu skal på langtur, får en flyvestrækning på 1200 km, idet der bliver indbygget nogle ekstra tanke. Hele strækningen, der skal gennemflyves, bliver på godt og vel 20.000 km. Der vil blive udlagt reservedele undervejs, og man regner med, at rotorbladene skal fornyes, når helikopteren lander i Australien.

10 gange hurtigere end lyden.

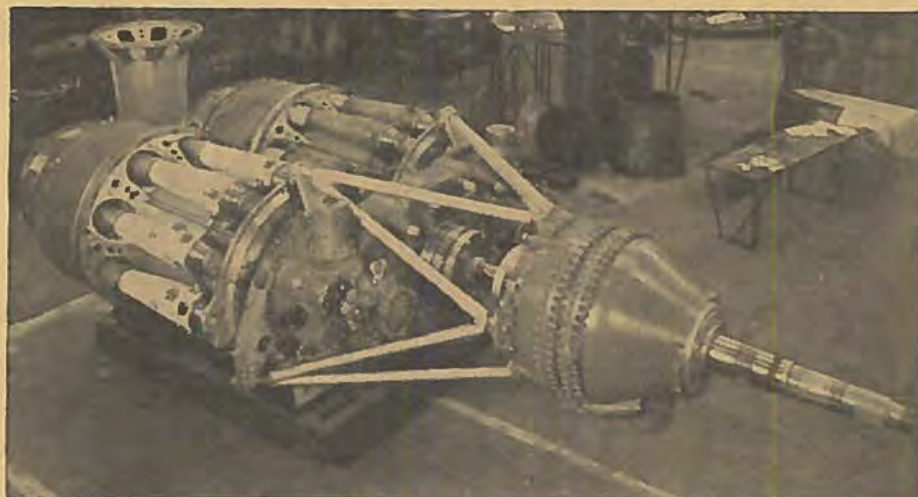
Ved California Institute of Technology har man taget en ny vindtunnel i brug, som har en luftstrøm på mere end ti gange lydens hastighed. Den hidtil største vindhastighed i vindtunneller har været syv gange lydens hastighed. I den nye vindtunnel afholdes forsøg med en styret raketbombe, hvis fart kommer til at svare til Mach-tallet 10, d.v.s. en flyvefart på ti gange lydens, eller ca. 12.000 km/t.

310.000 passagerer passerer Københavns Lufthavn, Kastrup.

Københavns lufthavn satte rekord i 1949, idet 310.440 passagerer passerede lufthavnen mod 290.874 i 1948. Der var 28.012 starter og landinger med passagermaskiner i 1949 mod 32.400 i 1948. Forklaringen på nedgangen er den, at der nu dels anvendes større maskiner, og dels at SAS-samarbejdet har bevirket en formindskelse af maskinantallet, hvorimod belægningen i de enkelte maskiner til gengæld er blevet større.

25 millioner mennesker har benyttet luftruterne i 1949.

International Air Transport Association, IATA, som er luftfartselskabernes internationale organisation, har udsendt en oversigt over 1949's internationale lufttrafik, og de tal, der præsenteres, viser med al tydelighed, at trafikflyvemaskinen er indgået som et naturligt led i verdenstrafikken. I løbet af året 1949 har IATA-selskabernes trafikflyvemaskiner befordret ialt 25 millioner passagerer, d.v.s. over 70.000 hver dag året rundt. Frekvensen på verdens-luftrutenettet var så stor, at der startede eller landede en trafikflyvemaskine hvert 5. sekund nat og dag på en eller anden af de 1000 lufthavne rundt om i verden. Luftfartselskaberne, som trafikerer Nordatlanten, gennemførte i 1949 ialt ca. 11.000 flyvninger og befordrede ca. 300.000 passagerer mellem Europa og Nordamerika. Alene indenfor Europa befordrede IATA-selskaberne daglig 10.000 passagerer.



7000 hk yder denne dobbelte Bristol Proteus propelturbine, der skal anvendes i Brabazon 2 SARO Princess flyvebådene.

Den 7000 hk sammenkoblede »Bristol« Proteus propelturbine.

Mens motorinstallationen i den engelske luftkæmpe Brabazon 1 består af tvillinge Centaurus motorer, vil Brabazon 2 og de nye Saunders Roe Princess flyvebåde blive udstyret med sammenkoblede Proteus propelturbiner. Inden installationen finder sted i luftfartøjerne, skal der afsluttes en 1000 timers prøvekørsel. De modsatrotterende propeller, som skal anvendes, er firebladede med en diameter på 5,02 m.

SAS-tal for 1949.

På ruten til og fra New York har SAS i 1949 befordret 28.000 passagerer mod 20.300 i 1948, 375.000 kg fragt (195.000 kg i 1948), 165.000 kg post (136.000 kg i 1948). På ruten til Sydamerika transporterede SAS i 1949 13.000 passagerer (6.100 i 1948), 65.000 kg post (29.000 kg i 1948). På de europæiske og interkontinentale ruter blev i 1949 transporteret ialt 352.000 passagerer, 2,8 millioner kg fragt og 1,2 millioner kg post, hvoraf følgende tal gælder for de danske indenrigs-ruter: passagerer 38.000, fragt 30.000 kg og post 130.000 kg.

SAS har desuden i 1949 udført 408 chartingsflyvninger over hele verden med DC-3, DC-4 og DC-6. De fleste af disse flyvninger er udgået fra Skandinavien med destination rundt om i Europa. Dog er en del af flyvningerne foretaget f. eks. mellem Istanbul og Jeddah (med pilgrimme), mellem Rom og Istanbul o.s.v. Mange af flyvningerne var passagerflyvninger, som f. eks. pilgrimsflyvningerne, befordring af den danske Isrevys personale til Cairo foruden en mængde danske og svenske fodboldhold.

Flere passagerer til og fra USA pr. flyvemaskine end pr. skib.

Ifølge en rapport fra US Immigration and Naturalization Service fremgår det, at det samlede antal rejsende ad luftvejen til og fra USA i løbet af de 12 måneder, der sluttede d. 30. juni 1949, var over 10 pct. større end antallet af rejsende pr. skib.

Af de ialt 1.968.424 rejsende, som passerede USA's toldsteder i ovennævnte periode, benyttede de 1.057.750 luftvejen, mens 910.674 rejste pr. skib. Af det samlede tal på ca. 2 millioner rejste 1.104.473 personer ind i USA, mens 863.951 personer rejste ud af landet. 601.880 af de indgående rejsende kom ad luftvejen, mens 502.593 benyttede skib. De tilsvarende tal for de udgående rejsende var 455.870 ad luftvejen og 408.081 ad søvejen.

Alle disse tal omfatter ikke passagertrafikken over landgrænserne til USA og heller ikke trafikken mellem USA og dets oversøiske besiddelser som Hawaii og Puerto Rico.

I samme forbindelse kan nævnes, at det samlede antal passagerer, som i kalenderåret 1948 rejste mellem Storbritannien og Europa, og lande udenfor Europa og Elre, var 5.183.000. Deraf rejste 1.043.000 ad luftvejen og 4.140.000 ad søvejen.

De Havilland Comet i rutefart over Stillehavet.

Canadian Pacific Airlines Ltd., Montreal, har bestemt sig for at anskaffe nogle de Havilland Comet til selskabets rute over det nordlige Stillehav. Der er foreløbig bestilt to luftfartøjer, som skal leveres i 1952-53, og der føres forhandlinger om køb af endnu flere luftfartøjer til levering en senere dato. De to først bestilte skal indrettes med plads til 48 passagerer.

Comet'en skal indsættes på ruten Vancouver-Hongkong, en distance på en fjerdedel af Jordens omkreds ved ækvator, som skal tilbagelægges i løbet af 20 timer. Indbefattet tre mellemlandinger hver på 1 time. Hele distancen er 10.950 km, og der skal mellemlandes i Anchorage (Alaska), Shemya (eller Semlichi) i Aleuterne og i Tokio. Canadian

Pacific Airlines opretholder også en luft-rute mellem Vancouver, Honolulu og Sidney.

Fra sin første flyvning den 27. juli 1949 til udgangen af året har Comet'en foretaget over 100 flyvninger med en samlet flyvetid på ca. 150 timer, og på grundlag af de herunder indhøstede erfaringer kan der nu siges følgende om luftfartøjets præstationer:

Comet'en har en marchfart på 788 km/t, en fuldvægt på 47.620 kg og en betalende lastevne (som 36-sædet) på 5.440 kg. Med denne største betalende last kan der i (standard atmosfære og stille vejr) flyves 5.697 km. Når der tages hensyn til kørsel på jorden, stigning, anlæg til landing, eventuelle afvigelser under flyvningen o. l., vil det sige, at Comet'en med 5.440 kg betalende last reduceres til 2720 km bliver den praktiske rækkevidde 4.800 km, og helt uden betalende nyttelast kommer den op på 5.154 km. Hvis der yderligere skal tages hensyn til modvind og dirigering til en anden lufthavn end den oprindelige bestemmelseshavn, så bliver den praktiske rækkevidde 3.450 km (regnet med en konstant modvind på 80 km/t).

En fuldvægt på 47.620 kg kræver en startlængde på 1990 m; men så kan Comet'en til gengæld også stige tilfredsstillende på tre motorer.

Foruden versionen til 36 passagerer vil der blive bygget en version, som kan rumme 48 passagerer. Denne, som vil få en betalende lastevne på 6.350 kg, skal anvendes til kortere ruter, og den vil få en rækkevidde på 2.715 km plus 320 km flyvning i reserve.

I luftfartskredse verden over interesserer man sig meget for Comet'ens anvendelsesmuligheder på ruten over Nordatlanten. Her spiller modvinden en stor rolle for flyvningerne vestover. Den varierer med årstiderne, og som følge deraf må den betalende last også varieres. Med Comet'en, som den er i øjeblikket, vil der — alt taget i betragtning — kunne flyves med en betalende last på 3.970 kg med halvtreds procent regelmæssighed mellem Prestwick og Gander (3.405 km). Det vil sige, at der halvdelen af årets dage kan medføres over 3.970 kg, og den anden halvdel ikke så meget. Disse beregninger for Prestwick-Gander strækningen omfatter eventuel omdirigering til Goose (635 km).

MØLVIG tegner:



KENDER DE STALIN FRA TRUMAN?

Typehjørnet

FRA og med dette nummer indfører FLYV et typehjørne i samarbejde med formanden for AEROSPORT/AIR-DANMARK, Jørgen C. C. Elholm, og med tegninger af den kendte svenske tegner Björn Karlström. (Bj. Karlström tegner for Flygvapnet og anerkendes iøvrigt som en af verdens bedste flyvemaskinetegnere. Han vil være de fleste modelflyvere bekendt under navnet »Agaton«).

Typehjørnet er ikke så meget beregnet på specialister i typekendskab, men har til opgave at interessere ikke-typekendere for typekendskab eller »fjernkending«, som militæret siger. Alle, som har den mindste interesse for flyvning, skulle dog også gerne være i stand til at kende de forskellige flyvemaskiner fra hinanden. Det vil derfor til en begyndelse blive ret almindelige og kendte typer, man vil træffe i typehjørnet. Foreløbig går vi i gang med typerne i det danske luftvåben. Disse præsenteres en (eller i enkelte tilfælde endog to) ad gangen ved en tre-planstegning, en kort oversigt over typens vigtigste ydre kendetegn samt de vigtigste data. Når gennemgangen af disse typer er slut, kommer turen til udenlandske militærflyvemaskiner. Der er materiale nok, så længe typespalten får lov til at leve. Det kommer naturligvis an på, hvor stor interesse er.

Brevkasse

Samtidig med typehjørnet opstår en typebrevkasse, som besvarer alle spørgsmål om flyvemaskinetyper. Det kan dreje sig om udseende, data, ejere, anvendelse etc. etc.

Spørgsmålene — som skal indsendes i kuvert mærket TYPE-BREVKASSE til FLYVs redaktion, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V., og vedlægges svarporto — besvares ikke i FLYV, men overleveres til AEROSPORT/AIR-DANMARK, som gennem sine specialist-sektioner — evt. med støtte af specialist-sektionerne i AIR-BRITAIN, AIR-NETHERLANDS og AIR-SVERIGE — vil besvare dem direkte.

C. C.

Kan De se forskel på noget så ens som menneskers ansigter, vil De også kunne kende flyvemaskinetyperne fra hinanden, forklares det i denne introduktion til typehjørnet.

DENNE artikel er at betragte som indledning til det typehjørne, som FLYV begynder i dette nummer, og som forhåbentlig vil få et langt liv og mange interesserede læsere. Der vil måske straks være en og anden, som vil spørge, hvad typekendskab egentlig er, og jeg beklager meget ikke at kunne give en kort definition. Typekendskab er nemlig flere ting. Først og fremmest det at kunne kende typerne fra hinanden ved første blik, men også straks for sit indre øje at se en type, når dens navn eller blot en del deraf bliver nævnt. Typekendskab er også det at være i stand til at bestemme en flyvemaskine på en enkelt detalje. Endvidere bør en typekender have et mere end løseligt kendskab til dens anvendelse, data, ydelser, historie og meget andet.

Typekendskab kan alle have fornøjelse af at beskæftige sig med. Selv om det kræver tålmodighed, er det ikke svært. Enhver kan oplæres til at kende de almindeligste typer fra hverandre (og det er disse, typehjørnet først og fremmest vil beskæftige sig med), og langt de fleste kan oplæres til at kende 90 % af alle typer i drift verden over. Med energi naturligvis. Som bekendt havde typekendskab stor betydning under sidste krig, hvilket også det danske militær har erfaring for. På fjernkendingsskolen undervises der nu i typekendskab — det er som fag vigtigere end kendskab til de forskellige skibs- og panservognstyper. Der er ikke noget i vejen for, at vi alle skulle kunne blive lige så dygtige, som den almindelige englænder var det under krigen. Selv 10-års drenge behøvede blot et kort blik mod motorlarven fra den overflyvende type for med knusende sikkerhed at udslynge »Spit«, »Lanc«, »Mosie« eller hvad nu navnet på typen i daglig tale var.

Mange vil mene, at to flyvemaskiner ligner hverandre som to dråber vand. Slet ikke

— d.v.s. ikke om de er af forskellig type. Ligesom hvert menneske har hver flyvemaskine sit særpræg. De mennesker, som mener, at to flyvemaskinetyper ser ens ud, kender sandsynligvis på et fotografi straks Truman fra Tito eller Gustav Rasmussen, til trods for, at de kun har set disse personer på fotografier. To mennesker har lige så ens udseende som to maskiner. Tænker man efter, er der mellem to personer betydelig større lighed end mellem to flyvemaskiner. Når vi adskiller to menneskers udseende, går vi efter højde, drøjde og ansigtsudseende. Om vi nu kun havde ansigterne at gå efter, er forskellene meget, meget små. Alle — eller langt de fleste da — har en mund, en næse og to øjne i omtrentligt samme indbyrdes placerings-forhold. Hvorledes og hvorfor kan vi da kende folk fra hinanden? Sempelthen fordi vi er vokset op dermed og har erfaret hvilke ubehageligheder, der kan opstå, hvis vi forveksler personer. Vi ved, det er nødvendigt at kende to mennesker fra hverandre. Således også med flyvemaskiner. Den skytte fra en Wellington, som under krigen tog fejl af en Spitfire og en Messerschmitt Me 109, vil kunne attestere de ubehageligheder, sådanne forvekslinger kan afstedkomme. Han vil også fortælle Dem, at de kan undgås. Derfor, når De i fremtiden ser på typerne i typehjørnet og andre steder i FLYV, betragt dem da som mennesker. Noter Dem de små særegenheder, de alle har. Det er ofte de små detaljer, som gør det hele. Naturligvis kan De kende en Superfortress fra en Spitfire, ligesom De kan kende Ib Schønberg fra Bodil Kjer. Der er nemlig iøjnefaldende forskelle. Men når De også kan kende en Mustang fra en Spitfire — så er De ved at være typekender.

Som nævnt dyrkes typekendskabet inden for militæret — også i alle andre lande. Mest kendt er vel det engelske typekorps Royal Observer Corps, som har til opgave at våge over Englands luftrum og til enhver tid oplyse om alle typer, som befinder sig i luften over England. At også typekendskab drives privat, er måske mindre kendt. Den største private organisation er AIR-BRITAIN (1400 medlemmer) med søster-organisationerne AIR-NETHERLANDS (NAVIAC), AIR-SVERIGE og vor egen AEROSPORT/AIR-DENMARK. Der er livlig aktivitet i disse organisationer, som desværre uden for England endnu ikke har været i stand til at opvise større resultater, grundet forholdsvis ringe tilslutning.

C.C.



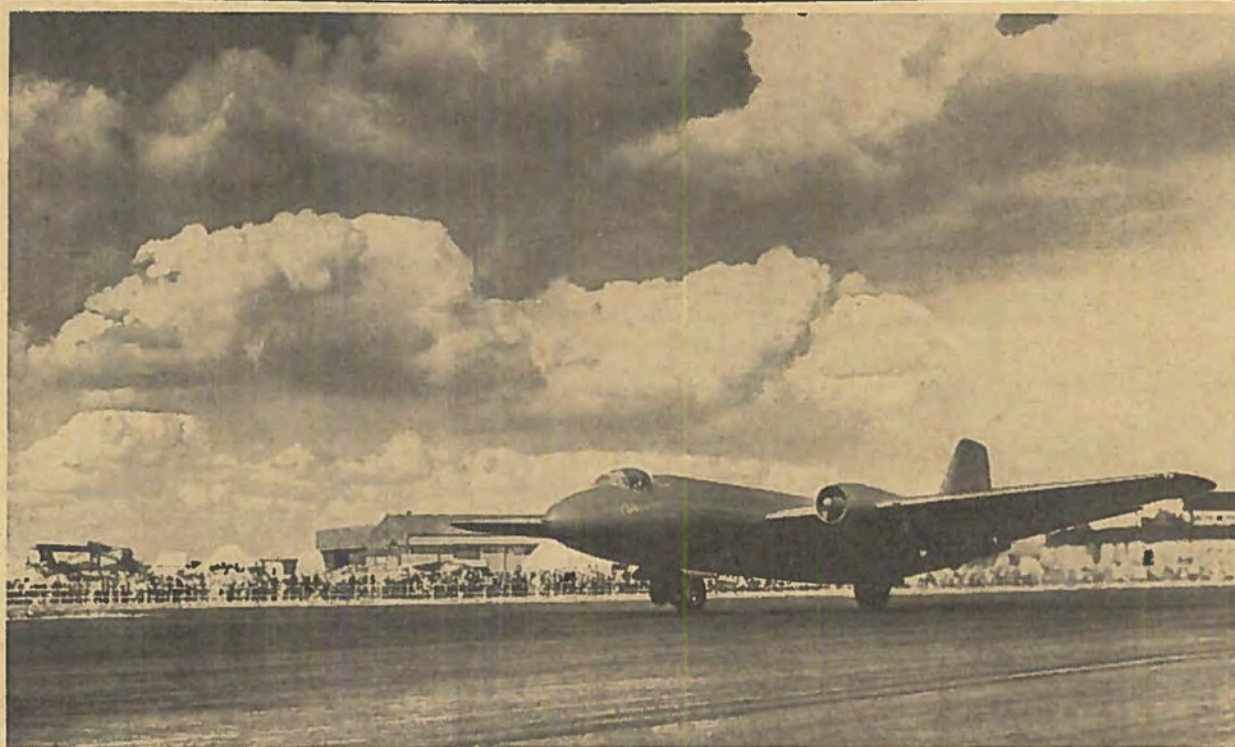
En lille konkurrence til indledning

For at få en lille idé om interessen for typehjørnet indleder vi denne gang med en lille konkurrence. På billedet ses 8 civile og militære flyvemaskinetyper, der alle kan ses over Danmark. Send en lukket kuvert mærket »Typekonkurrence« med den korrekte typebetegnelse for de 8 maskiner til FLYV, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V., senest den 8. februar.

Resultatet og vinderne bekendtgøres i marts-nummeret. Som et par opmuntrings- præmier udsætter vi et eksemplar af »FLY er min Hobby« og »Flyvemaskiner fra alle Lande«.



The Canberra



Britain's first Jet Bomber powered by
two Rolls-Royce Avon Engines.

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

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

Svæveflyvning i provinslufthavnene

Ifølge »Efterretninger for Luftfarende« serie B nr. 16 af 17/12 1949 er der udstedt midlertidige bestemmelser for afholdelse af glide- og svæveflyvning på lufthavnene i Ålborg, Århus, Esbjerg, Odense og Rønne. Der har allerede i nogen tid været dyrket svæveflyvning på nogle af disse havne. En overgang så det ud til, at der var en tendens herhjemme i modsætning til de fleste andre lande at udelukke svæveflyverne fra motorflyvepladserne, så det er meget glædeligt, at der nu er kommet en generel tilladelse i form af disse bestemmelser.

For at enhver svæveflyver kan være bekendt med disse bestemmelser, skal vi hermed bringe dem i fuld udrækning.

Midlertidige bestemmelser for afholdelse af glide-svæveflyvning på Ålborg, Århus, Esbjerg, Odense og Rønne lufthavne.

Tilladelse til at afholde glide-/svæveflyvning fås hos havneledelsen på den pågældende lufthavn og gives kun til anerkendte glide-/svæveklubber på betingelse af, at nedenstående bestemmelser overholdes, samt iøvrigt på de vilkår, der er indeholdt i ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 3. august 1938 afsnit I om benyttelse af glide- og svæveplaner.

På anmodning derom skal godkendelsesbeviser for materiel og personel samt ansvarsforsikringspolicer forevises lufthavnens flyveledelse.

Tilladelsen gives for et nærmere fastsat tidsrum, men kan dog nårsomhelst trækkes tilbage med øjeblikkelig virkning.

Adgang for en klubs medlemmer til at svæveflyve ved starter og landinger gives kun for indtil 20 medlemmer ad gangen. Lufthavnens ordens- og øvrige reglementer må nøje overholdes.

Forinden glide- og svæveflyvning påbegyndes, skal klubbens svæveflyveleder træffe aftale med lufthavnens flyveledelse om flyvningens påbegyndelse, position for anbringelse af startspil, landingsrunde, afslutning etc.

Startspil skal efter anvisning fra flyveledelsen være malet i ICAO-farver.

Landing skal så vidt muligt foregå ved startstedet.

Dersom et luftfartøj ses nærme sig pladsen, må glide-/svæveplaner ikke starte, før det anflyvende luftfartøj er landet.

Glide-/svæveflyvningen skal øjeblikkelig afbrydes, når lufthavnens flyveledelse finder det påkrævet.

Bemærk:

Ifald et motorluftfartøj nærmer sig pladsen for landing, samtidig med at glide-/svæveflyvning finder sted, kan der af sikkerhedsmæssige grunde gives signalet »rød lyskugle«, hvilket betyder, at motorluftfartøjet midlertidigt ikke må lande, at igangværende glide-/svæveflyvning øjeblikkelig skal indstilles, og at glide-/svæveplaner, der befinder sig i luften, omgående skal lande.

Er glide-/svæveflyvningen midlertidig blevet standset af flyveledelsen, skal ny tilladelse indhentes, forinden flyvningen kan genoptages.

Eventuelle havarier, der måtte indtræffe på pladsen, skal indberettes til flyveledelsen.

Flyvningens ophør skal straks meldes til flyveledelsen, og alt materiel (startspil, planer etc.) fjernes fra start- og landingsområdet.



Når det rød-gule flag er hejst som her i Vandel, betyder det svæveflyvevirksomhed.

For at markere, at glide-/svæveflyvning finder sted, vil et flag og en flage med gule og røde diagonalstriber være hejst på lufthavnens signalmast henholdsvis udlagt på signalplatformen. *Statens luftfartsvesen.*

Motorflyver, se her

Foranstående bestemmelser for svæveflyvning på provinslufthavnene har også bud til motorflyvere. Så snart flaget med de rød-gule diagonalstriber er hejst og en sådan flage er udlagt på lufthavnen, betyder det altså, at der finder svæveflyvning sted. Man kan her risikere at få en rød lyskugle, der midlertidigt forbyder landing for motormaskinen og betyder landing for svæveplaner.

Svæveplaner i luften eller på jorden er som regel forholdsvis lette at se fra en motorflyvemaskine. Motorflyveren ved, at han har vigepligt for sin motorløse kammerat. Husk på, at svæveflyveren hver gang udfører en tvungen landing, som skal passe. Han kan ikke »gå rundt igen«. Har han ikke bremseklapper, vil han muligvis foretage indflyvning i s-sving, hvis han har for stor højde.

I særlig grad bør motorflyveren imidlertid have sin opmærksomhed henvendt på startwiren. Fra startspillet føres denne inden starten ned til svæveplanet. Under starten trækkes den ind af spillet med hastigheder på op til over 60 km/t, hvilket giver den 3-4 mm tykke wire en betydelig skærende virkning. Den ende, som svæveplanet befinder sig i, bevæger sig samtidig opad med stighastigheder på op mod 1000 meter i minuttet. Selv om der ser fredeligt ud på pladsen, kan man godt på et halvt minut have svæveplan og wire i 500 m.

Et sammenstød med wiren vil let kunne få katastrofale følger. Derfor må man stærkt indskærpe reglerne om ikke at overflyve en flyveplads i lav højde, en regel, som man desværre ser overtrådt, selv af flyvelærere.

Også på jorden bør man tage sig i agt. Wiren er svar at se i græsset. Skulle man under kørsel eller i landingen få en sådan wire i haleslæberne, sker der — forudsat

wiren er i ro — næppe noget. Det bliver en opbremsning à la hangarskib. I højt græs kan wiren imidlertid ligge så højt, at hovedhjulene ikke ruller over, men griber fast. Det er mindre behageligt. Endnu værre er naturligvis start med en wire hængende fast i maskinen.

Under en fornuftig flyveledelse og med agtpågivenhed fra begge sider er der naturligvis intet farligt ved at have svæve- og motorflyvning på samme plads. I så fald ville det jo aldrig blive tilladt. Men overholdelse af reglerne og almindelig vågenhed er nødvendig. PW.

★

FAI-REKORDER

Det lykkedes ikke nordmændene at få en verdensrekord i denne omgang. Som det fremgår af nedenstående liste havde russerne været der allerede måneden før med et større resultat.

FAI har anerkendt en distancerekord for flyvemaskiner med mindre end 500 kg fuldvægt på 892,4 km. Den blev sat den 28/7-49 af *Ernest Cassin*, Frankrig, med en *Léopold* 6.

I klassen fra 500 til 1000 kg har frk. *Anna Bodriaguina*, Rusland, den 16/9 med en *Yak-18* over 100 km banet fløjet 262,8 km/t, mens *Y. D. Forostenco* med samme type over 1000 km den 6/9 fløj 223,6 km/t.

På de kvindelige svæveflyverekorders område har fru *Marcelle Choiset-Gohard* den 27/6 i Nordafrika forbedret sin egen rekord i målflyvning med tilbagevenden til startstedet til 151,1 km med en *Nord 2000*.

Rekorder over bestemte ruter findes også (vi kunne også få anerkendt nogle sådanne ruter at flyve over, hvis nogen interesserede sig for det). Fire englændere har således i fællesskab fået anerkendt en rekord over ruten London—La Valetta (Malta), fløjet den 19/7 i *Hawker Sea Fury*er på 3 timer 21 minutter (624 km/t). En anden *RAF* flyver har den 19/9 gjort turen Gibraltar—London på 2½ time i en de *Havilland Hornet*, hvilket er 701,5 km/t.

Så er der en masse modelflyverekorder, domineret af de mange nye muligheder, der er kommet ved opstillingen af nye klasser.

V. Nasonov, Rusland, tog den 10/8 varighedsrekorden med gummimotormodeller fra Ungarn med en flyvning på 1 time 16 min.

Amerikaneren *Eug. Stiles* har den 20/7 taget såvel verdensrekorden som rekorden for fritflyvende gasmotormodeller i hastighed over lige bane fra russerne med 129,8 km/t. Modellen hed *Sodbuster* og var udstyret med en 8,2 ccm motor.

Russerne har skyndt sig at erobre nogle af rekorderne for linestyrede modeller: *O. K. Gaevsky* har den 30/7 opnået 103,7 og den 11/8 116,7 km/t i klassen med motorer fra 5 til 10 ccm. Hans motor var på 9,96 ccm; den rekord får vist ikke lov at stå længe.

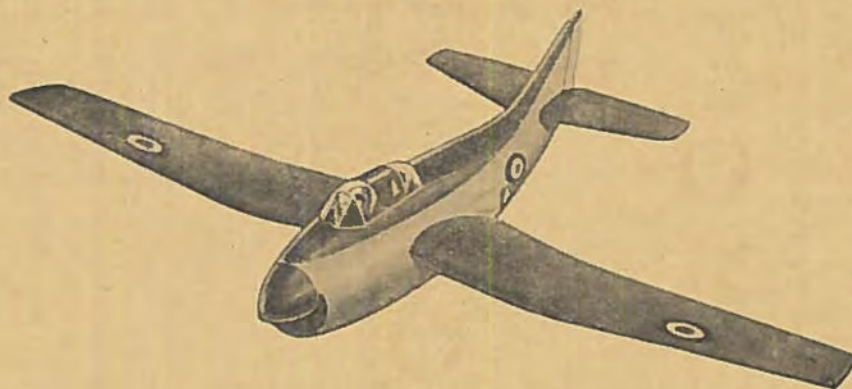
Endvidere har *L. Mourichev* med et linestyret gyroplan med 9,8 ccm motor opnået 41,2 km/t.

Til slut kommer vi til de haleløse. Russeren *K. Babaine* har med en haleløs gasmotormodel med 9,8 ccm motor fløjet 17 min. 36 sek. Ungareren *L. Aszalay* har med en haleløs sømodel med gummimotor fløjet 1 min. 05 sek. og hans landsmand *E. Abaffy* en distance på 435 m.

Endelig har som tidligere omtalt ungaren *Király* den 17/7 fløjet 9 min. 55 sek. med en haleløs svæveflyve og *Kurt Rechnagel*, Danmark, en distance på 567,33 m den 31/8.

Den første flyvemaskine i luften med fællesakslet tvillinge-turbiner

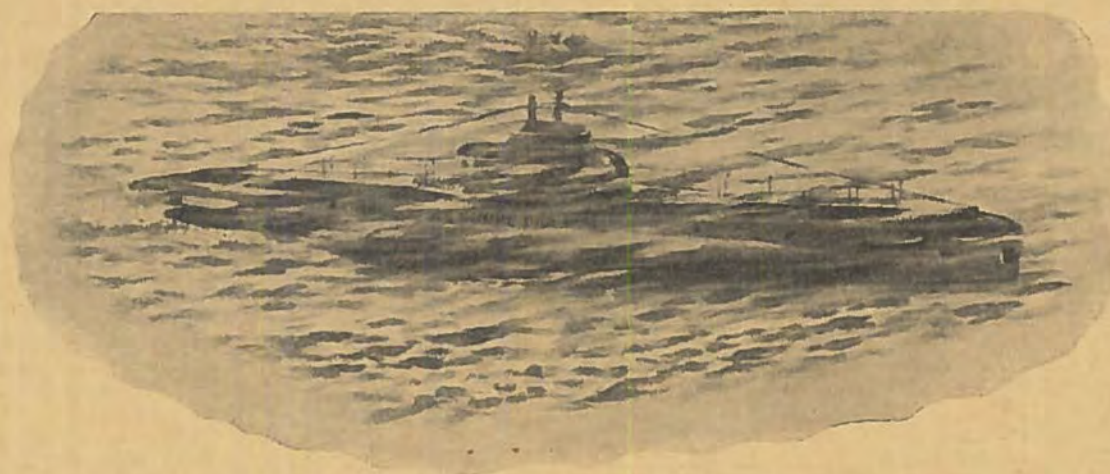
(ARMSTRONG SIDDELEY „DOUBLE MAMBA“)



Fairey 17

TOMOTORET * UBADSJAGER
HANGARSKIBSBASERET

Udstyret med Armstrong Siddeley „Double Mamba“ omfatter Fairey ideens tomotorede pålidelighed, som oprindeligt indledtes med Fairey P/24 motoren, der første gang blev indbygget i en Fairey „Battle“ let bomber i 1939.



Repræsentant for DANMARK NORGE, SVERIGE OG FINLAND: CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENLUND, DANMARK
THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED, HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

INDENDØRS GUMMIMOTORMODELLER

En grundlæggende artikel om indendørs modeller i vor serie om motormodeller, udarbejdet i samarbejde med DMU og vore bedste modellflyvere

I vor motormodelserie kommer vi denne gang til gruppe B, indendørs gummimotormodeller, som ikke har haft så stor udbredelse, da de kræver særlig fingernemhed og tålmodighed, men som dog er praktiske i dårligt vintervejr, og som stadig står på programmet. Den 12. marts finder danmarksmesterskabet sted i København samtidig med repræsentantskabsmødet. Der er over 5 uger til, og selv om lang tids træning og erfaring også her er meget vigtig, så har man før set begyndere opnå gode resultater ved mesterskabet.

Litteraturhenvisninger: I de første krigsår var der ret stor interesse for indendørs modeller. Tegninger findes således i FLYV nr. 11/1940 (Anton Holms AH-M 14) og i Modellflyvebladet nr. 12/1943 (Otto Jespersens I 17). Også i Hobbyboken 1943 s. 48 og 1946 s. 39 og 54 findes inspirerende tegninger. I Det ny Modellflyveblad nr. 6/1942 og Modellflyvebladet nr. 3 og 4/1943 samt i FLYV nr. 12/1943 og 2/1944 findes artikler om emnet. Ligeledes i Flygning nr. 2 og 5/1941, Model Airplane News nr. 2/1949 samt i bøgerne R. H. Warring »Indoor Flying Models« og Frank Zaic »Model Aeronautic Encyclopedia I, II«.

Konstruktion

Da vi ikke har luftskibshaller til disposition, men især flyver i skoleaulaer, kan det normalt ikke betale sig at bygge større modeller end ca. 6 kvdm hovedplanareal (altså i klasse B 1).

Det afgørende ved indendørs modeller er at få presset vægten (planbelastningen) ned, så man kan opnå en lang motorflyvetid. De indendørs modeller har praktisk talt ingen glidetid som de udendørs. Med de anvendte lave planbelastninger ligger synkehastigheden ned mod 0,1 m/sek., så en ringe motor-kraft kan holde dem flyvende. Flyvehastigheden ligger ned mod 0,5 m/sek.

Beregnet på det totale planareal ligger planbelastningerne på 0,3 g/kvdm eller 0,4 på hovedplanarealet. Da rundt regnet halvdelen af vægten er gummi, bliver vægten af modellen uden gummi, divideret med hovedplanarealet, ca. 0,2 g/kvdm. Det er i hvert fald, hvad man bør stræbe efter.

Ved konstruktionen kan man gå frem efter tabel 1. Man bestemmer ud fra gummitværsnittet hovedplanetets areal.

Hovedplan: Man anvender sideforhold mellem 6:1 og 8:1. Ved de her forekommende små Reynoldstal (mellem 1000 og 10.000) kan som profil kun den hvælvede flade komme i betragtning, f. eks. Gøtt. 417a eller McBride B-7 (tabel 2).

Haleplan og finne: Areal af haleplanet er normalt 30 til 40 % af hovedplanet, finnens omkring 7 %. Både fra tabellens og disse tal kan man dog tillade sig ret store afvigelser (dog særlig i retning af mindre propeldiameter). Haleplanet bør være bærende, da propelomdrejningstallet og dermed hastigheden af modellen ved begyndelsen af en flyvning med stærkt optrukken motor er større end det gennemsnitlige og kan få modellen til at stalle.

Krop: Vi behandler i denne artikel kun stokmodeller (uden understel). Den samlede kropslængde er gerne 80 til 100 % af spænd-

vidden. Af kropslængden anvendes 50 til 65 % til motorstokken, mens halepartiet bæres af den tyndere halebom.

Propel: Diameteren vælges efter tabel 1. Stigningen skal være 2 til 2,3 gange diameteren, Bladbredde 10 % af diameteren. Navlængde ikke meget over 1 % af diameteren.

Bygning

Den ringe planbelastning opnås ved benyttelse af ekstra let balsa i så små dimensioner, at den lige netop kan tage den tiltænkte belastning uden at knække. Der vil i det følgende blive nævnt nogle vejledende eksempler. Ved *slibningen* af tyndt materiale slibes der kun i *een* retning: bort fra den ende, man holder i. Der anvendes ved *limningen* en ikke for tykflydende dope, hældt op i et fingerbøl — der dyppes med et stykke piano-tråd.

Kroppen: Motorstokkens dimensioner afhænger af gummitværsnit og afstand mellem trykleje og halekrog. Massive lister anvendes sjældent. Rør er stærkere i forhold til vægten. Tynde halmstrå eller sugerør kan bruges, men et godt fremstillet (let) balsarør er dog at foretrække. Dette fremstilles af et stykke balsafiner, der slibes omhyggeligt (ensartet tykkelse), passes til, hvorefter det fugtes og rulles omkring en speciel formstok (eller et glasrør); det fastholdes af gaze eller silkepapir. Når røret er tørt, limes det omhyggeligt sammen langs *hele* sømmen (sømmen skal vende opad på modellen, når gummi anbringes under stokken), idet det herunder gives dråbeformet tværsnit. Eksempler på dimensioner af balsafiner til motorstok: 1,3 kvmm motor: 0,3×12×200 mm, 2,0 kvmm: 0,3×18×250 mm; tykkelserne kontrolleres f. eks. med Ginge nr. 20 (0,10 mm).

Halebommen kan laves af en tynd, massiv liste eller af et rør: Det må ikke kunne be-

væge sig i forhold til modellen under flyvningen. Den er gerne konisk, ligesom selve motorstokkens rør ofte har større diameter på midten end i enderne. Røret lukkes med balsaskiver. Hvis man anvender større gummitværsnit end angivet til stokken, eller man ikke på tegningen finder gummitværsnit angivet, prøves stokken alene med fuldt optrukket motor.

Plan og haleflader: Disse opbygges af balsalister til såvel randen som ribberne. Ribber skæres ud af ganske tyndt finer efter en skabelon med den ønskede profil. De fremstilles ens svarende til største korde og passes til ved bortskæring af agterenden for kortere ribbers vedkommende. Lister, som skal bukes i form, f. eks. til ellipseplaner, fugtes og tørres langs en skabelon af den ønskede form, inden de anvendes. Sammenstødende lister sammenlimes også her med lange skrånit. Man skal ikke ødsle med limen. —

Eksempler: Et selv bærende ellipseplan på 600 mm spv. har rand af 1,5×1 mm tilspidset til 1×1 mm ved plantippen. Et rektangulært plan på 500 mm spv. har for- og bagkant af 1,5×1,5 mm og ribber af 0,4×1 mm. — Planet er gerne anbragt på parasolvis og ofte afstivet. Parasolstøtterne fastgøres til motorstokken enten ved to stykker ståltråd, der nøje følger motorstokkens form, eller ved to rør af japanpapir, der dopes stive og limes fast til motorstokken (denne må ikke svækkes ved gennemboring).

Propellen: Den bedste propel fås sikkert ved at skære den ud af en blok, men en god propel kan også fremstilles af to stykker finer, der gives bladform, slibes og samles ved hjælp af to rektangulære balsastykker (30 % af diameteren). Ved samlingen gives den rette stigning. Denne kontrolleres med to stykker stigningstrekanter på et afmærket sted af hvert blad. En 280 mm propel får

Tabel 1.

Dimension gummi	Antal strenger	Gummi-tværsnit mm ²	Hoved-planareal dm ²	Propel-diameter mm
1/32" × 1/32"	2	1,3	2	210
1/32" × 1/32"	3	2,0	4	280
1/16" × 1/16"	2	2,7	6	350

Tabel 2.

%	0	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Gö 417a	0.6	2.86	4.28	5.70	6.48	6.53	6.10	5.38	4.38	3.10	1.60	0
Mc Bride B-7	0.0	2.35	4.4	6.7	7.8	8.3	7.9	6.9	5.6	3.9	2.0	0

f. eks. bladtykkelse 0,3 mm ved tippen og 0,4 mm ved nav'et. Samlet navtykkelse 1 mm. Propelaksen anbringes inden samlingen på sin plads. Den fremstilles af meget tynd ståltråd (0,3 mm diameter ved 2 kvmm motor-tværnsnit). Mens limen tørrer, rettes propelaksen omhyggeligt ind, således at propellen ikke »slør« under rotationen; den drejes i et 5 mm langt leje (fremstillet af et stykke foldet papir af denne bredde, fastholdt i en fladtang), idet den betragtes fra siden. Efter limens tørring (et døgn) foregår den endelige tilslibning, der har til formål at give en god overflade og at afbalancere bladene, så der ikke er nogen målelig vægtof forskel mellem dem. Propellen skal i vandret stilling kunne balancere på et barberblad. Pas på, at gummikroge laves således, at gummiet kommer til at trække centralt på akslen (figur 1). Fremstillingen af en god propel er tidskrævende: 6 timer kræves til en propel, skåret af en balsablok, og 2-3 timer til den ovenfor beskrevne type. Når man er blevet meget viderekommen, kan man fremstille opbyggede, mikrofilmbeklædte propeller.

Propeljet laves af tyndt duraluminium, som limes på stokken, eller af ståltråd (mandolinstreng) som figur 2. Et enkelt leje er nok, da det strakte gummi holder propellen i rigtig stilling. Lejefriktionen nedsættes af tynde aluminiumskiver (mælkekapsel) mellem propel og leje.

Mikrofilm

Med beklædning af tyndeste ægte japanpapir kan man godt efter danske forhold opnå pæne resultater, men det er lettere at opnå store tider med mikrofilmbeklædte modeller.

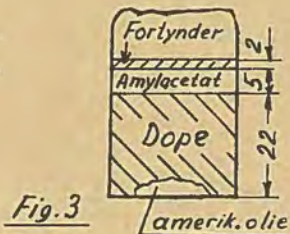
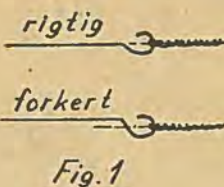
Mikrofilmvædsken, der blandes i små flasker, kan enten fremstilles i forholdet 28 g dope til 5 dråber amerikansk olie eller som vist på figur 3. For at kunne reproducere en blanding (de første forsøg falder sikkert uheldigt ud), arbejdes der med blandinger i tre flasker, idet mængden af am. olie varieres, mens de øvrige dele tilsættes i lige stor mængde i hver flaske. Er den fremstillede film tilbøjelig til at bryde ved optagning fra vandet, mangler der olie; er filmen klæbrig, er der for meget olie. Filmen skal skinne i alle regnbuens farver.

Filmen laves i en stor skål eller bakke, evt. i badekarret. Man skal i hvert fald have en noget større vandflade end det areal, man skal beklæde. Man anvender rent vand (urenheder såsom sæbe må ikke være til stede) på 18-22 grader. Vandet skal være i ro. Mængden af filmsvædske og plads afgør tykkelsen. Til små stykker kommer man kun lidt film eet sted på vandet, til større stykker hælder man en lille sammenhængende stribe. Vædsken spredte sig på vandfladen; filmen kan bruges, når dens rand begynder at krympe.

Filmen tages op af vandet med en ramme af metaltråd. Den skal naturligvis være større end det areal, der skal beklædes, og den lægges ned i vandet, før filmen laves. Derpå løftes den forsigtigt op til filmen. Herfra hæves den yderligere 1-2 mm over vandoverfladen. Intet punkt af rammen må nu sænkes fra denne stilling. Den ene side løftes nu, og filmen er fri af vandet.

Andre foretrækker at lægge en ramme af træ (balsa) ovenfra ned på filmen og løfte den udenfor liggende film ind over rammen hele vejen rundt, hvorpå man kan løfte først et hjørne og derpå hele filmen op.

Når filmen er tør, kan vi beklæde med den. Man gør klogest i at begynde med små dele som finne eller haleplan, men kommer alligevel nok til at gøre det om et par gange,



før det lykkes. De små dele kan beklædes, mens rammen er hængt op. Delenes kontur fugtes med spyt og trykkes ind mod filmen, til den klæber ved overalt. Med en glødende pianotråd som vist på figur 4 skæres filmen bort udenom.

Større dele kan beklædes, idet man lægger dem på en glat (bord)plade, der forinden er gjort fugtig i en ring, der er beliggende ca. 1 cm uden for plandelen. Man lægger rammen med filmen ned over plandelen efter at have fugtet delen med spyt. Så puster man let på filmen, så den klæber ved den fugtige bordplade (glatter evt. efter med en blød pensel dyppet i vand). Herefter den vil stramme sig ned over den del, der skal beklædes. Mikrofilmen skal klæbe overalt på randen af plandelen. Skulle der ved et uheld komme vand inden for plandelen, må dette øjeblikkelig fjernes med en tør pensel, idet der rives hul i filmen uden for plandelen. Filmen suges ellers ned af vandet.

Planet kan enten beklædes i eet stykke, eller det kan deles i to stykker, der beklædes hver for sig. I første tilfælde gives planet v-form efter beklædningen, idet der skæres hak i for- og bagkantlisterne, som derefter knækkes og limes sammen (med forsigtighed — dopen og filmen kan ikke sammen); den slappe mikrofilm strammes ved hjælp af en fugtig, tynd balsaliste.

Flyvning

Modellen transporteres fastgjort i en kuffert eller papæske (en fuldstændig lukket kasse). F. eks. bæres planet af to træliter (limet fast i kassen) og fastgøres til disse med tyndt japanpapir (eller silkepapir), der selvfølgelig ikke må stramme over mikrofilmen.

Der flyves i et stort, lukket træfrit lokale (den første indstilling kan godt ske i et almindeligt værelse — fjern lodretstående, spidse genstande forinden). Voldsomme bevægelser bør undgås (de kan betyde mange timers spildt arbejde); man må kun ved langsom gang bevæge sig rundt i lokallet for ikke at bringe luften i uro.

Modellen indstilles ved alm. højredrejende propel til flyvning i venstrekurve (model set bagfra), idet propeldrejningsmomentet modvirkes ved, at hovedplanet er usymmetrisk anbragt (1-2 % af spændvidden til venstre). Haleplanet gives en ringe negativ indstillingsvinkel i forhold til motorstokken. Hovedplanetets tyngdepunkt anbringes over den øvrige models tyngdepunkt (første indstilling). Modellen indflyves nu med en gummilængde lig afstanden mellem krogene;

den skal da med få omdrejninger (100-200) stige jævnt (modellen skal selvfølgelig forinden have svævet pænt). Modeller med planbelastning 0,2 g/m² vil med et stigende antal omdrejninger hurtigt ende i lokalets loft; denne tendens afsvækkes ved at forøge gummilængden, indtil modellen lige netop holder sig flyvende under loftet (rører det), når motoren har fået det maksimale antal omdrejninger.

Til slut erindrer vi om, at 1. marts er sidste frist for tilmeldelse til danmarksmesterskabet. PW.

★

Resultatet af distriktskonkurrencerne 1949

Her bringer vi det samlede resultat af alle sidste års distriktskonkurrencer. De er som bekendt sammenhængende, idet hver enkelt af de 179 deltageres resultater til sidst lægges sammen, hvorefter de enkelte vindere af vandrepokalene i hvert distrikt fremgår. Det er dog en betingelse for at komme med i slutresultatet, at man har deltaget i mindst 2 af de 6 konkurrencer, og der medregnes kun resultater på mindst 60 sekunder. Vinderne af de 22 pokaler er fremhævet med kursiv. 8 pokaler blev ikke vundet og overføres til 1950. Tallet efter resultatet angiver antal konkurrencer, et plus angiver konkurrencer under minimumskrav.

1. DISTRIKT. A1: Ole Olesen (105) 1656 sek. (5), Hans Hansen (105) 1065 (4+), Niels Bølling (105) 950 (2). — A2: Ib Glindemann (105) 1651 (4), Hans Hansen 1584 (5), Henning Andersen (105) 1197 (2). — A3: Henry Ekelund (105) 1504 (4), P. C. Andersen (105) 711 (2). — D: Svend Olsen (105) 701 (2+).

2. DISTRIKT. A1: Kaj V. Nielsen (207) 1802 (4), Karl G. Petersen (207) 999 (3), Vagn Petersen (207) 689 (3). — A2: Kurt Johansen (207) 1788 (3), Kaj V. Nielsen 1742 (3), V. Nielsen (201) 1516 (3+). — A3: H. Jørgensen (201) 2578 (5), B. Schmidt (201) 1396 (3), B. Christiansen (208) 828 (3+).

3. DISTRIKT. A1: Preben Petersen (301) 925 (4), T. Østervig (301) 758 (2), Henn. Poulsen (301) 624 (2). — A2: Arne Hansen (301) 2959 (5), Bent Skou (301) 2844 (5), A. Høst-Aris (301) 2786 (5). — A3: J. S. Petersen (302) 1166 (3), N. Madum (304) 995 (3), T. Hansen (304) 644 (2). — C: J. S. Petersen 435 (3+). — D: Carl J. Petersen (301) 1632 (4), Vald. Petersen (301) 1222 (4), M. Erdrup (301) 1041 (3).

4. DISTRIKT. A1: Leon Pedersen (405) 600 (3), B. A. Larsen (417) 546 (2), Chr. Jochumsen (401) 346 (2). — A2: Arne Jakobsen (417) 958 (3), Kaj M. Sørensen (417) 801 (3), Leon Pedersen 652 (2+). — A3: Leon Pedersen (405) 1045 (3).

5. DISTRIKT. A1: Per Pedersen (502) 1484 (6), Egon Madsen (506) 1088 (4), K. Fløker (515) 641 (3). — A2: Per Pedersen 2219 (6), Eg. Madsen 1451 (5), J. Lillelund (508) 833 (2). — A3: Egon Madsen 2186 (5), Kr. Moesgård (510) 1825 (4), J. Jensen (510) 404 (2).

6. DISTRIKT. A1: Kai Hansen (611) 2711 (6), D. Thestrup (611) 1288 (5), J. A. Lauridsen (608) 868 (2). — A2: Kai Hansen 2738 (6), J. A. Lauridsen 1753 (4), D. Thestrup 1405 (4). — A3: J. A. Lauridsen 2111 (4), Leo Nielsen (611) 1330 (3), Kai Hansen 1231. — C: D. Thestrup (611) 542 (4).

Nu kan hver klub og distrikt så sammenligne sin indsats og sit resultat med de andre og se, om der ikke er noget, som kan gøres bedre i år. Her skulle konkurrencerne være begyndt den 29. januar, om vejret tillod det.

★

Stort stævne ved OM-F's 15-årsdag

Den 7. april fylder Danmarks ældste modelflyveklub, Odense Model-Flyveklub, 15 år. I den anledning planlægger man et landsstævne på Beldringe i dagene 7., 8. og 9. april. Der konkurreres i A1 og A2 langfredag den 7.-4., i A3 og C påskelørdag samt i D og F påskedag. Angående indkvartering, transport til pladsen, forførelse m. m. vil nærmere fremkomme direkte til klubberne. Der uddeles præmier på stedet hver dag a. h. t. de deltagere, som ikke har alle dage disponible.



All in the day's work

FOUR JOBS IN ONE—
AND MORE TO COME

GLOSTER METEOR

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
GLOUCESTER, ENGLAND
BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

„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

KØBENHAVNS

DDL

LUFTHAVN

Vort moderne

**ELEKTROMEKANISKE
VÆRKSTED**

står til Deres disposition.

Vore specialister, kvalificerede til at opfylde
luftfartens strenge tekniske krav, udfører
eftersyn og reparationer samt omvikling af
elektromekaniske enheder

f. eks. Motorer, Generatorer,
Startere, Omformere,
Relæer, Magneter.

Ring venligst efter tilbud på Kastrup 1212,
lokal 295 eller skriv til Det Danske Luft-
fartselskab A/S, Teknisk afdeling, Kastrup.



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

Brugt KZ III eller Auster ønskes til købs.

Stand og billigste pris til FLYV's
 ekspedition, Vesterbrogade 60,
 København V., under billet mrk.
 „køb nr. 12“.

Kontrolmekaniker antages

Fra 1. april bliver en plads ledig
 for en dygtig kontrolmekaniker; må
 være statsautoriseret flyvemekaniker til
 type KZ III.

A/S FREDERICA LUFTFART

Dalegade 53 . Fredericia

Nyt svæveflyvetidsskrift

THERMIK

(trykt på tysk)

Årsabonnement kr. 15,—

C. Bornakke, Hyltebjerg Allé 40 B

København Vanløse

Continental Motorer til salg.

Ejere af Piper Cub, som benytter Continen-
 tal A 65-8 motor, kan anskaffe sig reserve-
 motor og reservedele ved henvendelse til fir-
 maet Fingge Bergman, Kärralundsgatan 63 A,
 Göteborg.

Konkurrence mellem Convair og Martin.

Howard Hughes har endnu engang vundet
 den amerikanske presses beviggenhed. Denne
 gang ved en ganske genial ide. Han lader
 nemlig på sin private flyveplads Culver City
 afholde en konkurrence mellem Convair-Liner
 og Martin 2-0-2. Denne konkurrence vil
 sandsynligvis afgøre TWAs køb af DC-3-efter-
 følger. Der er ingen tvivl om, at både Convair-
 og Martin vil sætte alle sejl til. Convair har
 i øjeblikket 15 fuldt færdige Convair-Linere,
 som skal sælges. Martin har endnu kun Mar-
 tin 2-0-2 på samlebåndet. Kun prototyper-
 ne flyver. En af disse skal antagelig omdan-
 nes til turbo-reaktor-flyvemaskine.

C. C.

KALENDER

Motorflyvekalender:

10. 6. International Invitation Air Rally,
 Yorkshire Aeroplane Club.
- 15.—18. 6. Benelux-rundflyvningen.
17. 6. King's Cup Air Race, Wolverhampton.
- 17.—18. 6. Rallye Aérien International de
 Basse Normandie (Flers de l'Orne).
- 2.—9. 7. International flyveuge i Italien.
15. 7. Grosvenor Challenge Cup Race
 (int.) Newcastle-upon-Tyne.
22. 7. SBAC Challenge Cup Race og Air
 League Challenge Cup Race (int.)
 Sherburn in Elmet.
19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race
 (int.) Fairwood Common Aerodrome,
 Swansea.

Svæveflyvekalender:

- 3.—16. 7. Verdensmesterskab, Örebro, Sverige.

Diverse:

- 28.5.—4.6. FAI's generalkonference, Sthlm.
- 10.6.—25.6. International luftfartsudstilling i
 Bruxelles.

Modelflyvekalender:

5. 3. Anden distriktskonkurrence.
12. 3. Repræsentantskabsmøde og danmarksmesterskab for indendørs modeller (Sjælland).
- 6.—7. 4. Landskonkurrencer i Odense.
23. 4. Tredie distriktskonkurrence.
7. 5. DM for gasmotormodeller (Århus).
18. 5. Udtagelse til Wakefield og landskamp.
4. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
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.

★

Svæveflyvebladet »Thermik«.

Vi har flere gange bragt citater fra det nye tyske svæveflyveblad »Thermik«, og man har fra læserkredsen gentagne gange spurgt, hvor bladet kunne fås. Som det fremgår af en annonce i dette nummer, er det nu muligt at få bladet i Danmark.

Det er udkommet i de sidste to år trods de store vanskeligheder, som tyske luftfartstidsskrifter idag må kæmpe imod, og for hvilke allerede en lang række er bukket under.

Der findes kun få svæveflyveblade i verden, men selv om »Thermik« er udkommet i et land, hvor svæveflyvning ikke er tilladt i øjeblikket, har det dog under redaktion af den 22-årige Hans Deutsch og med en række fremragende medarbejdere verden over opnået en stilling, som betragtes med respekt, og som har bragt det læsere blandt svæveflyvere i mange lande. Naturligvis kæmper bladet for at opnå tilladelse til at genoptage svæveflyvningen i Tyskland under rent sportslige former, men herudover har det bestræbt sig for at orientere sine læsere om svæveflyvningens stilling verden over. I det nye år er det også hensigten at medtage en modelflyveafdeling.

Kursus for flyvemekanikere på Teknologisk Institut.

Den 1. marts d. å. påbegynder DANSK FLYVE-TEKNIKERSKOLE sit næste forberedelseskursus til certifikatprøven for kontrolmekanikere. Dette kursus, der bliver det 6. i rækken, vil strække sig over 15 måneder. Kursus afholdes som aftenundervisning, omfattende såvel teoretiske fag som værkstedsovelser.

Der optages kun flyvemekanikere, som har svendepåske inden for maskin- eller automekanikerfaget og endvidere har arbejdet mindst 18 måneder ved fabrikation, reparation eller vedligeholdelse af luftfartøjer.

Alle oplysninger fås ved henvendelse til skolens kontorer, Hagemannsgade 21, eller Bülowvej 34.

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.

Announcepris:

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

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

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs ærespokal for 1949 overrækkes



Civilingeniør P. Kampmann.

civilingeniør
P. Kampmann

På selskabets 40-årige stiftelsesdag den 20. januar 1949 fik detsomgave fra pressens luftfartsmedarbejdere overrakt en stor sølvpokal, der foruden selskabets emblem bar følgende inskription:

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Ærespokal 1948—1957.

Hvert år i januar måned skal selskabets bestyrelse overrække denne pokal til en dansk mand eller kvinde, der har gjort en særlig anerkendelsesværdig indsats for dansk flyvning eller luftfart. Pokalen bærer årstallene fra 1948 til 1957 og ud for hvert årstal indgraveres navnet på den, som får pokalen overrakt. Når de ti år er gået, bliver pokalen selskabets ejendom, hvorefter den opbevares i selskabets arkiv eller anbringes i det luftfartsmuseum, der engang må komme, for på denne måde at give de mænd og kvinder, der har haft den overrakt, et varigt minde.

Ved en lille højtidelighed i selskabets lokaler blev ærespokalen for 1949 overrakt direktør for Det Danske Luftfartselskab, civilingeniør P. Kampmann.

Indehaveren af pokalen for 1948 var kaptajn John Foltmann.

★

Kongelig Dansk Aeroklub inviterer til flyverbal.

Tirsdag den 28. februar kl. 1930 indbyder Kongelig Dansk Aeroklub sine medlemmer (med ledsagere) til filmsaften og flyverbal i Borgernes Hus, Rosenborggade 1. Aftenens program vil i store træk blive følgende.

Direktør I. Boisen, Minerva-Film, viser filmen »Sikkerheden på lufruten over Atlanten«.

Derefter spiller orkestret under ledelse af kapelmester Sc. Tognarelli op til dans. Kl. ca. 1000 samles de, der har lyst dertil, til et hyggeligt stykke smørrebrød (der serveres 3 stk. smørrebrød, øl, snaps og kaffe plus betjening for 9 kr.), og derefter fortsætter dansen til kl. 0100. I aftenens løb vil der blive budt på en lille underholdning.

★

Adgangen til foredraget er gratis.

Billetter til spisningen vil blive tilsendt de pågældende efter indsendelse af beløbet 9 kr., eller de kan afhentes og betales på Aeroklubens kontor. Seneste frist for afhentning af billetter til spisningen er den 20. februar.

Det er Aeroklubben's hensigt at skabe en hyggelig aften for sine medlemmer, og man håber, at så mange som muligt af såvel de personlige medlemmer som klubmedlemmerne vil gøre Aeroklubben den glæde at deltage i sammenkomsten.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

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

Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade
4, 4., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

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.

MODELFYVERÅDET

Formand: Johs. Thinesen, Oppermanns-
vej 1, Odense.

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

Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232,
Hvidovre.

Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v.
112, Århus. — Postgiro 520.84.

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.

Mødeaften torsdag den 2. februar.

Torsdag den 2. februar 1950 kl. 2000 afholdes mødeaften i Nationalmuseets foredragssal, indgang Ny Vestergade.

Kaptajn Michael Hansen vil holde foredrag om sine flyvninger på Grønland og vise den pragtfulde farvefilm (Tingmis-sartoq) fra flyvningen over Grønland, Labrador og Amerika i sommeren 1949.

Vi håber, at dette nummer kommer læserne tids nok i hænde til også at underrette klubbernes medlemmer om foredraget. Som sædvanlig har alle medlemmer af flyveklubber, der er tilsluttet KDA, adgang.

Kongelig Dansk Aeroklub.

Til medlemmernes orientering kan vi meddele, at forhandlingerne om klubbernes tilslutning til den nye organisation endnu ikke er helt tilendebragt for motorflyvernes og enkelte svæveflyveklubbens vedkommende. Forhandlingerne præges imidlertid af god villie fra begge sider, men der må regnes med en overgangsperiode, inden den nye organisation for alvor kan begynde at fungere.

Derfor vil man til tider finde en sammenblanding af betegnelserne DKDAS og KDA, ligesom unionerne jo heller ikke endnu er formelt ophævet.

Luftposten.

I forbindelse af vor notits i sidste nummer side 18 om tidsskriftet »Luftposten« artikler om radionavigationshjælpe midler gør redaktøren, overassistent S. O. Madsen, os opmærksom på, at man også kan bestille bladet ved at telefonere til ham (AM 477u). Den indledende artikel om Luftfartens Teleteknik fandtes i januarnummeret af bladet.

Pointskonkurrencens resultat.



Henry Ekelund med en reaktionsdrevet model i sommerlejren 1949.

Flittigste danske modelflyver i 1949 var Henry Ekelund, der var medlem af Sportsflyveklubbens modelflyvesektion. I pointskonkurrencen, der strækker sig over hele året, og som tager hensyn til både teoretisk virksomhed, bygning, flyvning, organisatorisk virksomhed, lodseddsalg m. m., opnåede Henry Ekelund ialt 735 points. Han satte danmarksmarkrekorder, årsrekorder, tog diplomer og deltog i en masse konkurrencer, ikke mindst i flyvedagskonkurrencerne, ligesom han byggede et stort antal vidt forskellige modeller.

Nr. 2 blev Kai Hansen, Kolding modelflyveklub, med 537 points. Kai var også både energisk og resultatrig og deltog således i samtlige 6 distriktskonkurrencer, hvor han opnåede at vinde to klasser.

Henry Ekelund vinder en flyvetur på en time, udsat af direktør Chr. Thomas, samt en dieselmotor, udsat af Sv. Greig. Kai får en flyvetur på en time udsat af løjtnant Sylvest Jensen, samt noget motorgummil, mens nr. 3, som er Donald Thestrup fra Kolding, får en ladning motorgummil.

Billige årsrekorder.

Mange modelflyvere fulgte Henry Ekelunds eksempel og tog fat på årsrekorderne allerede nytårsdag. Der indkom ialt 12 ansøgninger, og de bedste var:

Svævemodeller, tid: Kai Hansen (611) 224 sek. — Distance: Knud Wünsche (612) med 1250 m. Gummimotormodeller: H. Ekelund (113) 123 sek. — Wakefield: H. Ekelund 111 sek.

Erhvervsflyverbryllup.

Den 23.-12. fandt det første danske bryllup mellem to erhvervsflyvere sted i Odense. Det var vor første kvindelige erhvervsflyver, Erna Larsen, der blev gift med en anden civilt uddannet erhvervsflyver, Helge Eriksen. — FLYV gratulerer.

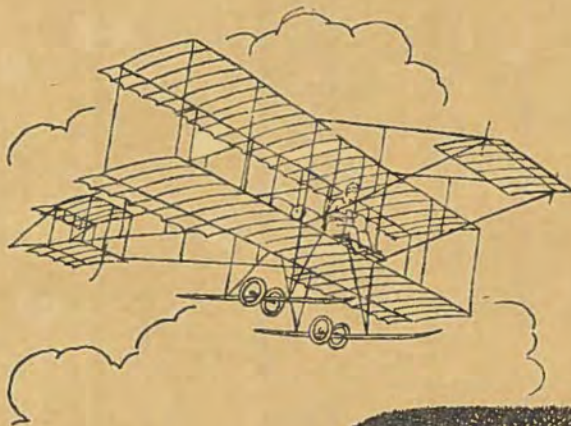
Korrespondance med hollænder.

En ung hollænder, medlem af svæveflyveklubben i Twente, ønsker at korrespondere (på engelsk) med en 16—17 årig dansk mand eller kvinde, som er medlem af en svæveflyveklub eller anden flyveklub. Skriv til Her Koning, Aandorp 4, post Almelo, Holland.

Husk navn og adresse.

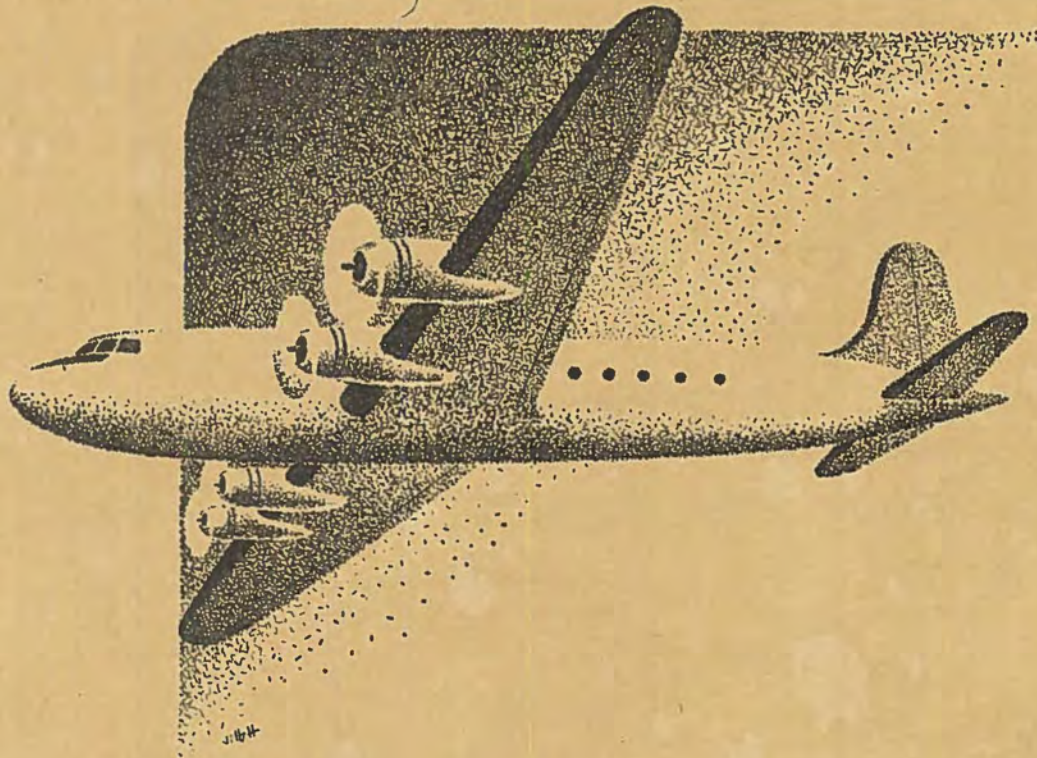
Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frakteret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: navn og 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 benzinen, 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-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

Braniff International
Airways

British Commonwealth
Pacific Airlines

Delta Air Lines

F.A.M.A.

K.L.M.

National Airlines

Panagra

Philippine Air Lines

Sabena

Scandinavian Airlines
System

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**

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

23. ÅRGANG

MARTS 1950

PRIS 50 ØRE



Ved redaktionens slutning var ialt 13 Gloster Meteors ankommet til Danmark.
Her ses tre af den tospædede udgave Meteor 7 på vej fra England.

3

INDHOLD:

Dansk privatflyvning i 1949 ★ Jordomflyvninger i 1924 og 1949 ★
Sylvest Jensens luftcirkus ★ Dansk Flyveteknikerskole ★ Franske
svæveplaner ★ Linestyret hastighedsflyvning

40 år er gået...

*B*ristol Aeroplane Company Limited's fyrretyvedrs historie er mere end historien om et af pionerfirmaerne indenfor britisk flyvemaskineindustri; det er selve flyvningens historie. Filton har set den gradvise udvikling af flyvemaskinen fra de lærredsbetrunkne kasser med deres væld af stivere og barduner til „skygge“-produktionen af den 1' verdenskrigs jagere... fra tyvernes magre år til masseproduktionen af sådanne krigsflyvemaskiner som Blenheim, Beaufort og Beaufighter og Brabazon's første flyvning. Og flyvemaskinens udvikling er gået hånd i hånd med udviklingen af „Bristol“ flyvemotorer fra de ventiludstyrede Jupiter, Mercury og Pegasus til de ventilløse Hercules og Centaurus og propelturbinerne Thetys og Proteus.... Bristol Aeroplane Company kan med stolthed se tilbage på en fyrretyvedrs konstant udvikling, som hovedsageligt er opnået ved en opmuntring af de individuelle ideer og foretagsomheden blandt firmaets arbejdere.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND

Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING · SVÆVEFLYVNING · MODELFLYVNING

Nr. 3

Marts 1950

23. årgang

Dansk flyveindustri som led i atlantpagten?

FORLYDENDER i dagspressen vil vide, at det under forhandlingerne i London i atlantpagtens nordeuropæiske gruppe skal være overvejet at lade Danmark fremstille dele til Gloster Meteor.

Det forekommer rimeligt, at også vi yder vort bidrag til flyvemaskinefremstillingen, og det vil spare os udenlandsk valuta, idet der kan anvendes dansk arbejdskraft.

Dansk flyvemaskineindustri har hidtil været af beskedent omfang — begrænset til licensbygning af militære maskiner hos Hærens Flyvertropper og Orlogsværftet indtil besættelsen samt til fremstilling af skole- og privatflyvemaskiner hos Skandinavisk Aero Industri, som desværre næsten er gået i stå nu, idet det synes at have skortet på planlægning fra det offentlige side på dette område (se vor leder i november).

Fremstilling af moderne helmetal-flyvemaskiner stiller anderledes krav, end den hidtidige produktion har gjort. En sådan industri kan ikke improviseres, men kræver en grundig og kostbar opbygning. En rationel udnyttelse fordrer, at der fremstilles et betydeligt større antal flyvemaskiner end hidtil.

Men ligesom f. eks. Holland nu bygger Meteor 8 i 300 eksemplarer til sig selv og Belgien, mens Belgien på den anden side licensbygger reaktionsmotorerne, så må der inden for atlantpagtens rammer kunne træffes tilsvarende aftaler for vort vedkommende, hvad enten det bliver Meteor, en helt anden type eller en motor, der kan blive tale om.

Under alle omstændigheder vil det have betydning for landet, såvel forsvaremæssigt som finansielt og beskæftigelsesmæssigt at have en egen flyveindustri, og vi håber, at der snart må blive udformet konkrete planer.

FLYV

DANSK PRIVATFLYVNING i 1949

Store vanskeligheder af økonomisk og praktisk art
bevirkede en betydelig tilbagegang

DET er ikke nogen særlig lystelig opgave at skrive en oversigt over dansk privatflyvning sidste år, for det har igen været et år med kraftig tilbagegang.

Forøvrigt er det egentlig slet ikke FLYV's opgave at indsamle sådanne oplysninger, som privatflyvernes organisation burde kunne stille til vor rådighed, ligesom modelflyvernes og svæveflyvernes unioner altid har gjort det. Men det vil nu blive ændret under KDA's ledelse.

Ifølge luftfartsmyndighedernes oplysninger er der i 1949 kun udstedt 66 nye privatflyvecertifikater mod 180 i 1948. Antallet af gyldige certifikater i begyndelsen af 1950 var endda gået ned til 406 fra 416 pr. 31. 12. 48, et vidnesbyrd om, at et ikke ubetydeligt antal privatflyvere i hvert fald foreløbig har givet op overfor de høje priser og vanskelige forhold og deponeret certifikatet.

Nogen oversigt over det samlede antal flyvningstimer foreligger endnu ikke, men de tal, som opgives fra de forskellige klubber og firmaer, der beskæftiger sig med skoleflyvning og udlejning til privatflyvere, taler deres dystre sprog.

I vor sidste årsartikel om privatflyvningen i marts 1949 gennemgik vi systematisk privatflyvernes vanskeligheder. — På det første område, skatter og afgifter, kunne vi kort efter med glæde notere, at den meget upopulære benzinskat atter blev ophævet. Det samme gjaldt afgiften på flyvelotteriet. Det var da to betydelige fremskridt, men de har ikke kunnet forhindre videre tilbagegang. M. h. t. benzinen er jo også at bemærke, at devalueringen siden har bevirket en stigning i benzinprisen.

På materielområdet har den store nedgang i flyvningen bevirket, at der er flyvemaskiner nok i landet, og priserne — der for et par år siden lå højere for brugte end nye maskiner — er raslet betydeligt ned; til helt under halvdel af den oprindelige pris. Det kan naturligvis glæde nye købere,

men gør kun ondt værre for de hidtidige indehavere.

Flyvepladsspørgsmålet har især i hovedstadsområdet været det største problem. Sportsflyveklubben måtte rømme Lundtofte, hvis anvendelse igrøvrigt havde været stærkt begrænset; og flytte til Københavns lufthavn, som nok har sine fordele, men hvor en »døvtum« privatflyver ikke altid føler sig rigtig hjemme. Utallige forhandlinger har været ført for at få Skovlunde udbygget til officiel privatflyveplads, efter at planerne om en flyveplads ved Brøndbyvester var strandet.

Ude i landet er der enkelte forbedringer at spore, men den store udbygning af en hel række pladser lader stadig vente på sig, og nogle steder er man ved at tabe tålmodigheden og bruge jorderne til andre formål.

M.h.t. myndighedernes regler for privatflyvningen, så synes der i øjeblikket at være muligheder for visse lempelser, og KDA er i kontakt med myndighederne med dette formål for øje.

Dansk Motorflyver Union har været en organisation i opløsning i det forløbne år, uden at man endnu er blevet færdig med de forhandlinger, der føres angående klubbens direkte tilslutning til Kongelig Dansk Aeroklub. Det må håbes, at man meget snart kan nå til et resultat her, således at aeroklubben og dens motorflyverråd kan tage fat på de mange nærliggende opgaver til privatflyvnings fremme, som ligger og venter.

Man er således i gang med forberedelsen af et centralt »oplysningskontor« med kortsamling. Dette vil bl. a. efterkomme en henstilling fra FAI, der er meget interesseret heri, og sådanne kontorer er bl. a. oprettet i England, Holland, Frankrig og Schweiz.

Det nye år vil sikkert bringe nye udenlandsture, indenlandske stævner og konkurrencer. Må vi i den forbindelse henstille til arrangørerne at lægge planerne i god tid,

således at de kan blive koordineret; i fjor blev der med kort varsel arrangeret stævner tre steder i landet på tre søndage i træk. I den henseende kunne motorflyveklubberne f. eks. lære en del af modelflyverne, hvis program for 1950 var klar allerede i november.

Der er således masser af opgaver at tage fat på for aeroklubben og motorflyveklubberne.

At man trods megen modgang heller ikke helt har tabt humøret og lysten til flyvning rundt om i landet fremgår da også af de følgende oplysninger, som vi har modtaget.

Sportsflyveklubben.

Tilbagegangen for den danske privatflyvning illustreres slående af tallene for vor største klub, Sportsflyveklubben i København. Mens den for nogle år siden havde 1500 medlemmer, så sank tallet i 1949 fra 1204 til 660. Antallet af flyvetimer begyndte i 1946 med 2150, steg så enormt i 1947 til 4792, sank i 1948 til 2941 og videre i 1949 til 1541 timer.

Klubbens egen flyvemaskinepark består uforandret af 2 KZ III og en KZ VII. Desuden kan der disponeres over 2 KZ III og en Auster Autocrat, tilhørende medlemmer af klubben. Herudover er 6-7 medlemmer selvejere.

Klubben råder over en fast instruktør (Kurt Nielsen), en mekaniker og en kontormand. I 1949 fik 15 medlemmer certifikat, og 10 er under uddannelse.

Flyvetimerne fordeles sig med 548 timer skoleflyvning, 928 timer udlejning (heraf 350 timer med de tre medlemsmaskiner) og 65 timer anden flyvning.

Indtil 1.10. var udlejningsprisen 54 kr. for KZ III og Auster, 72 for KZ VII, derefter henholdsvis 60 og 80 kr. Skoleflyvning 20 kr. ekstra. Minimumsprisen for udlejning pr. dag er nu 200 kr. for KZ III og Auster, 265 kr. for KZ VII.

Klubbens 660 medlemmer omfatter også model- og svæveflyvesektionernes medlemmer samt de ikke-flyvende medlemmer, men ikke mindre end 208 har certifikat som motorflyvere. Nogle af disse er dog uddannet andetsteds.

På teorisikolen har der kun været to normale hold med 27 elever, men medlemmerne har i stor grad benyttet sig af adgangen til udvidede kundskaber i f. eks. meteorologi, navigation, instrumentflyvning, radiotelefon, radionavigations- og radiolandingssystemer. 25 medlemmer har erhvervet radiotelefoncertifikat. Mange har taget Linktræning hos DDL, hvor prisen nu er kommet ned til 25 kr. i timen. 5 medlemmer har fløjet natflyvning (i Odense lufthavn) og en del har fået erhvervsflyvecertifikat.

Klubbens forhold m. h. t. flyveplads har været elendigt i 1949, skriver *William Nielsen*. Således har klubben på Lundtofte ikke kunnet drive nogen form for rundflyvning, flyvning med medlemmer (prøvelektioner) o. lign., men man har måttet flyve skoleflyvning såvel i Skovlunde som på Geddesdal ved Tåstrup. Den 1. juli måtte klubben flytte fra Lundtofte og leje hangarplads i Zonens gamle Eternithangar i Københavns lufthavn. Denne hangar har imidlertid ikke mulighed for opvarmning til kontoret eller elektrisk strøm til lys og teknisk brug (mekaniker), hvorfor udgifterne til reparationer er blevet meget store, idet man har måttet benytte sig af fremmede reparationssteder.

Medlemmerne har vist en ikke uforståelig

uvilje mod udlejningsflyvning fra Kastrup, idet flyvning herfra er meget omstændelig med ind- og udklarering, der nemt tager 1/2 time hver gang. Når der så yderligere skal spildes tid med at flyve andetsteds hen for at drive skoleflyvning, er det jo ikke uforståeligt, at skole- og udlejningsflyvningen er blevet meget stærkt indskrænket.

Foruden at deltage i den vidunderlige tur til Spanien har klubbens medlemmer deltaget i samtlige flyvekonkurrencer og -stævner i Danmark i 1949 og ved konkurrencer vundet adskillige præmier.

Klubben håber meget snart at kunne meddele godt nyt om den københavnske privatflyveplads i Skovlunde, hvor klublivet vil kunne opblomstre igen og føre til forøget interesse for sportsflyvningen i Danmark.

Dansk Lufttaxa.

Dansk Lufttaxa, der har 1 Oxford, 1 KZ VII og 5 Auster-maskiner, som flyves af 2 flyvelærere og passes af 4 mekanikere, har uddannet flyvere til 12 nye certifikater i 1949, heraf 5 erhvervscertifikater.

Der er fløjet 570 timer skoleflyvning, 178 timer udlejning og 842 timer anden flyvning, ialt 1590 timer.

Foruden Københavns lufthavn har man fløjet fra Kirstinesminde ved Århus, der har været benyttet som uddannelsesplads.

Der har været foretaget adskillige udenlandsture.

RAF i Esbjerg.

RAF betyder i denne forbindelse navnet på en ny flyveklub, Ribe Amts Flyvere, som løjtnant P. Perch, Vestjysk Flyveskole, har startet, og som omfatter 20 aktive flyvere. Perch har i England købt en Link-træner, som medlemmerne skal kunne benytte til nedsat pris, ligesom der vil blive givet dem andre fordele i form af lavere pris pr. flyvetime, udvidet teoretisk undervisning, konkurrencer, foredrag m. m.

Vestjysk Flyveskole har 4 maskiner, 2 flyvelærere, 2 teorilærere og 1 mekaniker. Der er udstedt 5 nye certifikater i 1949. Timetal opgives ikke. Der er fløjet skole-, rund-, taxa-, kunst- og fotograferingsflyvning foruden udlejning. Flyvepladsforholdene er gode, værksted og hangarforholdene vil blive bedre i det nye år.

Vestjysk Flyveklub, Esbjerg.

Klubben ejer selv en maskine, medlemmer privat to. Der er 80 medlemmer, heraf 23 certifikatindehavere. Klubben driver ikke skoleflyvning og har derfor ikke lærerkræfter, men en mekaniker. I 1949 er der fløjet 215 timer, næsten udelukkende udlejning. Prisen er forbavsende lav: 39 kr. for den første time og 36 for de efterfølgende, hvori er inkluderet dækning for selvrisiko.



Herning flyveplads fra luften. Ved siden af hangaren ses bygningen, der rummer kontor, venteværelse og lejlighed for flyvepladslederen.

Klubben holder til i en lejet hangar i lufthavnen og forventer et klubhus indrettet i 1950. Medlemmer har fløjet til Holland og deltog i spanienturen. Der har været afholdt flere flyvekonkurrencer. Hvert år i august konkurrerer medlemmerne om en vandrepræmie, bestående af et sølvfad, udsat af autoforhandler *Carl Hansen*.

Til slut skriver konsul *Willemoes*: Klubben håber i 1950 at se en organisation, der på en effektiv måde er i stand til bl. a. at kunne tale privatflyvningens sag over for myndighederne. Ligeledes synes vi, at denne organisation skulle kunne være sine medlemmer behjælpelig med råd og vejledning, fremskaffelse af kortmateriale m. m. m., således at man ikke er mere eller mindre nødt til at henvende sig til Royal Aero Club i London, hver gang man planlægger ture til udlandet. Klubben håber, at tiden fremover vil arte sig således, at klubben fortsat vil kunne udleje sin maskine til medlemmerne til en moderat pris.

Flyveselskabet Falstria.

Esper Boel, der har en KZ III og en KZ VII stationeret på flyvepladsen Vennerslund, havde som tidligere omtalt i FLYV arrangeret et vellykket flyvestævne til fordel for Nr. Alslev boldklub i september med deltagelse af 20 fremmede maskiner.

På grund af den gode tilslutning håber man i år at kunne afholde et nyt stævne på Vennerslund, denne gang under mere private former og uden publikum.

Boel mener ikke, at de trange kår, flyvningen har haft i det forløbne år, vil ændre sig væsentligt i 1950.

Frederikshavn.

Frederikshavn Flyveklub oplyser, at den kommunale flyveplads, der nu også er toldflyveplads, har været meget benyttet af privatflyvere fra ind- og udland, ligesom kaptajn *Sandqvist* har haft en taxamaskine stationeret i sommermånederne.

Kristi Himmelfartsdag afholdtes et stort flyvestævne i forbindelse med den lokale turistforenings rundskuearrangementer; der var kunstflyvning, demonstration af ambulanceflyvning, formationsflyvning m. m.

Fyens Flyveklub.

Fra Fyens Flyveklub har vi desværre intet hørt. Vi henviser til omtalen af klubbens generalforsamling. Der blev i 1949 fløjet 930 timer mod 2346 i 1948.

Herning.

Midtjysk Motorflyveklub i Herning har ingen flyvemaskiner selv, men har et nært samarbejde med Herning Luftfart A/S, og har i 1949 haft *Lynholm Nielsen*, Vejle, til at uddanne et hold elever.

Seks maskiner er nu hjemmehørende på den kommunale flyveplads, og desuden kommer der maskiner fra Vejle, Silkeborg, Århus og Holstebro til eftersyn og reparation. Flyvepladsen drives af Herning Luftfart A/S. Chefinstruktør er kaptajn A. H. Jørgensen og instruktør T. Sønderdahl. Flyvepladsleder og kontrolmekaniker J. Schmidt.

Klubben har 112 medlemmer, hvoraf 16 med certifikat og 8 under uddannelse. I 1949 er der udført 170 timer skoleflyvning, 91 timer udlejning og 98 timer rundflyvning, ialt 359 timer. Pris på skoleflyvning er 75 kr., udlejning af KZ III 55 kr., af KZ VII 70 kr.

På flyvepladsen er der hangar til 7 maskiner, værksted, bygning med kontor, venteværelse og lejlighed for flyvepladslederen. Pladsen er åben året rundt. Herning Luftfart har fået afholdsbevilling, så der fra foråret kan serveres små forfriskninger.

Der har været foretaget 4 udenlandsflyvninger fra flyvepladsen, hvor også Dansk Motorflyver Unions flyvedagskonkurrence fandt sted. Klubbens medlemmer har desuden deltaget i konkurrencer i Esbjerg, Rønne og Vennerslund.

Midtjyds Flyveklubs fremtidsplaner er en forøget kampagne for at gøre den danske befolkning air-minded, så vi ved den forøgede tilgang af nye piloter og passagerer kan gøre flyvningen billigere, da den ret høje pris pr. time jo er den værste hemsko for privatflyvningens udvikling. Klubbens syn på udsigterne for 1950 er absolut lyse.

Holstebro.

Holstebro Motorflyveklub har blandt sine ca. 100 medlemmer fem certifikatindehavere, men har ikke fået nye uddannet i 1949 og har heller ingen under uddannelse. I omskoling og udlejning er der med klubbens Auster Autocrat OY-DGI fløjet ca. 100 timer, og dertil kommer 30 timer rundflyvning. Udlejningsprisen er 60 kr. pr. time.

Flyvningen har fundet sted fra en plads ca. 8 km fra byen, men for nylig har kommunen købt en plads kun 2½ km fra byen, som man nu skal til at indrette. Klubben har en udmærket hangar, men intet værksted eller klubhus.

Selv om klubben sidder noget hårdt i det rent økonomisk set, er man optimister og regner med, at den nye plads så nær byen vil betyde øget interesse for flyvningen.

Kolding Luftfart.

Firmaet Kolding Luftfart ejer to KZ III (OY-DAB og DAE). Flyvelærere er N. V. Jepsen og mekaniker G. W. Larsen.

Der er 8 certifikatindehavere og 6 elever under uddannelse. I 1949 blev der udstedt 5 nye certifikater. Der er fløjet 180 timer skoleflyvning og 260 timer rundflyvning med egne maskiner. Prisen for skoleflyvning er 65 kr., for udlejning 55 kr.

Flyvepladsen er beliggende ved »Bøgelund«, ca. 2 km SØ for Dalby kirke og ca. 6 km SØ for Kolding. Der er vindpose i pladens sydlige begrænsning og hangar til 5 maskiner af størrelse som KZ III. »Bøgelund« ejes af proprietær A. Vind Thomsen, som selv er privatflyver. Telefon Dalby 2. Mekanikeren træffes indtil videre hos autoforhandler Ingemann Madsen, telefon Kolding 1408.

Til slut skriver N. Jepsen: »Såfremt privatflyvningen vil blive frigivet m. h. t. landingspladser, d.v.s. at privatflyvere må lande, hvor de finder for godt, tror vi på et godt 1950.«



Kaptajn Sandqvist's flåde i lin formation.

Ålborg.

Ålborg flyveklub har som bekendt ikke selv flyvemaskiner; tidligere havde tre medlemmer privat maskiner, men i det forløbne år har den sidste af disse nu også afskaffet sin.

Klubbens medlemstal er gået yderligere ca. 30 ned til 115, af hvilke 25 har certifikat, mens kun 1 er under uddannelse.

Klubben holder stadig til i lufthavnen, hvor den har klubhus, men noget større klubliv har der ikke rørt sig i 1949.

Enkelte af klubbens medlemmer har under videregående uddannelse været på ture til Holland, Belgien, England og Sverige.

Lrs. Ørum Jensen, der er klubbens formand, udtaler, at man håber, at 1950 må blive noget bedre i flyvemæssig henseende end 1949, der desværre må betegnes som det dårligste i klubbens historie. Trods de vanskelige tider har klubben dog ikke låst hangardørene.

Kaptajn C. H. Sandqvists flyveselskab har en flåde bestående af 2 KZ III, 2 KZ VII og en Auster Autocrat. Der er ansat 2 flyvelærere, 3 piloter, 1 mekaniker samt ikke mindre end 25 mænd og kvinder i andre stillinger.

I 1949 er der udstedt 3 privatcertifikater, 2 erhvervscertifikater og 1 solocertifikat. Der er fløjet 482 timer skoleflyvning og udlejning og 1390 timer rundflyvning og anden flyvning, ialt 1872 timer, en lille fremgang fra 1948.

★

Generalforsamling

i Fyens Flyveklub

Den 31. januar afholdt Fyens Flyveklub sin ordinære generalforsamling under meget stor tilslutning fra medlemmernes side. Den flyvemæssige og økonomiske situation var her, ligesom de fleste andre steder, ikke særlig god, og man så med bange anelser fremtiden imøde. Men takket være DKDAS klaredes situationen på særdeles tilfredsstillende måde. Ved DKDAS mellemkomst ordnedes forholdet til banken, og ydermere overrakte selskabet den betrængte klub en check på 5000 kr. som hjælp til bygning af en mindre træhangar.

Det vedtoges at formindske antallet af bestyrelsesmedlemmer fra syv til fem. Følgende genvalgtes: Sv. Fondt, ing. Kofoed, dir. Bay og Juhl Nielsen, mens ing. Korsgaard, Nyborg, nyvalgtes.

Tilbagegang i svæveflyvernes diplomtal

Tallene på udstedte svæveflyverdiplomer og certifikater i 1949 viser en kraftig tilbagegang. Diplomtallene fordeler sig således for de fire sidste år.

	1946	1947	1948	1949
a-diplom	108	104	87	51
b-diplom	61	121	101	47
c-diplom	72	68	98	53
certifikat	15	35	43	18
sølv-c	1	16	3	9
ialt ..	257	344	332	178

M. h. t. den højere svæveflyvning regner vi jo 1949 for et pænt år, bedre end 48, men ovenstående tal må give anledning til eftertanke. Det må særligt anses for uheldigt, at uddannelsen af begyndere er gået så stærkt nedad. Men det er jo f. eks. for Københavns og omegns vedkommende ikke så mærkeligt p. gr. af flyvepladsforholdene.

Den øvrige svæveflyvestatistik er desværre endnu ikke færdig, idet en del klubber, der iblandt nogle af de største og førende, ikke havde indsendt deres statistik til tiden.

★

Modelflyvningen i 1949

Allerede den 9. januar afleverede Dansk Modelflyver Union sin 21-sidede udsørgelige årsberetning med indgående analyser og statistik over modelflyvningen i Danmark sidste år.

Det fremgår heraf, at det totale medlemstal i 1949 var 818 medlemmer fordelt på 51 klubber, hvilket vist er det højeste tal i unionens historie. Desværre er der ikke i klubberne gjort nok for de mange nye medlemmer, så frafaldet ved kontingentbetalingen til KDA for 1950 var også større end normalt.

Der har været rapporteret 113 konkurrencer mod 105 i 1948, og resultaterne er gået en lille smule frem i gennemsnit. Især er fremgangen god for motormodellerne.

Foruden en international rekord har modelflyverne i 1949 sat 22 danmarkrekorder mod 10 i 1949.

Der var meget livlig kamp om selskabets årsrekordpokaler, hvor der er anerkendt 20 præstationer. De vandtes til slut af flg.:

Svævemodeller: Jørgen Laurersen, Svendborg, 33 min. 03 sek. og Jens Arne Lauridsen, Vejle, 44,2 km. Gummimotormodeller: Arne Hansen, Odense, 16 min. 22 sek., Wakefieldmodeller: Carl Johan Petersen, Odense, 183 sek. og gasmotormodeller: Valdemar Petersen, Odense, 17 min. 07 sek.

Der blev anerkendt 20 diplomprøver (235 i 1948), hvoraf 154 med svævemodeller. Tilbagegangen især i begynderdiplomet står naturligvis i nær forbindelse med frafaldet af medlemmer.

På unionens kort over distanceflyvninger er der indtegnet 21 flyvninger fra 5 til 44,2 km.

Unionens konkurrencesvæveflyvermodel Suomi har atter været årets resultatrigeste type. Begyndermodellen Simplex II blev udsendt som en forbedring af den gamle Simplex, og til sidst på året udsendtes den linestyrede model Samba.

Som helhed må 1949 betegnes som et tilfredsstillende modelflyveår.

To flyvninger rundt om jorden med 25 års mellemrum

På 172 dage i 1924 og på 4 dage i 1949

Af orlogskaptajn E. J. Overbye



25 års udvikling: Øverst Douglas World-Cruiser (450 hk, 4000 kg fuldvægt) og nederst Boeing B-50 (8800 hk, 63560 kg).

I februar 1949 foretog et luftfartøj fra det amerikanske luftvåben en non-stop flyvning rundt om jorden. Denne flyvning vakte naturligvis en vis opsigt, omend ikke så stor som man måske skulle have ventet, da den absolut var en enestående præstation. Men det er i og for sig betegnende for det standpunkt, flyvningen har nået i dag, og for den måde, hvorpå flyvninger af denne art opfattes nu, at det ikke betragtes som en rytsende sensation.

Det forekommer dog bemærkelsesværdigt, at denne seneste jordomflyvning fandt sted netop 25 år efter den første gennemførte flyvning rundt om jorden, og det kan derfor være morsomt at kaste et blik tilbage og genopfriske erindringen om de forhold, hvorunder den første flyvning fandt sted, for at få et klarere indtryk af, hvad de forløbne 25 år har betydet for flyvnings udvikling.

I 1924 blev der fra forskellige landes side gjort forsøg på at flyve rundt om jorden, men kun amerikanerne nåede i den omgang at fuldføre denne vanskelige opgave. Det var mænd inden for det amerikanske luftvåben, der fik tanken om at deltage i kapløbet og med held bragte den til udførelse.

Selve forberedelsen af jordomflyvningen var et kæmpearbejde, hvori både den amerikanske marine, kystbevogtningen, fiskeriinspektionen, diplomatiet og mange flere instanser måtte inddrages. Uden iøvrigt at gå i detaljer kan det nævnes, at der skulle skaffes overflyvningstilladelser, kort og oplysninger om tilstedeværende landingsmuligheder på land og vand, der skulle udlægges depoter

af brændstof, olie, reservedele og værktøj; endogså reservemotorer blev sendt ud på passende steder på ruten. Skibe fra marinen og kystbevogtningen skulle placeres overalt, hvor ruten dækkede større strækninger over vand, og flyveofficerer udstationeres som basis- eller strækningsofficerer på de steder, hvor forsyningstjeneste m. m. kunne forventes at frembyde særlige vanskeligheder. Endelig blev der foretaget en omhyggelig undersøgelse af meteorologiske forhold for at man kunne fastlægge den gunstigste rute og omflyvningsretning. Denne undersøgelse bevirkede, at amerikanerne i modsætning til alle andre valgte at flyve mod vest.

Alle disse forberedelser blev udført til de mindste detaljer med sædvanlig amerikansk storsyn på bekostningsspørgsmålet, hvilket i høj grad har bidraget til den heldige gennemførelse af foretagendet.

Det blev overdraget til Donald Douglas at fremkomme med et udkast til et nyt luftfartøj specielt til formålet; udkastet blev godkendt, og der blev bygget et forsøgs-luftfartøj, som blev underkastet indgående prøver, som medførte forskellige forbedringer. Så snart resultatet var fuldt tilfredsstillende, blev der bygget fire luftfartøjer efter den gennemprøvede model. Alle fire skulle sendes af sted på jordomflyvningen, ikke fordi man forventede at kunne gennemføre en formationsflyvning, men fordi man håbede, at i hvert fald eet af dem skulle få held til at nå tilbage til udgangspunktet.

Det udvalgte luftfartøj »Douglas World Cruiser« var et tosedet biplan med en 450

HK 12-cylindret vandkølet »Liberty« motor. Understellet var omskifteligt til hjul eller pontoner. Iøvrigt havde det følgende data:

Tomvægt ca. 3000 kg, Fuldvægt 4000 kg, spændvidde 15,2 m, længde 11,5 m, brændstofbeholdning 1759 l, oliebeholdning 114 l, vand, reserve, 19 l.

Vanskeligheder i starten.

Da luftfartøjerne var færdige, prøvefløjte og i orden, blev de af de udvalgte besætninger fløjte til udgangspunktet Seattle, Vancouver, hvor de blev døbt, og navnelisten så nu således ud:

»Seattle« Major F. Martin, Sergeant Harvey.

»Chicago« Lnt. Lowell Smith, Lnt. Leslie Arnold.

»Boston« Lnt Leigh Wade, Lnt. Henry Ogden.

»New Orleans« Lnt. Erik Nelson, Lnt. John Harding.

For det første stræk var luftfartøjerne forsynet med pontoner og lå nu i begyndelsen af april 1924 klar til start på Lake Washington. Afgangen var fastsat til den 4. april om morgenen, men på denne dag var det så tåget, at starten måtte udsættes til næste dag. Ved starten følgende morgen fik »Seattle« havari på propellen og den ene ponton, så afgangens måtte atter udskydes.

Endelig den 6. april kom tre af luftfartøjerne af sted mod det første stop, Prince Rupert i Canada. »Boston« måtte efter et forgæves startforsøg lettes for en del af udrustningen og trimmes om, men fulgte så alene efter de andre.

Vanskelighederne meldte sig straks i form af tåge, sne, regn og voldsomme storme, men alle fire luftfartøjer kæmpede sig frem til Seward i Alaska, hvorfra de startede igen den 15. april om morgenen. Tre af dem nåede trods dårlige vejrforhold frem til Chignik, men uheldet var igen ude efter »Seattle«, som måtte nødlande, da olietrykret var faldet til nul. Nødlandingen kunne til alt held foretages i en beskyttet bugt, og her blev de snart efter fundet af en af de udstationerede destroyere, som var blevet alarmeret pr. radio fra Chignik (luftfartøjerne havde ingen radio). Det viste sig, at motoren ikke kunne repareres, så en ny motor blev rekvireret fra Dutch Harbor og transporteret til nødlandingsstedet af en Coast Guard Cutter.

Den 25. april var »Seattle« klar igen og nåede efter en hasarderet flyvning i sne-storm til Chignik, som de tre andre imidlertid havde forladt den 19. april for at flyve til Dutch Harbor, hvor de nu afventede »Seattle« medens luftfartøjer og motorer fik tiltrængte eftersyn.

Vejret viste sig stadig fra sin dårligste side; når det ikke var tåge eller snetykning, rasede der så voldsomme storme, at besætningerne havde de største vanskeligheder med at sikre luftfartøjerne på deres ankerpladser. Først den 30. april faldt der lidt ro over forholdene, og der blev sendt meddelelse til Chignik, at vejret ved Dutch Harbor lovede godt for en landing senere på dagen. Major Martin tog straks chancen og startede med »Seattle«. Men i Dutch Harbor ventede man hele dagen forgæves, og da mørket indtraf, uden at man nogen steder havde hørt noget til »Seattle«, var man klar over, at den igen havde haft uheld. Der blev traks sat en større eftersøgning i gang med alle de skibe, der var i området og med patruller ind i landet, men uden resultat.

Lowell Smith overtager kommandoen.

Den 2. maj fik Lowell Smith ordre til at overtage kommandoen og fortsætte snarest muligt med de resterende luftfartøjer. Først længe efter fik han meddelelse om, at Major Martin kort efter starten fra Chignik var fløjet ind i tåge, medens han forsøgte at gå tværs over land til nordsiden af halvøen. Da han stadig blev tvunget længere og længere ned, til han fløj med pontonerne få meter over jorden, og da han mente at have passeret det højeste terræn, bestemte han sig til at stige gennem tågen, men fløj herunder ind i en fjeldskræning. Den højre ponton havde taget skræningen først og drejet luftfartøjet, så det stoppede ca. 100 meter højere oppe ad skræningen. Hele understellet og højre plankonstruktion var totalt havareret, men begge flyvere slap med mindre skrammer. Under svære strabadser lykkedes det dem i løbet af 12 dage at nå frem til beboede steder.

Den reducerede gruppe startede den 3. maj fra Dutch Harbor for at flyve til den yderste af Aleuterne, Attu, men løb som sædvanlig ind i tåge, og efter at have fløjet det meste af strækningen i få meters højde foretrak de at lande ved øen Atka. Her måtte de nu vente, indtil et forsyningskib ankom med brændstof og olie, og da alt var klart til at fortsætte, atter vente på hæderlige vejr-rapporter.

Disse indtraf den 9. maj, men det var da nødvendigt at starte med vinden tværs, hvilket nær havde sat punktum for »Boston« s videre færd. Netop som den var kommet i luften, kom der en kraftig kasevind, som Nelson prøvede at undgå, men den tungt-lastede luftfartøj ramte trods alle anstrengelser atter vandet med over 130 km's fart. Takket være korrekt manøvrering slap luftfartøjet godt fra den ubehagelige hændelse og snart efter var alle tre på vej mod næste station og nåede velbeholdt til Attu.

Her blev der igen lang ventetid, før flyvningen kunne fortsættes over det sidste stræk mellem øer tilhørende henholdsvis det amerikanske og asiatiske fastland. Flyvningen over havet mellem Attu og Komandorski, 560 km, er i beretningen om jordomflyvningen kaldt »den første flyvning over Stillehavet«, hvilket kunne friste til at trække på smilebåndet, hvis man ikke tænker på de yderst vanskelige betingelser, hvorunder den blev udført, og som fuldt ud berettiger stoltheden over denne præstation.

Først den 15. maj forlod man Aleuterne og ankom til Bering Ø i Komandorskigruppen. Dette var imidlertid russisk område, hvortil der ikke var søgt landingstilladelse, da forholdet mellem U.S.A. og Rusland heller ikke på den tid var præget af venskabelighed, så der måtte snarest med assistance af det Coast Guard skib, som lå klar udenfor tremile-grænsen træffes forberedelse til at fortsætte. Imedens telegraferede de forbløfede stedlige russiske myndigheder til Moskva for at indhente forholdsordre. Næste morgen, da russerne kom ud med meddelelse om, at amerikanerne under ingen omstændigheder måtte opholde sig på territoriet, var flyverne allerede ombord i luftfartøjerne og startede omgående mod fastlandet.

Betingelserne for flyvning var nu noget gunstigere, og det gik slag i slag indtil man nåede Tokio den 22. Maj. Her stødte flyverne for første gang på en art forhindring, som blev værre og værre, jo nærmere de kom afslutningen af jordomflyvningen. Det var modtagelsesfestligheder, receptioner og sel-

skaber, som — hvor fristende de end kunne være — meget dårligt kunne forenes med flyvernes opgave: at flyve rundt om jorden så hurtigt som muligt.

Stor modtagelse i Japan.

Der var gjort store forberedelser til festlig modtagelse i Tokio, og det var nødvendigt at stoppe nogle dage her og tage mod den velmente hyldest, som ikke kunne afværges uden at støde for stærkt an mod japanske høflighedsbegreber. Først den 31. maj slap flyverne fri af formaliteterne og kunne fortsætte rejsen sydpå over Japan, krydse over til Shanghai og videre sydpå langs Kina-kysten i passende etaper, indtil de uden større uheld, men ikke uden mange vanskeligheder, den 10. juni nåede til Haiphong.

Næste morgen startedes mod Saigon, men undervejs hertil begyndte »Chicago« s motor at varme, hvilket snart efter førte til nødlanding på en lagune i junglen. Kølesystemet blev fyldt op med saltvand, hvorefter »Chicago« startede igen og sluttede sig til de to andre, der imedens havde kredset rundt over den. En halv time senere var det galt igen, og »Chicago« måtte atter ned på en lagune. Det viste sig nu, at motoren var ødelagt, hvilket blev signaleret til de andre, som så fortsatte til Tourane, som de nåede en timestid senere. Der blev nu sat et stort hjælpearbejde igang, og i løbet af 70 timer blev »Chicago« lokaliseret og ved hjælp af de indfødtes sampaner bugseret 40 km op ad floden til Hué, en ny motor bragt 800 km fra Saigon til Tourane af en destroyer og 95 km over land fra Tourane til Hué, installeret og afprøvet i »Chicago«, således at den om aftenen den 15. juni kunne slutte sig til de andre i Tourane, hvorfra de næste morgen fløj videre til Saigon.

Efter en hasarderet flyvning i lav højde og stærk uro tværs over Malakkahalvøen landede luftfartøjerne den 20. juni i Rangoon. Her blev Lowell Smith angrebet af dysenteri, og medens han blev bragt på hospitalet, blev alle tre luftfartøjer truet af total ødelæggelse. Skønt de lå forløjret uden for trafikeret far-

vand, kom en stor tung flodbåd sejlede i mørket med kurs direkte mod luftfartøjerne og en kollision syntes uundgåelig. En motorbåd fra en destroyer lå imidlertid på vagt, opdagede faren i sidste øjeblik, løb op på siden af flodbåden, en mand sprang ombord og slog rorgængerens i dækket og fik drejet af, men kunne dog ikke undgå at ramme »New Orleans«, som lå nærmest, og halvdelen af venstre underplan blev ødelagt.

Den 25. juni var skaden uddedret; da Smith hørte det, nægtede han at blive i sengen et øjeblik længere, og samme dag fløj man videre til Calcutta.

Efter ankomsten hertil blev luftfartøjerne halet på land og pontonerne erstattet med hjul, da det næste afsnit af ruten hovedsagelig gik over land; i denne del af verden fandtes der flyvepladser med passende mellemrum.

Næppe havde man forladt Calcutta, før skæbnen igen rakte sin hånd ud efter »New Orleans«, der fik et alvorligt motorhavari over et terræn, hvor nødlanding ville have betydet totalt havari for luftfartøjet. Det lykkedes dog for Nelson at holde det flyvende med hakkende og spruttende motor de sidste 120 km til Karachi. Her fik alle tre luftfartøjer installeret ny motor, og den 7. juli gik det atter løs vestover. Der var nu lidt mere held i posen, og i hurtigt tempo arbejdede de sig frem til og igennem Europa. Vanskelighederne bestod nu mest i at holde sig klar af receptioner og selskaber, som i høj grad truede med at sluge den tid, der kunne indvindes gennem de gunstigere flyvebetingelser. Den 16. juli kunne de 6 flyvere stå ud på Croydon, hvor en mægtig menne-skemængde modtog dem med stormende begejstring.

Over Atlanten via Grønland.

To tredjedele af omflyvningen var nu tilbagelagt, men Nordatlanten lå endnu truende foran, og desværre viste det sig, at forsyningskibene til Island og Grønland endnu ikke var nået frem til deres stationer, så der blev et tvungent ophold i England. Dette blev udnyttet dels til officielle festligheder

De på skitsen anførte numre svarer til følgende stednavne:

1. Seattle
2. Prince Rupert
3. Seward
4. Chignik
5. Dutch Harbor
6. Attu
7. Komandorski
8. Tokio
9. Haiphong
10. Tourane
11. Saigon
12. Bangkok
13. Calcutta
14. Karachi
15. London
16. Kirkwall
17. Hornafjord
18. Reykjavik
19. Frederiksdal
20. Ivgituk.
21. Icy Tickle
22. New York



— JORDOMFLYVNING 1949.
 - - - JORDOMFLYVNING 1924.

og hvile, dels til grundigt eftersyn af motorer og luftfartøjer, der nu igen blev sat på pontoner.

Endelig den 2. august kunne World Cruiserne starte fra Orkney øerne for at flyve til Island; men kort tid efter starten mødte de tæt tåge, som tvang dem helt ned til havoverfladen. Efter en kort klaring fulgte heftig regn og atter tåge, som de nu bestemte sig til at stige igennem. »Chicago« og »Boston« kom ud på toppen, man kunne nu ikke mere se noget til »New Orleans«. Da der kunne være mulighed for at den var blevet tvunget ned på havet, fandt Lowell Smith det rigtigst at returnere til Orkney øerne for at få alarmeret destroyere, da en eftersøgning ellers kunne blive forsinket så meget, at den ville være værdiløs.

Få timer efter at »Chicago« og »Boston« igen var landet ved deres udgangspunkt, kom der imidlertid melding om, at »New Orleans« var observeret under passage af Færøerne og senere, at den var landet i Hornafjord på Island. Under stigningen gennem tågen var »New Orleans« kommet ind i slipstrømmen fra de forangående luftfartøjer og var gået i spin, men det lykkedes Nelson at rette op tæt over havoverfladen, netop da han kom ud i en klaring, og han havde da fortsat i lav højde.

Næste morgen startede »Chicago« og »Boston« igen, ivrige efter at indhente »New Orleans«. Vejret var fint, og alt så lovende ud, men knap to timer efter starten måtte »Boston« nødløse med havareret oliepumpe. Trods ret svær sø forløb landingen heldigt, men da »Chicago« ikke kunne yde assistance på stedet, fortsatte den til Færøerne, hvor der blev nedkastet melding om »Boston«'s nødsituation. Lidt nord for Færøerne mødte »Chicago« en amerikansk destroyer, som ligeledes blev alarmeret pr. meldepose, og snart efter var flere destroyere og trawlere på vej mod »Boston«'s position. Wade og Ogden blev reddet, men alle forsøg på at bjerge luftfartøjet mislykkedes, og »Boston« endte på havets bund.

»Chicago« nåede velbeholden til Hornafjord og ankom til Reykjavik sammen med »New Orleans« den 5. august.

Den oprindelige plan om at flyve til Angmagssalik og derfra rundt Kap Farvel til Ivigtut måtte opgives, da der indløb melding fra »Gertrud Rask«, som havde bragt benzin og forsyninger til Angmagssalik, at landing der var udelukket på grund af is. Man måtte nu enten opgive videre flyvning eller tage chancen for at flyve det 1400 km lange stræk direkte til Fredriksdal på Grønlands vestkyst. Det var utvivlsomt den værste opgave, flyverne blev stillet overfor på hele turen, men det skulle forsøges.

To krydsere og tre destroyere lå fordelt på strækningen mellem Island og Kap Farvel, og luftfartøjerne var klar til at afgå, så snart der indløb gunstige vejrmeddelinger.

Den 17. august blev der gjort et forgæves startforsøg. Der var så svær sø ved Reykjavik, at de tungt lastede luftfartøjer ikke kunne klare det. »New Orleans« brækkede propellen og »Chicago« fik den forreste tværstiver mellem pontonerne revet løs.

Den 22. august kom de dog af sted og nåede efter 11 timers flyvning til Frederiksdal, hvor fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk« lå klar til at modtage dem. De sidste 480 km havde sigtbarheden været elendig, og beretningen om denne flyvning, hvor de snoede sig ind og ud mellem isbjerge og Kap Farvels fjeldpartier, er et helt eventyr for sig.

Nogle dage senere ankom en amerikansk krydser til Ivigtut med forsyninger, og basis

blev forlagt hertil. Hjemlandet lå nu lokkende nær, men der var dog stadig 900 km at tilbagelægge over åbent hav; for ikke at løbe nogen unødigt risiko så nær ved målet blev der igen skiftet motor i begge luftfartøjer.

Da arbejdet var endt, og der indløb fine vejrrapporter, kunne der den 31. august startes mod Laurador. Flyvningen forløb under usædvanlig gode vejrforhold, men da der endnu var 320 km tilbage, fik »Chicago« havari på den motordrevne brændstofpumpe, og den luftdrevne reservepumpe svigtede 5 minutter efter, at den var sat til. Nu måtte reserve-faldtanken sættes til, og den skulle holdes fuld ved hjælp af en håndpumpe, så Leslie Arnold pumpede bogstavelig for livet i næsten 3 timer og ankom til Icy Ticle drivvåd af sved og fuldkommen udmattet.

Det gik nu hurtigt videre over Newfoundland til Nova Scotia, hvortil Wade og Ogden var ankommet med skib og fik et nyt luftfartøj »Boston II«, så de atter kunne slutte sig til gruppen.

Det sidste afsnit af jordomflyvningen over det amerikanske kontinent formede sig som et sandt triumftog, hvorunder flyverne havde alle deres kræfter behov for at klare sig igennem alle formaliteterne og festlighederne, indtil de om eftermiddagen den 28. september 1924 ankom til udgangspunktet Seattle.

De havde nu tilbagelagt en distance på 42.415 km i en samlet flyvetid på 363 timer 7 minutter, svarende til en gennemsnitsfart på ca. 116 km/t. Der var forløbet 172 dage fra start til landing i Seattle, medens selve flyvetiden repræsenterede ca. 15 døgn.

25 år efter.

Siden 1924 er der foretaget mange flyvninger rundt om jorden, og rekorden er stadig blevet forbedret; men bortset fra disse sportspræstationer er man nu nået til det praktiske resultat, at der findes en sluttet kæde af lufruter rundt om kloden, således at det i dag er muligt at købe en billet til en jordomflyvning.

Alle hidtidige flyvninger har dog været med flere eller færre mellemlandinger, og den amerikanske jordomflyvning i 1949 er den første non-stop flyvning, muliggjort ved brændstoffylning i luften.

Der var denne gang kun eet luftfartøj, som hed »Lucky Lady II«. Navnet lader dog formode, at der har været en forgænger, hvilket også var tilfældet, idet den første »Lucky Lady« på grund af motorvanskeligheder

måtte returnere til basis få timer efter, at den var startet på jordomflyvningen.

»Lucky Lady II«, som derefter blev sat ind, var en Boeing B-50 Superfortress med 4 stk. 2200 HK Wright R-3350-57, 18-cyl., luftkølede stjernemotorer og med følgende hoveddata:

Tomvægt 33,820 kg, max. fuldvægt 63,560 kg, spændvidde 43,1 m, længde 30,2 m, normal brændstofforholdning 21,225 l.

Starten fandt sted fra Carswell Airforce Base, Fort Worth, Texas, den 26. februar 1949 kl. 1121 amerikansk tid.

»Lucky Lady II«, der førtes af captain J. Gallagher, fløj mod øst, og 15 timer 34 min. efter starten nåede den til Azorerne efter at have tilbagelagt 6240 km. Her fandt den første brændstoffylning i luften sted, idet 2 Boeing B-29, af hvilket 4 eller 5 var stationeret på hvert af de forud planlagte fyldningssteder, var startet fra Azorerne og efter tur søgte forbindelse med jordomflyveren og forsynede den med brændstof fra deres eget tanksystem.

Fra Azorerne fortsattes over det 8510 km lange stræk til Dharan ved den persiske havbugt, som nåedes efter 35 timer 9 min.s flyvning. Her fyldtes brændstof på samme måde som over Azorerne, hvorefter flyvningen gik til Philippinerne over en strækning på 8000 km, som tog 20 timer 30 min. Her fyldtes brændstof for tredje gang, og sidste tankning blev foretaget over Hawaii, som luftfartøjet nåede den 1. marts efter at have fløjet 8780 km på 23 timer 15 min.

Det sidste afsnit af ruten var 6170 km, som blev gennemfløjet på 16 timer 7 min., og den 2. marts kl. 0922 landede »Lucky Lady II« igen på Carswell Airforce Base.

Den samlede tilbagelagte strækning var 37,700 km (ca. 2400 km kortere end omkredsen ved ækvator) og den samlede flyvetid 94 timer 1 minut., hvilket giver en gennemsnitlig fart på ca. 400 km/t.

Det skal til slut bemærkes, at »Lucky Lady II« under hele flyvningen stod i direkte radioforbindelse med hjemmebasen og medførte vægte svarende til normal bombelast, som blev kastet midtvejs på omflyvningen.

Det vil føre for vidt her at komme ind på en analyse af flyvningerne i forhold til hinanden, men selv om nærværende beretninger ikke kan gøre krav på at være udtømmende, giver de dog i sig selv og ved umiddelbar sammenligning et klart indtryk af den udvikling, der har fundet sted gennem de 25 år, der er forløbet mellem disse to jordomflyvninger.



Den nye KZ VIII, der skal anvendes i Sylvest Jensens luftcirkus, er ved at være færdig med prøveflyvningerne og ser ud til at være meget vellykket.

Sylvest Jensens luftcirkus

40—50 enestående flyveopvisninger i Danmark i år
af et veltrænet personale på et dusin flyvemaskiner

MENS vi de senere år kun har haft enkle flyveopvisninger hist og her i landet, mest arrangeret af flyveklubber, så vil vi i år over hele Danmark få en række mere professionelt anlagte opvisninger. Det er klart, at de hidtidige opvisninger, der ofte arrangeres med kort varsel og frivillig arbejdskraft, ikke altid har kunnet gennemføres fuldt ud tilfredsstillende for det meget kræsne publikum, der møder op.

Løjtnant Sylvest Jensen, der siden 1937 på meget resultatrig måde har beskæftiget sig med luftfotografering, starter i sommer — som det efterhånden er almindelig bekendt — noget helt nyt, nemlig et »luftcirkus«, der vil give opvisninger landet over med et grundigt udarbejdet program, der nok skal trække folk til. Her er der midler og tid til at organisere disse opvisninger grundigt, så de kommer til at forløbe slag i slag uden kedelige pauser.



Løjtnant
Sylvest Jensen.

FLYV har henvendt sig til Sylvest Jensen i Hillerød for at få nærmere oplysninger, idet det allerede begynder at strømme ind med forespørgsler om, hvad der skal ske, og hvornår cirkus kommer hvor.

— Vi lægger ud den 29. april, oplyser Sylvest Jensen, og fortsætter i maj med opvisninger i week-end'en, mens der i juni og juli også bliver aftenopvisninger. Vi bliver ved til 1. oktober og regner med at besøge 40—50 steder i landet. Det er ikke muligt at give oplysninger om, hvornår vi kommer til den og den by, for i det danske klima kan en nøje lagt plan ikke overholdes. Vi lægger derfor kun vore planer for nogle få dage ad gangen og ændrer dem i tilfælde af dårligt vejr. Publikum bliver underrettet af flyvemaskiner med højttaleranlæg.

Har De ikke vanskeligheder med denne »stemme fra luften«? spørger vi.

— Der har været en vis kritik sidste år, men efter en demonstration har justitsministeriet anbefalet de lokale politimyndigheder, at de tillader dens anvendelse. Vi får anlæg i to maskiner. De fremstilles af Bang & Olufsen, vejer 120—150 kg og kan anvendes i to timer. Nogle ganske få overflyvninger under glidning fra 500 til 200 m højde kan dække en normal provinsby, hvor der ikke er for megen bylarm.

Programmet.

Sylvest Jensen oplyser os dernæst om det planlagte program, som man er i fuld gang

med at træne til, og som (uden pauser) vil blive afviklet på 1½ time.

Der indledes med en forbidefilering og præsentation af materiellet, der omfatter en halv snes flyvemaskiner.

Derpå bliver der formationsflyvning af 3 KZ III og 2 KZ VII i følgende formationer: Kile, trappe, linie, kors og tilsidst »vandfald«. Vi kan med det samme præsentere de fem flyvere: Løjtnant Peter Steen, tidligere RAF flyver og indtil ansættelsen hos Sylvest Jensen skolechef i Sportsflyveklubben; løjtnant Svend Sørensen, uddannet i Hærens Flyvertropper i 1934, tidligere ansat hos Perch og Morian Hansen; korporal Jens Rasmussen, uddannet 1934 hos Hærens Flyvertropper, har de senere år fløjet luftfotografering for Sylvest Jensen; Ewald Holst, luftfotograf hos Sylvest Jensen fra firmaets beskedne begyndelse med en enkelt Moth, nu uddannet til erhvervsflyver af Sylvest Jensen selv; Thorvald Jensen, Alborg-svæveflyveren, der efter sin erhvervsflyveruddannelse bl. a. har fløjet hos Lufttaxa.

Da der nødvendigvis bliver nogle små pauser, mens formationerne skifter, vil disse blive udfyldt med lynopvisninger med modeller, såvel svæve modeller som gummimotormodeller og linestyrede gasmotormodeller. Der vil blive flere grupper langs tilskuerfronten, så alle kan se.

Formationsflyvningen slutter med en dramatisk bombing af hus, der går i brand. I forbindelse hermed optræder en KZ III og en KZ IV fra Zonen, der viser langsom flyvning, samt ind- og udtagning af sårede.

Næste punkt er kunstflyvning af løjtnant Steen i den nye KZ VIII, der udfører alle tænkelige manøvrer, herunder udvendigt loop og rygflyvning i meget lav højde. Det er vist lige noget for Steen!

Så følger Crazy flying med to maskiner, hvor man i to KZ III vil sammenligne korrekt og forkert flyvning. Det afsluttes med, at eleven, der udfører alt forkert, i landingen hopper over en lastbil.

I en luftkamp bliver Sv. Sørensen i en pudringsmaskine »angrebet« af Steen i KZ VIII. Pudringsmaskinen, der agerer bomber, bliver skudt ned og forsvinder med en stor røghale efter sig. Herefter demonstreres iøvrigt pudrings- og sprøjtningsmaskiner.

I næste nummer vil luftakrobaten Palle Johnson hænge i en rebstige under en KZ VII, stå oven på maskinen (der er forsynet med specielle åbninger), og på pladser med startbaner går han direkte fra en bil i fuld fart ad rebstigen op i maskinen. Johnson er uddannet som faldskærmsmand i RAF og har sprunget 25 gange i England.

Så kommer Thorvald Jensen, forklædt som »konen med æggene« og laver et lille morsomt nummer under en flyvning i en SG-38 skoleglider, og dernæst vil en »cowboy« sidende på en sadel oven på en Miles Magister med usvigelig sikkerhed nedskyde en række balloner på pladsen og til slut snoren på den sidste (hvorpå numret afsløres af en lille dreng, der kommer frem fra bagsiden af trækassen, hvor ballonerne var fastgjort).

Sylvest Jensen har hos Skandinavisk Aero Industri fået bygget en kopi af en Ellehammer-type fra 1909, som først kører forbi publikum og dernæst virkelig vil flyve.

Så vil Sv. Sørensen flyve trickflyvning, omfattende overklipping af snor, opfiskning af et klæde på jorden med plantippen, mældingsfiskning og flyvning gennem en brobue med kun 3 m luft i siderne.

Som afslutning bliver der faldskærmspring med forsinket udløsning af Poul Hansen, der er løjtnant i RAF og har sprunget ca. 200 gange, bl. a. over Danmark under besættelsen.

På pladser med startbaner vil der blive indlagt endnu et nummer, hvor Sylvest Jensen selv vil lande oven på en bil.

Propaganda for flyvningen.

Det kan man da kalde et program, og det vil sikkert trække mange til. Der bliver bænkepladser til 3000 mennesker og naturligvis ståpladser til endnu flere. Programmet er lagt an på små pladser, og man vil forstå, at det her ikke kan nytte noget at være »plankeværkstilskuer« ude i omegnen. Disse vil ikke kunne se ret meget af det, der virkelig foregår.

Sylvest Jensen, der iøvrigt helst ville betegne det som et »luftshow«, lægger stor vægt på, at det ikke bare er underholdning, men gerne skulle blive en god propaganda for flyvningen. Der bliver naturligvis et godt højttaleranlæg på pladsen, gennem hvilket der vil blive givet sagkyndig vejledning.

Iøvrigt kan vi som trøst for de flyveklubber, der havde tænkt sig selv at arrangere opvisninger og nu øjner konkurrencen, sige, at Sylvest Jensen meget gerne vil indgå samarbejde med de lokale flyveklubber landet over. Der er heller ikke tvivl om, at alle grene af privatflyvningen kan få gavn af denne propaganda, og Sylvest Jensen, der som bekendt sidder i aeroklubbens bestyrelse, ser da også meget idealistisk på det.

Stor organisation.

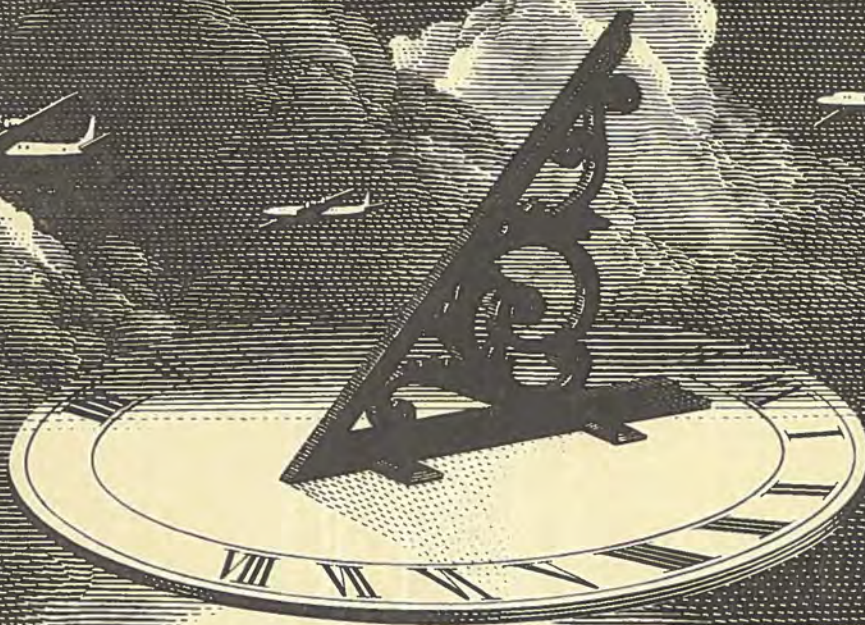
Personalet omfatter ialt ca. 60 personer foruden lokal assistance til afspærring, så det er et stort foretagende. Det bliver i høj grad mobilt og vil springe fra by til by, ofte med store afstande imellem, fra dag til dag.

Der gøres et enormt forarbejde og trænes med energi. For at det hele kan komme til at gå gnidningsløst, er der installeret radio i samtlige maskiner, som dirigeres af Sylvest Jensen fra jorden. Allerede nu under træningen har man haft stor gavn af disse anlæg (der er leveret af Avia-Radio, Kruse & Nielsen), og de sparer en masse tid. Man har fået anvist en særlig frekvens til formålet.

Vil dette cirkus blive en god forretning? spurgte vi til slut Sylvest Jensen.

— Nej, det er der vist ikke håb om. Jeg skal være tilfreds, hvis det kan balancere. Og iøvrigt fortsætter jo min luftfotograferingsvirksomhed som sædvanlig.

PW.



Tiden flyver også!

Stol på BP Aviation-service, når De er nødt til at tælle minutterne. I lufthavnene over hele verden — også i de danske — vil BP give Dem service på den kortest mulige tid.

— D. D. L, og mange andre luftfartselskaber benytter sig af den omfattende service, et anset verdens-firma kan yde.

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.

AVIATION



SERVICE

DANSK FLYVETEKNIKERSKOLE

Udmærkede uddannelsesmuligheder for vore flyvemekanikere

SOM kort omtalt i FLYV's sidste nummer påbegynder Dansk Flyveteknikerskole nu til 1. marts sit 6. kursus til certifikatprøven for kontrolmekanikere. Vi har derfor aflagt skolen et besøg for at kunne fortælle læserne lidt nærmere om den. Mekanikerpersonalet indtager ofte i folks bevidsthed en noget mere beskeden plads end det flyvende mandskab, men enhver flyver ved i hvert fald, hvor overordentlig vigtigt hele arbejdet på jorden er for flyvningen.

Skolen blev oprettet den 17. juli 1945, idet civilingeniør *Bildsø* fra Teknologisk Institut under krigen var blevet klar over, at en sådan skole var påkrævet. Ing. *Bildsø* er iøvrigt flyver fra 1916 (certifikat nr. 28) og var under første verdenskrig tilknyttet Nielsen & Winther, der dengang også fremstillede flyvemaskiner, ligesom han arbejdede i flyveindustrien i USA.

Skolen ledes af en bestyrelse, der nu består af civilingeniør *Bildsø* som formand samt af civilingeniør *Just Sørensen* (DDL), vicedirektør *P. Hempel* (Tekn. Inst.), værkfører *Hans Larsen* (Foreningen af autoriserede flyveteknikere) samt *Nikolaj Johansen* (Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund).

Det første kursus begyndte i september 1945, og hidtil har fire hold med ialt 90 elever gennemgået kursuset. Den afsluttende certifikatprøve for autoriserede kontrolmekanikere er blevet bestået af 62 kursusedtagere. Et femte hold er i gang, og nu begynder altså det sjette.

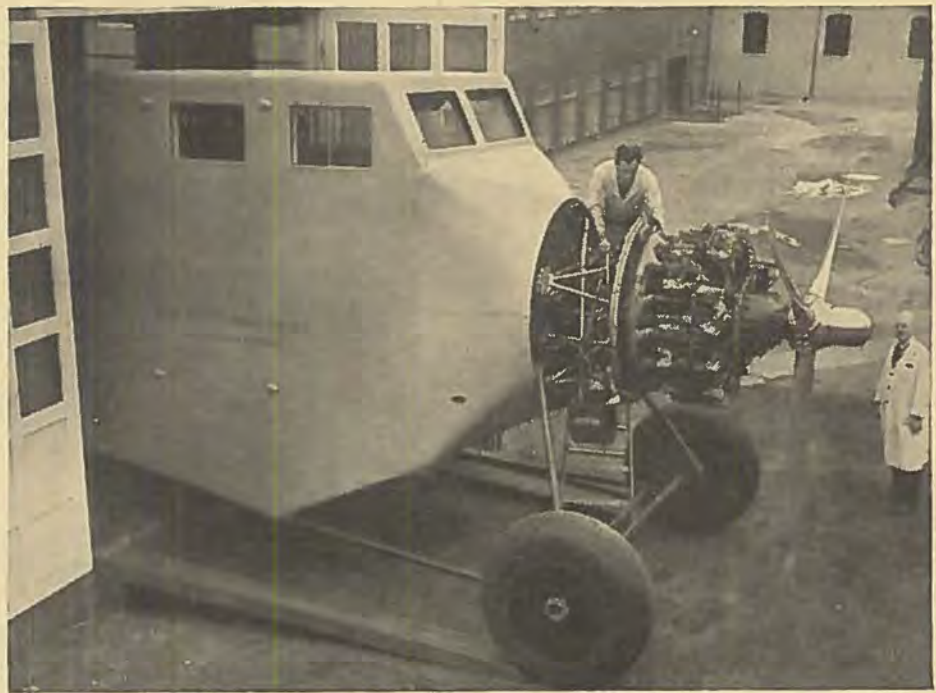
Programmet og lærerne.

For at kunne blive autoriseret kontrolmekaniker skal man have arbejdet som svend inden for fabrikation, reparation og vedligeholdelse af luftfartøjer i 3 år. Imidlertid strækker undervisningen sig over 1½ år (med 15 måneders undervisningstid), så man kan udmærket begynde skolen, når man har nået de 1½ år. I forvejen skal man være uddannet svend i et metalarbejderfag (automekaniker, maskinarbejder etc.).

Undervisningen foregår om aftenen gennem fire semestre, således at det 6. hold, der begynder nu, slutter 15.10.1951. Der betales et indmeldelsesgebyr på 15 kr. samt et undervisningskontingent på 35 kr. pr. måned i 15 måneder. Betalingen for lærebøger andrager ca. 70 kr. ialt.

Undervisningen foregår på Teknologisk Instituts filial på Bülowvej 34 med undtagelse af elektroteknik og måleteknik, der er henlagt til selve instituttet i Hagemannsgade 2, samt start- og fejlfindingsøvelser, der foregår i Københavns lufthavn.

Undervisningsprogrammet omfatter ialt 495 timer, fordelt således: 21 timer dansk (kommunelærer *Falk*), 30 timer fagregning og matematik samt 42 timer fysik (ing. *Fabritius*), 6 timer måleteknik (inspekt. *Halck*), 30 timer materialelære (civiling. *Bildsø*), 6 timer brændstoftære (civiling. *Vagn Prytz*), 45 timer elektroteknik (værkmester *Brøndal* og undermester *Ebbesen*), 69 timer aeroplanlære (civiling. *Niels E. Jensen*), 75 timer motortære (civiling. *S. Jaensson*), 6 timer radio-udstyr (civiling. *Westergaard*) og 33 timer love og anordninger for luftfart (luftfarts-



Denne med Pratt & Whitney Twin Wasp motor udrustede »flyvemaskine« bruges ved de praktiske øvelser. Yderst til højre ingeniør A. von der Recke.

inspektør *H. Frederiksen*). I instrumenter underviser undermester *Essington*.

De praktiske øvelser omfatter 24 timer under aeroplanlære og 90 timer under motortære. Her underviser ingeniør *A. v. d. Recke*, undermester *Bryde-Hansen* og kvartermester *Hilmer Hansen*. I 18 timers start- og fejlfindingsøvelser underviser undermester *Helmer Larsen*.

Man ser således, at skolen råder over en stab af fremragende lærerkrefter, hvoraf mange er ansat i DDL eller luftvåbnet m. m. og således er i stadig kontakt med udviklingen.

Godt undervisningsmateriel.

I skolens lokaler på Bülowvej findes der specielt indrettede undervisningslokaler og værksteder. Her residerer ingeniør *v. d. Recke*, der har været »i faget« siden 1911, idet han i mange år har virket i den tyske flyveindustri, hvor han fløj som indflyver indtil 1939.

Det store motorværksted rummer en række forskellige motortyper, der anvendes i undervisningen. Noget af materiellet er gennemskåret, så man kan se delene i funktion. Her er motorer, som eleverne lærer at montere, efterse, afmontere o.s.v. Forøvrigt stammer nogle af motorerne fra efterladt tysk krigsmateriel, og det er da rart at se, at en lille del heraf er undgået ødelæggelse og nu kan anvendes på nyttig vis.

Den mærkelige »flyvemaskinetype«, der ses på billedet, og som kan være vanskelig for vore typekendere at identificere, er bygget af skolen med støtte af *Laurits Andersens*

fond og af DDL. Den indeholder et førerum med instrumenter og det hele i hovedsagen som en DC-3, og på den kan eleverne få praktisk erfaring i montering og afprøvning af motorer. Her kan læreren anbringe fejl, som eleven så skal finde og rette.

Alt ialt må det siges, at skolen giver gode muligheder for denne meget vigtige uddannelse.

★

BEA's udstillings-påhængsvogn i København

Efter sidste år at have besøgt de største byer i England og Scotland kom BEA's rullende udstilling til København i den første uge af februar. Det er udstillingens første besøg i udlandet og indledningen til en rundtur til Tyskland, Østrig, Italien, Schweiz, Frankrig og Belgien. Den rullende udstilling er meget kompakt men rummer alligevel interessante oplysninger om et luftfartsselskabs drift og hele virksomhed. Adskillige smukke og nøjagtige modeller af bl. a. *Vickers Viking*, *Airspeed Ambassador*, *Douglas Dakota*, m. fl. samt et par udmærkede modeller af det indre af en *Vickers Viking* giver et godt indtryk af BEA's luftflåde. Oplyste panoramaer visende BEA's rutenet i England og i Europa, samt en større samling instruktive fotografier, tabeller etc. bidrager til udstillingens alsidighed. Interessant er en serie fotografier, som konstant skifter og viser smukke panoramaer fra de byer, som kan nås via BEA. Uden tvivl vil udstillingen blive mødt med lige så stor interesse i de øvrige lande, som den fik i Danmark.

C. C.

Nyt ude og hjemme



Martin P5M-1 udmærker sig ved »mågevinge« og en kropunderside næsten uden »trink«. Der er stort radarudstyr, bl. a. i næsen på flyvebåden.

Martin P5M-1 flyvebåd.

Den amerikanske marines luftstyrke har fået leveret sin første tomotorede flyvebåd efter krigen: Martin P5M-1. Det nye luftfartøj skal afløse de kendte Martin PBM Mariner, der under den sidste krig blev anvendt hele verden over som patruljeluftfartøj, bomber, fragtluftfartøj og til forskellige andre formål. P5M-1 er fortrinsvis beregnet til anvendelse i U-bådsbekæmpningen, men den kan benyttes til meget andet. Den er udstyret med to Wright 3350 motorer. Nærmere data er endnu ikke offentliggjort.

R.A.F.'s nye budget.

Det er ikke småting, der kræves for at holde en stormagts luftvåben i gang under »fredsforhold«. Det engelske Royal Air Force's budget for finansåret 1949/50 er f. eks. helt oppe på ca. 4 milliarder kroner (207.450.000 pund sterling). Af dette kæmpebeløb skal de 26,6 pct. anvendes til lønninger m. v., 31,2 pct. eller ca. 1¼ milliard kroner til materiel, 10,8 pct. til bygninger, værksteder og grundarealer, mens Air Ministry skal bruge 1,4 pct. Hvis Danmark skulle anvende et i forhold til befolkningens størrelse tilsvarende beløb, kom vi op på ca. 400 millioner kroner til et dansk luftvåben.

400 passagerer.

XC-99, der er en eksperimentel transportudgave af B-36, har fornylig båret en last på 45.359 kg (100.000 lbs), hvilket menes at være den største, der nogensinde har været med ombord i et luftfartøj. XC-99 kan iøvrigt i stedet for have 400 soldater eller 300 liggende sårede ombord.

Bell X-1 har ikke fløjet ca. 3000 km/t.

Meddelelserne i pressen (bl. a. i New York Herald Tribune 30.-12.-49) om at Bell X-1 skulle have fløjet med en fart svarende til mach-3 (ca. 3.200 km/t i 18.000-24.000 m) er blevet officielt dementeret af U.S. Air Force, der udtaler, at X-1 har fløjet »hundreder af miles i timen hurtigere end lyden«, men at de faktiske tal stadig er hemmelige.

Kontroltårnet fortalte flyveren, hvad der var galt.

Fra kontroltårnet i den australske lufthavn Parafield ved Adelaide kunne man for nogen tid siden fortælle flyveren i en Convair-liner, hvad der var i vejen med en af hans motorer.

Kort tid efter at Convair'en havde forladt lufthavnen, mærkede flyveren, at der var noget i vejen med den ene motor, men det var ham ikke muligt at konstatere årsagen.

I en af Adelaide's forstæder var en af de australske luftfartstilsyns inspektører netop ved at vande sin have, da han hørte noget ramme hustaget og ramle ned i haven. Han samlede det op og opdagede, at det var et

stykke af en af udblæsningsventilerne, som skulle have siddet i Convair-linieren, der lige var fløjet henover hovedet på ham. Luftfartsinspektøren skyndte sig til telefonen og fortalte kontroltårnet, hvad han havde fundet, hvorefter tårnet omgående lod meddelelsen gå videre til flyveren i luften. Convair-linieren vendte tilbage til lufthavnen, og her fik motoren sin pådelte ventil fornyet.

Hvilke trafikflyvemaskiner benyttes på de amerikanske luftruter?

Hvis man undersøger de amerikanske luftfartsselskabers nyanskaffelser de senere år, får man at se, at nyanskaffelserne navnlig drejer sig om Convair-linere, Douglas DC-6 og Constellation, mens typerne DC-3 og DC-4 ved en optælling i 1949 udviser en tilbagegang på henholdsvis 47 og 38 i forhold til antallet for 1948. En sammenligning mellem årene 1948 og 1949 viser følgende tal:

type	1949	1948
Boeing 247	0	0
» 307	5	0
» 314	0	0
» 377	11	0
Convair liner	112	20
Douglas DC-3	460	507
» DC-4	229	267
» DC-6	109	98
Lockheed 10A	6	4
» 18	11	12
» 49	44	43
» 649	13	13
» 749	18	13
Martin 202	24	23
Forskellige typer	19	18

Ialt 1061 1023

En lille nedgang i antallet af privat-flyvemaskiner i USA.

Antallet af indregistrerede civile flyvemaskiner i USA var i 1949 ialt 92.658, hvorimod det pr. 1. juli 1948 var oppe på 97.745. Det vil sige en nedgang på 5.087.

Amerikanske luftfartseksperter udtalelser om reaktionsdrevne luftliniere.

Den seneste udvikling på reaktionsdrevne luftlinieres område i Storbritannien og Canada har vakt betydelig interesse blandt de Forenede Staters flyvemaskinefabrikanter og luftfartsselskaber. Fornylig er både Douglas og Eastern Air Lines fremkommet med nogle udtalelser vedrørende deres syn på de reaktionsdrevne luftlinieres fremtid i USA. Douglas's chefkonstruktør Ralph Damon siger bl. a.:

Inden for de Forenede Stater vil de reaktionsdrevne luftliniere ikke komme frem før end i 1955. Markedet for disse hurtige luftfartøjer er begrænset, og et antal på 100 reaktions-

drevne luftliniere vil sikkert kunne dække markedet. Luftfartøjet må kunne anvendes på ruter fra 1500 km til 5600 km. Udgifterne til en prototype vil komme op på ca. 22½ million dollars, men hvis der kan sælges 100 stk., vil salgsprisen for disse kunne komme ned på 2 millioner dollars pr. stk.

Lederen af Eastern Air Lines, Eddie Rickenbacker, indrømmer, at Amerika i dag er længere tilbage med udviklingen af reaktionsdrevne luftliniere end Storbritannien, men han mener, at dette vil kunne indhentes i 1955-57. Han tilråder de amerikanske flyvemaskinefabrikanter at koncentrere sig om en type til 50 passagerer, med en flyvefart på 800 km/t, en rækkevidde på 4000 km og en salgspris, som ikke bør overstige 1 million dollars. Når det varer seks, syv år endnu, siger Rickenbacker, så er det fordi der er mange andre faktorer at tage hensyn til: lastning og losning skal kunne foretages uden at blive generet af den varme udstødsgas fra motorerne; brændstofdepoterne på lufthavnene skal udvides i betydelig grad; vedligeholdelsestjenesten skal ændres; flyveledelsen må i nogen grad lægges om o.s.v. Men det er givet, slutter han, at de nye luftfartøjstyper vinder indpas.

SAS rutenet.

Ifølge den nyligt udkomne svenske »Flygets Årbog« har SAS det næstlængste rutenet af samtlige landes luftfartsselskaber. »Air France« belyver det største rutenet på ialt 170.000 km — og derefter kommer SAS med 137.000 km.

DC-6'erne flyver daglig 556.000 km.

De DC-6'ere — Cloudmaster's — som i dag er i trafik verden over, tilbagelægger daglig en distance på 556.000 km, oplyser Douglas Aircraft Corp. Ialt 17 store internationale luftfartsselskaber — deriblandt SAS — benytter Cloudmaster, og disse luftfartøjer krydser daglig Nord- og Sydatlanten, Stillehavet, Det Indiske Hav, Det Kinesiske Hav og Middelhavet. Douglas har hidtil leveret 153 DC-6'ere og har ordrer liggende på yderligere 21. De sidste ordrer er indløbet fornylig fra Italien, Mexico og USA.

DDL's flyveværft.

Det danske luftvåbens »flyvende fæstning« Store Bjørn, der for ikke så længe siden kom tilbage fra en Grønlandstur, er kørt ind på DDL's flyveværft i hangar II for at gennemgå et større eftersyn.

Storbritanniens export af flyvemateriel.

Siden den 2. verdenskrig sluttede, har den britiske flyvemaskineindustri (herunder også flyvemotor- og tilbehørsindustri) eksporteret for over 100 millioner pund sterling. For december 1949 beløb eksporten sig til ca. 3 millioner pund sterling, og derved kom værdien af årets totaleksport op på 34 pund sterling.

Værdien af eksporten af flyvemateriel for de tre sidste år fordeler sig således:

1947	24.750.428	pund sterling
1948	25.058.707	»
1949	34.215.177	»

SAS Bangkok-rute.

Med sommerfartplanens ikrafttræden d. 16 april vil SAS specialflyvninger til det fjerne Østen med endestation i Bangkok blive gennemført en gang ugentlig i stedet for som nu hver 14. dag. Iøvrigt foretager SAS-maskinerne mellemlanding i Lydda i stedet for i Damaskus.

Pan American World Airways Stratocruiser nr. 20.

Pan-American har nu ialt fået leveret 20 Stratocruiser'e fra Boeing. Den samlede ordre på disse nye luftliniere var på 30 millioner dollars. Pan-American anvender nu Stratocruiser'e både på Stillehavs- og Atlanterhavs-ruterne.

Toldflyveplads i Frederikshavn.

I »Efterretninger for Luftfarende«, eller som det egentlig nu hedder »Notam Danmark«, meddeles det den 25. januar, at Frederikshavn flyveplads, Knivholt, er godkendt som toldflyveplads. Man skal give toldtjenesten en times varsel og må iøvrigt kun bruge pladsen på udlandsflyvninger, når flyveplanen er godkendt af centralflyveledelsen i Københavns lufthavn. — Flyvepladsen var iøvrigt omtalt i FLYV nr. 9/1949 side 202.

Det er udmærket med flere toldflyvepladser. Forhåbentlig kommer der snart meddelelse om en lignende godkendelse af en plads i landets sydvestlige hjørne, hvor det vil være meget praktisk for flyvninger til Vesteuropa.

BEA's HELIKOPTER-SERVICE

På få dage udførte helikopteren et arbejde,
der ellers ville tage tre måneder

BRITISH European Airways har som bekendt en helikopter-afdeling bestående af 2 Bell 47B og 3 Sikorsky S-51. I 1948 foretoges en række forsøg med postflyvninger på regelmæssige ruter om dagen, og forrige år udvidedes forsøgene til også at omfatte flyvninger om natten. Men B.E.A.'s helikopter-afdeling har også løst andre opgaver, bl. a. følgende:

For fyrretyve år siden blev der i klipperne ved Cricht i Merionetshire, Nord Wales, bygget en dæmning for Llyn Cwn y Foel Reservoir — et navn som er umuligt at udtale for andre end en Waliser. Formålet med dæmningen var at skaffe kraft til stenbruddene i nærheden. Da dæmningen blev bygget på et fuldkomment utilgængeligt sted — ikke engang en enkelt stier førte hen til den — opførtes den af sten, som blev hugget til på stedet.

For nogen tid siden sprængtes dæmningen, og efter at ministeriet, som dæmningen hørte ind under, havde foretaget en undersøgelse af skaden, bestemte man sig til at lade foretage en større reparation, som krævede mange tons cement og andet materiale foruden flere arbejdsmaskiner, men entreprenørfirmaet, som skulle udføre arbejdet, vidste ikke, hvordan det skulle få materialer og udstyr

transporteret til det meget vanskeligt tilgængelige sted, hvor dæmningen var bygget.

Tilslidst besluttede man at søge hjælp hos B.E.A.'s helikopter-afdeling, som var meget ivrige efter at få prøvet sine helikoptere til løsning af en ny opgave. Entreprenørerne havde regnet ud, at det vilde være 3 måneder og koste mange penge, såfremt de nogle og tredive tons materialer og udstyr skulle transporteres på den gammeldags, jordbundne måde.

B.E.A. påtog sig imidlertid at etablere en »luftbro« til dæmningen, og det udstyrede en af sine Sikorsky S-51 med et specielt bærenet, som kunne udløses ved et tryk på en knap. Fremgangsmoden ved transporten skulle være denne, at godset, som ophængtes i nettet ca. 5 m under luftfartøjet, langsomt sænkedes ned til jorden, hvorefter helikopteren landede ved siden af. Derefter udløstes nettet. Ophængningsanordningen, som var blevet fremstillet af B.E.A.'s helikopter-eksperter, kunne bære 225 kg.

Transporterne påbegyndtes en tidlig morgen. Efter at der var blevet foretaget en halv snes flyvninger, kom helikopteren ud for et havari i landingen, der var så alvorligt, at den ikke foreløbig kunne anvendes mere, og B.E.A., som var interesseret i at få arbejdet



En Sikorsky S-51 sænker lasten ned på jorden.

gennemført snarest muligt, tog derfor omgående en af sine andre Sikorsky-helikoptere i brug.

De følgende 5-6 dage foretog denne helikopter ca. 150 flyvninger. Den fjernede først sin havarede kollega, og transportererede derefter resten af de ca. 30 tons byggematerialer ud til arbejdsstedet. På »gammeldags« manér vilde transportarbejdet have varet flere måneder, men takket være helikopteren kunne det nu gennemføres på mindre end uge.

Endelige ordrer til USAF for 1950

I oktober 1949 fremsatte den amerikanske kongres forslag om køb af flyvemaskiner til USAF i løbet af 1950. Dette forslag er nu blevet drastisk beskåret, hvilket har skabt stor diskussion i USA. Den endelige liste for anskaffelser i løbet af 1950 synes dog endnu for os herhjemme at være ganske stor. Interessant er det, at hovedvægten nu er blevet lagt på Boeing B-47 i stedet for Convair B-36 Peacemaker, som en overgang var så stærkt opreklameret.

Ordre-listen ser nu således ud: (I parentes den oprindelige ordre).

Convair B-36 Peacemaker	34	(51)
Boeing B-47	82	(75)
Boeing C-97 Stratofreighter	14	(22)
North American T-28	125	(125)
North American Sabre F-86	235	(300)
Northrop C-125 eller Chase C-122	0	(25)
Fairchild T-31	0	(199)
Fairchild C-119	53	(69)
Douglas C-124 Globemaster 2	36	(54)
Grumman Albatros	11	(30)
Lockheed TF-80	125	(110)
Lockheed F-94	178	(178)
Northrop F-89 Scorpion	27	(38)
Convair C-29	12	(39)

Den største nedskæring er altså indtruffet med Fairchilds »push-button« træner T-31, af hvilken man havde ventet sig meget. I stedet for at blive købt i 199 eksemplarer, er denne nu helt strøget af listen.

Kom ikke for nær til reaktionsdrevne flyvemaskiner

Den 21. januar udsendte »Efterretninger for Luftfarende« nedenstående bekendtgørelse angående reaktionsdrevne luftfartøjers beflyvning af civile danske lufthavne m. v.:

1. Opmærksomheden henledes på, at det på grund af indsugning — respektive varmeudvikling — kan være forbundet med fare at komme nærmere end 20 m foran og 100 m agten for et reaktionsdrevet luftfartøj med igangværende motorer.

2. På civile danske lufthavne må reaktionsdrevne luftfartøjer med igangværende motorer ikke uden flyveledelsens tilladelse komme ind på de normale ekspeditions- og standpladser eller inden for en afstand af 100 m fra disse.

3. Reaktionsdrevne luftfartøjer må under ingen omstændigheder foretage opstart af motorer eller operere med igangværende motorer inden for en afstand af 100 m fra:

- a. luftfartøjer, der er i færd med at tanke,
- b. tankautomobiler,
- c. tankanlæg og
- d. brændstofdepoter.

4. Ifald reaktionsdrevne luftfartøjer — uanset foranstående bestemmelser — afligevel fo-

retager opstart af motorer eller opererer med igangværende motorer inden for en afstand af 100 m fra:

- a. luftfartøjer, der er i færd med at tanke,
- b. tankautomobiler,
- c. tankanlæg og
- d. brændstofdepoter.

skal enhver form for tankning øjeblikkelig ophøre, påfyldnings- og andre åbninger til benzineholdere skal hurtigst muligt lukkes og tankautomobiler fjernes til sikker afstand fra det reaktionsdrevne luftfartøj.

*

Der foreligger flere eksempler på, at folk er kommet ulykkeligt af dage ved at komme for nær til reaktorer, der var i gang. Det er jo enorme mængder af luft, der suges ind og stødes ud af en sådan.

Da Gloster i sin tid begyndte at bygge sine første reaktionsdrevne maskiner, kom en temmelig velproportioneret indflyver uforvarende for nær Meteorprototypen, hvis reaktorer var under opvarmning. Inden han fik set sig om, var han kilet fast i et af motorindsugningshullerne med hovedet først. Heldigvis skete der i dette tilfælde ingen skade med hverken flyveren eller maskinen.

Derimod blev en amerikansk mekaniker sugt ind i en North American F-86 og dræbt i 1947 i Muroc, og et lignende tilfælde er fornylig sket i England.

En løjtnant i den amerikanske flådes luftvåben undersøgte fornylig frivilligt, hvor tæt man kan komme på. For en sikkerheds skyld havde han et tov om livet og var »fortøjet« i sikker afstand. Han kom dog helt hen til 11 meter fra en N.A. FJ-1 Fury uden at tabe balancen, men var jo også indstillet på at være forsigtig.

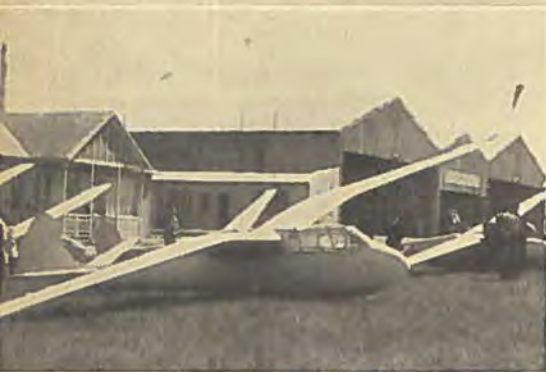
C. C.



Med **FLYV** i

En Morane-Storch slæber CM-7 Adour til vejrs. — Derunder CM-7 på jorden og nederst Fouga 310-P blandt andre lækre svæveplaner.

Franske svæveplaner



I FLYV har i de senere år adskillige typer været beskrevet eller omtalt, således i nr. 6/1946 (Jalon, Adour og Acro) og i nr. 5/1949 (Air 100). Også i artiklen i nr. 7/1949 om mit besøg i Beynes var omtalt og afbildet nogle typer. Da jeg kun var der i tre dage, fik jeg personligt kun prøvet tre helfranske typer.

Den første af disse var den to-sædede *Caudron C-800*, der er standard-skoletypen i Frankrig. Man sidder ved siden af hinanden, en smule forskubbet, så pladsen udnyttes bedre, og man har et godt udsyn. Den svarer nærmest til den tyske *Gövier*, men er højvinget og derfor mindre tilbøjelig til at sætte tippen i jorden på gale tidspunkter. Præstationerne kan naturligvis ikke måle sig med typer med sæderne bag hinanden, men de er tilstrækkelige til skoling — også termikskoling.

Arsenal SA.103 Emouchet (fluen) blev i sin første version konstrueret af hr. Mangeot og er en standardtype til brug efter den to-sædede uddannelse. Den kan karakteriseres som liggende lige under *Baby*. Den er af lidt mindre planbelastning og flyver langsommere. Herved er den i stand til at flyve snævrere kurver til bedre udnyttelse af svag termik. Under forhold, hvor mine kammerater i *Baby* ikke kunne flyve termik, fløj jeg 25 og 10 min. og kunne være fløjet længere, men da den trænger dårligere frem mod vinden end *Baby*, måtte jeg bryde af. Dens bremseklapper ligger kun på oversiden og er mindre virksomme end *Baby*'ens. De er fjederbelastede, så man »glemmer« dem ikke, men de smækker ind, når man slipper håndtaget.

Fouga 310 P fløj jeg ikke, men det var i denne type, at *Otto Jespersen* fløj distancen til sit sølv-c. Den har stort set samme dimensioner som *Baby*, men ligesom andre *Baby*-forbedringer (såsom *Prefect*) bedre præstationer, ligesom den er langt behageligere at flyve.

Fouga CM 8-13 og *CM 8-15* er to *Castell-Mauboussion*-typer i nær slægt med hinanden. Det er moderne, stærke svæveplaner, beregnet til skyflyvning og kunstflyvning og

med gode hurtigt-flyvningsegenskaber. Baseret på disse er *CM 8-R 13 Cyclone* med reaktionsmotor (FLYV nr. 7/1949). De har begge brudlastfaktor 12 og er tilladt til op til 300 km/t dykhastighed. *CM 8-15* er udrustet med flaps. De har først for et par måneder siden foretaget deres første flyvning.

Air 100 er tidligere omtalt og velkendt som Frankrigs bedste konkurrencetype. Den er anvendt til talrige rekorder, men findes ikke i stort antal. *Otto Jespersen*, der har fløjet *Weihe* m. m., fik den store ære at prøve en pladsrunde med den og karakteriserer den med eet ord: »Perfekt«. De i tabellen angivne nyere data afviger lidt fra dem, vi bragte i nr. 5/1949. Synkehastigheden ved 100 km/t opgives nu til 1,5 m/sek.

ARS 4111 kan betegnes som som en vide-reudvikling. Den bliver nok for dyr til at bygge i større tal, men det må være en drøm for en svæveplankonstruktør som *Jarlaud* at få midler til en sådan konstruktion, der kan siges at ligge i klasse med *Reiher*, *D-30* etc. Det slanke tynde plan har et sideforhold på ikke mindre end 24,5:1 og er understyret med *NACA*-profilerne 23016 til 23014. Det har flaps, og disse hjælpes af krængningsklapperne. For at få et så slankt og tyndt bærepplan stærkt nok har man anvendt en interessant konstruktion af både metal og træ. Den består af torsions-kassebjælke af metal, på hvilken der er limet træribber, beklædt med lærred. Brudfaktoren er betydeligt højere end de 12, der kræves til fuld kunst- og skyflyvning. Vi har ikke modtaget resultater af prøveflyvningerne. Da vi på udstillingen i Paris spurgte *Jarlaud*, om glibetallet virkelig var 34, trak han på skuldrene og sagde, at beregning og virkelighed var to ting, men så langt derfra vil det næppe være. Den beregnede synkehastighed på kun 1 m/sek. ved 100 km/t antyder, at *ARS 4111* vil kunne »spadsere« helt godt.

Breguet 900 var udstillet i Paris i sin første prototype uden flaps, og samtidig fløj nr. 2 med slankere krop og flaps i Beynes, hvor chefpiloten *Lepanse* som tredje mand i kort tid satte den franske målflyvningsrekord op, til 467 km. Den tilhører den moderne efterkrigsfamilie af middelstore svæveplaner med høj brudlastfaktor og flaps. I modsætning til *WLM-1* er flap'en styret af et håndtag, som man arbejder lige så meget med som med den almindelige styrepind under flyvningen. Ved 100 km/t angives synkehastigheden til 1,5 m/sek.

For at to-sædede svæveplaner er effektive, må sæderne anbringes bag hinanden, så krop-tværsnittet bliver mindst muligt. Dette giver på de fleste typer et dårligt udsyn fra agtersædet, hvad enten planet er høj- eller midt-

TAKKET være den franske stats store forståelse af svæveflyvnings betydning har Frankrig overtaget Tysklands tidligere rolle som førende svæveflyveland. Frankrig hjalp sig ved direkte at overtage tyske svæveplaner, tyske tekniske arbejder og tyske teknikere og har arbejdet videre herpå. Tyskerne i Frankrig hævder naturligvis, at franskmændene blot har taget æren af tyske arbejder, mens franskmændene hævder at have arbejdet helt selvstændigt. Sandheden ligger vel et sted derimellem. Mange af Frankrigs typer minder om de tyske og har ikke væsentligt bedre præstationer. Men franskmændene har bygget svæveplaner, som har behagelige flyveegenskaber, er bekvemmere at sidde i og mere praktiske.

To af de nyeste franske svæveplaner, *ARS 4111* og *Breguet 900*.





En tegning af Fouga CM 8-15 i luften.

vinget. På Fouga CM-7 Adour er det lykkedes at skabe et usædvanligt fint udsyn fra agtersædet. Det højvingede plans forkant er trukket tilbage på midten, så man i agtersædet endnu sidder foran planet, og endog fremad under landing ser man fint. Både i praktisk indretning og i præstationer ligger den betydeligt over Kranich, men der ligger jo også en del år imellem. Det var den kendteste af de franske svæveflyvere, Eric Nessler, der prøvfløj den i år. I juni foretog han først en flyvning på 287 km alene og den 25. juni sammen med en passager en tur på 400 km, ny fransk rekord. Den dag, Nessler demonstrerede Adour for mig, var det efterhånden helt overskyet og termikken borte. Ved 95 km/t trak Storch'en os til vejrs med 2 m/sek. Vi koblede ud i 600 m og gled ned på en halv snes minutter. Man havde ikke følelsen af at flyve et 535 kg tungt svæveplan med 18 m spændvidde. Den lystrede let og elegant rorene, kun var det mig lidt vanskeligt at rette korrekt ud fra et sving, men Nessler beroligede mig med, at sideroret trængte til lidt modifikationer (kuglen lå dog rigtigt, når han rettede ud). I lav højde skælvede planerne let under nogle få centimeters afentermik, men det kunne selv Adour med Nessler ikke få meget ud af, så vi trak bremserne og landede.

PW.

FRANSKE SVÆVEPLANER

Type	Spændvidde	Længde	Planareal	Sideforhold	Tomvægt	Fuldvægt	Glidetal	ved hastighed	Synke-hastighed	ved hastighed	Brudlast-faktor
	m	m	m²		kg	kg		km/t	m/s	km/t	
C 800	16.0	8.4	22.0	11.6	229	389		72	0.85	62	
Emouchet	12.5	6.7	16.5	9.5	123	218	17.2	59	0.88	40	
310-P	14.0		14.7	13.3	157	244	22.0	60	0.70	52	9
CM 8-13	13.0		13.0	13.0	245	335	27.0	86	0.79	77	12
CM 8-15	15.0		15.0	15.0	265	355	29.0	85	0.71	74	12
Air 100	18.0	8.0	18.0	18.0	245	337	30.0	64	0.58	60	12
ARS 4111	19.0	7.5	15.0	24.5	280	375	34.0	85	0.62	57	12+
Breguet	14.3	6.5	12.9	15.9	200	290		72	0.70		12
CM 7	18.0		22,3	14.6	355	535	27.0	80	0.75	70	12

Sportsflyvemaskiner til militære formål

Cub'er og andre lette typer gjorde et stort arbejde under krigen

Den amerikanske hær, skriver bladet »Flugwehr und Technik«, har under og efter den sidste verdenskrig gjort en ret udstrakt anvendelse af sportsflyvemaskiner til løsning af forskellige opgaver som f. eks. observation, opklaring, indskydning af artilleriet, luftfotografering og persontransport. Under nogle manøvrer i USA i 1941 blev der anvendt nogle lette flyvemaskiner, hovedsageligt Taylorcraft L2, Aeronca L3, Piper L4 og Stinson L5, og resultaterne var så tilfredsstillende, at chefen for feltartilleriet i 1942 fik rådighed over et antal sportsflyvemaskiner til brug ved feltartilleriafdelingerne. Mange var skeptiske overfor disse lette flyvemaskiners anvendelse ved fronten, fordi man bl. a. mente, at de vilde blive et let bytte for luftværnsartilleriet og jagerne, men dette viste sig langt fra at være tilfældet.

Begyndelsen blev gjort under Tunis-felttoget.

Under kampene i Tunis blev nogle amerikanske feltartillerienheder udrustet med luftfartøjer af typen Piper L4 »Cub«, og det viste sig, at disse lette luftfartøjer udmærket kunde undslippe de fjendtlige jagere ved at flyve helt ned til jorden og ved behændigt at udnytte Tunis's kløftede terræn. De var også vanskeligere at ramme for luftværnsartilleriet, end man havde troet. Foruden til løsning af artilleri- og opklaringsopgaver blev luftfartøjerne også i stor udstrækning anvendt til befordring af højtstående officerer. Generalerne Eisenhower, Bradley og Patton benyttede dem dels for selv at få et overblik over kampvirksomheden, og dels fordi det var et hurtigt befordringsmiddel. Efter Tunis-felttoget viste sportsflyvemaskinerne deres nytte på Sicilien. Feltartillerienhederne i general Pattons 7. armé rådede over 100 lette luftfartøjer, og disse blev hovedsagelig anvendt til ildledning og vejopklaring, som var til stor gavn for det amerikanske artilleri. Fra solopgang til solnedgang fløj ubevæbnede og upansrede sportsflyvemaskiner af typen L4 (Piper Cub) frem og tilbage langs med kamplinien for at observere, hvad fjenden foretog sig. Luftfartøjerne havde ikke selv nogen bevæbning, men gennem artilleriet, som de arbejdede for, fik de i

virkeligheden samme kampkraft mod mål på jorden som en kæde af bombeluftfartøjer.

Sportsflyvemaskiner tages i brug på samtlige krigsskuepladser.

Fra nu af blev sportsflyvemaskinerne sat ind på alle krigsskuepladser, hvor amerikanske tropper kæmpede. De var til meget stor gavn i Italiens bjerge, og de bidrog væsentlig til, at brohovedet ved Anzio kunne holdes. Både i det nordlige Europa og i Asien, hvor observation fra jorden som regel var umulig, blev sportsflyvemaskinernes indsats af største betydning. I virkeligheden hørte sportsflyvemaskinen egentlig til et af den 2. verdenskrigs hemmelige våben, fordi den praktisk talt medførte en fordobling af artilleriets ildvirkning.

Henimod slutningen af krigen blev sportsflyvemaskinens anvendelsesområde udvidet, idet pansrede motoriserede enheder, panserbatailloner, pionerbatailloner, fodfolksregimenter, meddelelsesbatailloner samt panser-, fodfolks- og luftlandetroppeskaber blev udrustet med lette luftfartøjer, og man forudså deres store anvendelse ved reserveenheder og hjemmevern.

Efter krigen fortsatte amerikanerne med anvendelsen af sportsflyvemaskinen som militær hjælper. Hver eneste division og uddannelseslejr under de amerikanske stridskræfter har fået tildelt sportsflyvemaskiner, og det samme gælder besættelsestropperne i Tyskland og Japan. De lette luftfartøjer anvendes under alle klimatiske forhold, både i Alaska's kulde og i Mellemamerikas hede egne, og de gør god fyldest overalt, hvor de sættes ind.

★

Verdensmesterskabet i Ørebro.

Det ser ud til, at der bliver fuldttegnet til verdensmesterskabet i svæveflyvning i Ørebro i Sverige. Der har foreløbig meldt sig godt 30 deltagere fra 9 lande, og mange flere kan der ikke komme til at deltage. Polen, Schweiz og Sverige har meldt hver 5, England 4, USA 3, Finland og Holland hver 2 og Danmark 1 deltager, mens Frankrigs deltagerantal er ukendt. Særlig interessant bliver den amerikanske deltagelse, der bl. a. omfatter den amerikanske mester Mac Cready. Fra England vil i hvert fald Philip Wills deltage med sin Welbe, ligesom de øvrige englændere nok vil anvende denne type med mindre en Gull IV med forøget spændvidde når at blive færdig. Fra Finland ventes deltagerne atter at blive Temmes og Haltiola. Den danske deltager er naturligvis Cowboy, men skulle det ikke være muligt at få mindst en deltager til med? Cowboy-holdet er i fuld gang med forberedelserne, bl. a. med en transportvogn til Hutter'en.

5-timers-prøver i vintervejr.

De Arhus-svæveflyvere er nogle sejge karle, som ikke giver op for noget. Samtidig med at vi meddeler om flyvetilladelse på provinslufthavnene, har militæret, under hvilket Tirstrup synes at sortere, stoppet klubbens flyvning der. Arhusbladene har imidlertid støttet klubben, og også de lokale myndigheder på pladsen er villigt indstillede, så man håber alligevel at få tilladelse fra krigsministeriet.

I mellemtiden har klubben dels haft tilladelse til at benytte den lille private plads ved Kristinesminde, og desuden har man benyttet østenvinden til skrantflyvning ved Bogensholm. Her fik Ebbe Wermuth Jensen, en af Cowboys brødre, den 1. februar sin 5-timers-prøve, fulgt dagen efter af Preben Christensen (bedre kendt som Dyttenbot), der havde en meget hård tur. Egon Bach, der kun manglede 5-timersprøven til sit sølv-c, måtte opgive efter 3 timer den 3. februar på grund af isslag på vingerne.

Betragtninger over linestytet hastighedsflyvning

Af Poul Chr. Andersen

DA udviklingen på motorfronten synes at være kommet i skred, er det sikkert klogt at forberede sig på et opsving for linestytet hastighedsflyvning også herhjemme. I Frankrig og omliggende lande er denne gren af linestyrtningen favoriseret frem for kunstflyvning. Den franske rekord i 5 cm⁴ klassen er på 222 km/t sat af *Labarde* med en Maraget 29 glødehoved-motor. Jeg har derfor fundet det klogt at skrive denne oversigt på grundlag af en artikelserie af samme navn i det franske modelflyvetidsskrift »Le Modele Reduit d'Avion«.

Tidtagning og resultatets nøjagtighed.

Tidtagning foregår med 2-3 tidtagere oftest med stopure med 1/5 sek. nøjagtighed. Kun undtagelsesvis finder tidtagerne samme tid, der er som regel 1/5 sek. forskel. Det skal man ikke lade sig forbyse af, for den menneskelige refleks er forholdsvis langsom og varierende efter individet. Andre fejlkilder er betydningsløse. Et fuldstændigt nøjagtigt resultat kan fås ved elektrisk tidtagning med fotoelektrisk udløsning, men et sådant apparat er meget kostbart, og vi er derfor henviset til almindelige stopure.

Lad os antage, at 3 tidtagere tager tid på en racermode, som flyver den internationale distance (11,36 m på 14 omgange, 15,92 m på 10 omgange eller 19,90 m på 8 omgange). De får f. eks. 19,8, 20,0 og 20,2 sek. Hvis man anser hvert af disse resultater for nøjagtige, får man hastighederne 181,818 km/t, 180,000 km/t og 178,218 km/t. Man ser altså, at man ikke i dette tilfælde med rette kan angive resultatet med 3 decimaler. I alle tilfælde bør et færdigt måleresultat afrundes passende. At bruge 3 tidtagere har den fordel, at en unøjagtig tid hos en af tidtagerne let opdages og kan kasseres, uden at anvendeligheden af de 2 andre tider anfægtes.

Den mest effektive måde at forøge resultatets nøjagtighed på er at forøge den distance, der skal gennemflyves; herved bliver nemlig flyvetiden større og fejlene forholdsvis mindre. I hvert fald burde være nuværende distancer sættes op til 1 km, så vore regler bliver i overensstemmelse med FAI's. Efterhånden som konkurrencedeltagelsen stiger, kan det måske oven i købet komme på

tale at sætte distancen højere op. Modellerne flyver jo alligevel flerfold den nuværende F1-distance på en flyvning, og en jævn gang på motoren er blot et spørgsmål om fornødt tankkonstruktion.

Tabel til omregning af flyvetid over 1 km til hastighed i km/t.

Tid i sek.:	15	16	17	18	19
v km/t :	240,0	225,0	211,6	200,0	189,4
20	21	22	23	24	25
180,0	171,3	163,7	156,5	150,0	144,0
26	27	28	29	30	31
138,5	133,3	128,6	124,1	120,0	116,1
32	33	34	35	36	37
112,5	109,1	105,9	102,9	100,0	97,3
38	39	40	41	42	43
94,7	92,3	90,0	87,8	85,7	83,7
44	45	46	47	48	49
80,0	78,2	76,5	75,0	73,5	72,0
50	51	52	53	54	55
60,0	58,4	56,4	54,4	52,4	50,4
56	57	58	59	60	61
51,4	49,4	47,4	45,4	43,4	41,4

Eksempel 1: Tiden lig 23,7 så er $v = 156,5 \div 0,7 \times 6,5 = 151,9$, som afrundes til 152 km/t.

Eksempel 2: Tabellen kan også bruges til andre distancer end 1 km, men man må da først af flyvetiden over den fløjne distance beregne tiden over 1 km. Tiden er 22,2 sek. for en F1 model, der flyver over 400 m =

0,4 km. Tid over 1 km er da $\frac{22,2}{0,4} = 55,5$ sek., heraf findes $v = 65,4 \div \frac{0,5}{5} \times 5,4 = 64,9$ km/t, som afrundes til 65 km/t.

Linernes modstand og brudstyrke.

Når man vil slå rekorder i hastighed, skal man huske på, at et sæt 0,2-0,4 mm stål-liner gør mere modstand end en god, strømliniet racermode.

Ud fra formelen for luftmodstand kan man beregne linernes betydelige modstand, idet man ved et reynoldstal mellem 600 og 6000 for linerne kan regne med en modstands-koefficient på ca. 1,0.

Man forstår let, at linerne bugter bagud som følge af luftmodstanden. Da farten og dermed modstanden vokser udad mod modellen, overføres størstedelen (cirka 3/4) af modstanden til modellen og kun en lille del til modelflyveren.

Det er altså let at forstå, at det er fordelagtigt at bruge tynde liner og flyve på lille radius.

Vor eksempelmodel, der flyver 180 km/t = 50m/sek. på 15,92 m lange stål-liner med et tværsnit på 0,3 mm, må således anvende 0,25 hk for at føre linerne rundt. Modellen er forsynet med en 5 ccm glødehovedmotor på 0,5 hk. Hvis vi antager, at propellens virkningsgrad er ca. 70 pct., overfører denne altså 0,35 hk til effektiv trækraft. Heraf sluger linerne 0,25 hk og modellen kun 0,10 hk.

Foruden at være tynde skal linerne imidlertid også være stærke, da centrifugalkraften ved store hastigheder er meget betydelig. Lad os engang prøve at regne den ud. Den er:

$$K = \frac{P \times v^2}{9,81 \times r}$$

Heri er P modellens vægt i kg, v hastigheden i m/sek og r linelængden.

Modellen vejer 0,5 kg, og centrifugalkraften ved 180 km/t og 15,92 m liner bliver ikke mindre end 8 kg.

Dette finder vi forøvrigt meget lettere uden at regne ved at anvende figur 1. Man forbinder punkt A (linelængden) med punkt B (den hastighed, modellen antages at ville flyve) og skærer diagonalen i punkt C. Gennem C og D (modellens startvægt) trækkes en linie, som skærer den øverste skala i punkt E, der angiver centrifugalkraften.

Bemærk, at vi kan nedsætte centrifugalkraften ved at anvende længere liner, men derved øger vi desværre modstanden.

Hvis man regner med en specifik brudstyrke for linerne på 120 kg/mm², finder man, at eksempelmodellens liner (0,3 mm) tilsammen kan holde til et træk på 17 kg. Disse liner er altså sikre nok, men man bør alligevel gøre brudstyrkeprøve og se, om linerne kan holde til 120 pct. af de træk, de vil komme ud for.

Ved opvisningsflyvning bør vælges ekstra svære liner, men til konkurrencer og rekordforsøg kan man, når sikkerhedsforanstaltningerne tillader det, nedsætte linernes tykkelse til minimum. Og for at sætte dette minimum så langt ned som muligt er det fristende at bruge liner af specialstål med ekstra høj brudstyrke, og så bygger man sine modeller så lette som muligt for at nedsætte centrifugalkraften.

P.C.A.

Kommentar: I tilslutning til sidste del af P.C.'s artikel vil vi lige erindre om, at iflg. reglerne skal hele kontrolmekanismen bestå af en trækprøve på mindst 20 gange modellens startvægt. I det anførte eksempel vejer modellen 0,5 kg, og dens kontrolmekanisme skal altså kunne holde til 10 kg. Da centrifugalkraften bliver 8 kg, ser man, at det ikke er meget galt, specielt da der jo er tale om en gennemsnitlig centrifugalkraft, der godt til tider kan være større. Det vil sige, at hver line kun lige kan klare påvirkningen, men der er jo to, og de vil nok fordele påvirkningen nogenlunde jævnt. Kun at gøre brudstyrkeprøven til 120 pct. af det beregnede træk forekommer os en ringe sikkerhed; det er væsentligt mindre, end man selv i flyvemaskinekonstruktioner, som er det område, hvor man af væghensyn regner med de mindste sikkerhedsfaktorer, anvender. Man må op på 50 pct. eller mere. Skulle en linestytet hastighedsmodel med den fart pludselig blive fritflyvende, vil den være meget farlig, men man kan vel som regel regne med, at begge liner ikke brister samtidig, hvorved situationen formodentlig omgående bliver katastrofal — men kun for modellen. PW.

★

Årsrekorderne.

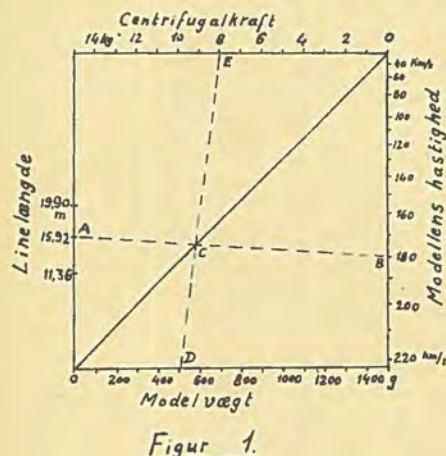
Carl Johan Petersen, Odense, har den 29.-1. sat Ekelunds Årsrekorder op til 168 sek. i håndstart og 312 sek for Wakefield. Endvidere har Kai Hansen, Kolding, sat årsrekorder for fritflyvende gasmotormodeller til 122 sekunder den 21.-1.

Distriktskonkurrencerne 1949.

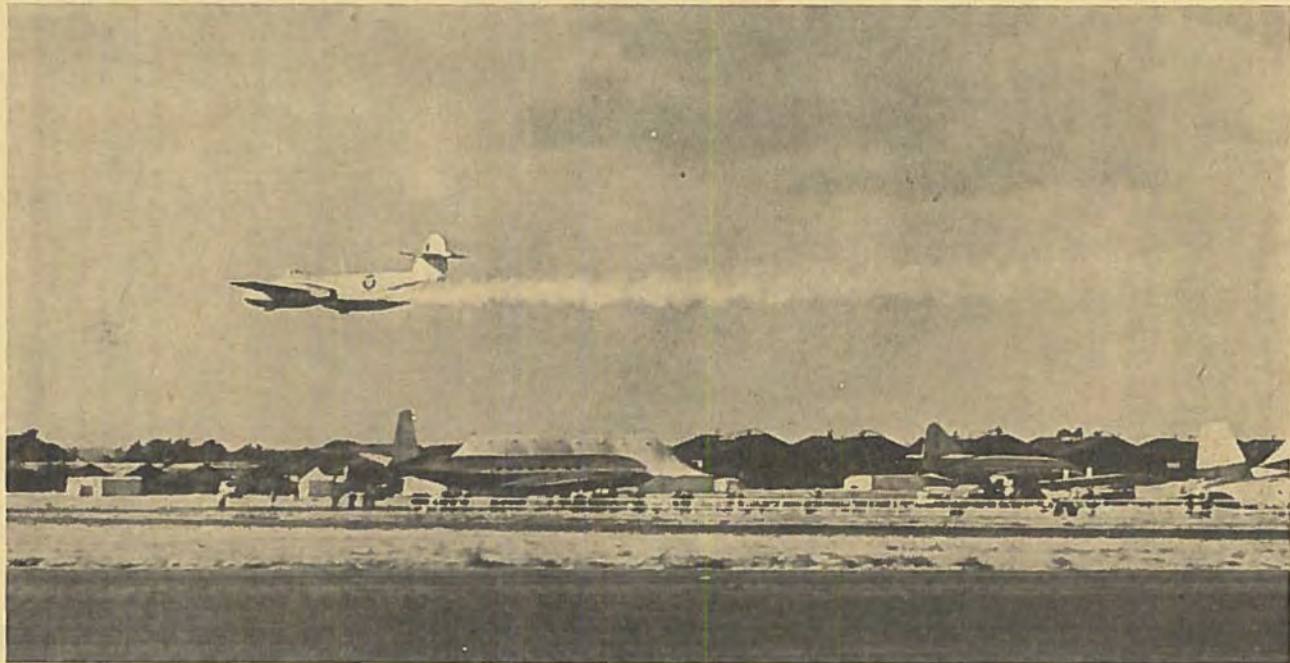
Rettelse.

I resultaterne for 1949 i sidste nummer af FLYV side 39 er der indløbet to fejl i 3. distrikt.

Her er Arne Hansen nr. 2 i klasse A1 med 760 sek. (2 konk.). I A3 har N. Madum 1005 i stedet for 995 sekunder.



Figur 1.



DRAMATISK OPVISNING

S. B. A. C. Display

Farnborough, 1949.

„Avon-Meteoren med den fænomenale stigeevne på 40.000 fod i en brøkdelt over 4 minutter viste endnu en bemærkelsesværdig egenskab ved Avon-Reaktorerne. Da piloten efter en af sine voldsomme stigninger dykkede ned mod flyvepladsen, standsede han begge motorer og lod to røgstriber af ubrændt petroleum stå i luften efter sig. Medens røgstriberne endnu stod ud fra jet mundingerne, rettede han op og steg så igen i en række „slow rolls“. Netop da det så ud, som om han måtte tabe farten og falde mod jorden, forsvandt røgstriberne pludseligt på een gang, og Meteoren fortsatte sin stigning. Med en antydning af drama, som man nok kan undskylde ham, havde piloten demonstreret, hvor øjeblikkeligt Avon-Motorerne kan startes op i luften.“

„AIRCRAFT & AIRPORT“



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.

Hvorledes kender man to typer fra hinanden

Grundlæggende regler for typekendskab

HVAD skal man først og fremmest have opmærksomheden henvendt på, når man vil bestemme en type? Her i FLYV's spalter skal vi kun beskæftige os med det sort-hvide synsindtryk. I virkeligheden spiller også andre faktorer ind. Bl. a. lyd, camouflage, flyvestilling. Det er de fleste bekendt, at Havard melder sin ankomst med en ganske irriterende brummen, ligesom de fleste kan skelne mellem en Dakota og en KZ-III alene ved hjælp af lyden. Det er også bekendt, at farven spiller en rolle. Det fik Sportsflyveklubben at erfare, da klubbens flyvemaskiner var malede rød-blå og døbt *undulaterne* fra Lundtofte. Flyvestillingen kan også være karakteristisk — som eksempel kan nævnes Martin Marauder, som var letkendelig på grund af sin lave hale. Den lignede faktisk en bi med for tung bagkrop. Da hverken lyd, bevægelse eller farve kan gengives i FLYV, må vi holde os til treplanstegninger og fotografier.

En flyvemaskine består i al almindelighed (og det er kun almindelige typer, vi tager fat på i starten) af en krop, et eller flere par vinger, en eller flere motorer, samt oftest et haleparti. Disse fire deles placering i forhold til hinanden er det, som gør typerne forskellige. Dertil kommer så, at hver enkelt af delene kan have talrige former, hvilket vi i det følgende skal se nærmere på.

Kroppen. En sondring mellem en- og flermotorede flyvemaskiner foretages. Vigtig faktor for kroppens udformning hos enmotorede typer er motorens udseende og placering (i reglen i næsen) (se også under motorens beskrivelse). Bortset fra dette spiller hos alle flyvemaskiner førersædets placering, evt. maskingevær-tårne, vinduer, næseform etc. en vigtig rolle. (Mgv.-tårne f. eks. Boeing B-17C Flying Fortress uden haletårn, Boeing B-17E med haletårn. Vinduer f. eks. DC-4 runde vinduer, DC-6 firkantede vinduer). Ofte kan det hjælpe at sammenligne flyvemaskinens næseform med et dyr. F. eks. TU-2: en haj, Short Stirling: en slange, Miles Messenger I: en foxterrier, Liberator C-87: en hval. Særlig kropudformning har flyvebåde (og flyvende vinger).

Vingen. Typehjørnet kommer praktisk taget kun til at beskæftige sig med monoplaner (en-dækker), som nu helt har overtaget. Der har været bygget såvel bi- som triplaner (to- og tre-dækkere), af hvilke de første så givet viste sig de mest anvendelige. I Danmark flyver kun af bi-planer DH-Dragon Rapide og en enkelt Moth, men iøvrigt anvendes endnu store mængder af f. eks. DH Tiger Moth og Beechcraft Traveler, hvilken sidste med korte mellemrum ses på Kastrup.

Vigtigst er *vingens placering set forfra*. Den kan være snart sagt overalt på kroppen, men nedenstående inddeling er mest praktisk. (Eksempler i parentes).

Lav-vinget. (Spitfire, KZ-III, DC-3).

Midtvinget. (Saab B-17, DH Mosquito, Wellington).

Høj-vinget. (KZ-VII, Auster Autocrat, Airspeed Ambassador).

Parasolvinget. (Catalina, Henschel HS-126, Zaunkönig).

Vingen kan have *v-form* (tydeligst f. eks. DC-4), den kan være ret, »knækket« (f. eks. Goodyear Corsair), have omvendt v-form eller være »måge-vinget«. Endvidere har nogle typer ret midterparti efterfulgt af ydervinger med normal v-form. (Det må noteres, at v-formen bestemmes af vingens overkant!). Det, som danskere kalder »knækket« vinge (og nordmændene »brukket«) kalder svenskerne v-form. Fejltagelser opstår altså let. »Måge-vinge« er faktisk det modsatte af »knækket« vinge, idet vingen inderst ved kroppen har normal v-form, som overgår til horisontal ydervinge. (Eks. svæveplanet Kranich). Endelig kan høj- og parasol-vingede flyvemaskiner have fritbærende eller støttede vinger. (Både Catalina, Auster og KZ-III har støttede vinger).

Vingens form nedefra varierer meget, og vingen kan være placeret langt fremme (DH Hornet) eller langt tilbage (Convair B-36). Vingens forkant og bagkant kan være pilformet, ret eller buet. (Eksempler: KZ-III har ret for- og bagkant. DC-3 har ret midtervinge, ret bagkant og stærkt pilformet forkant på ydervingerne. Spitfire 14 har buede for- og bagkanter.) Endvidere kan hele vingen være pilformet (Saab J-29, B-47 Stratotjet) eller omvendt pilformet. En flyvemaskine kan bestå udelukkende af vinge (Northrop Flying Wing).

Motoren(-rne) deles i tre klasser: Stjernemotorer (DC-3, DC-4, Catalina) rækkemotorer (Spitfire, KZ-III, Mosquito) og reaktorer (Meteor, Thunderjet, Grumman Panther). De første har cylindrene siddende i cirkel om en krumtapaksel og ligner indklædt en tønne. Plumpt udseende. Rækkemotorer har cylindrene i en eller flere rækker i maskinens horisontalretning. Slankt udseende. Rækkemotorer har ofte ind sugning og afkøling placeret under motoren eller i vingen. Reaktorer har noget tilfældes med begge stempel-motortyper. Den minder om en stjernemotor (Thunderjet, Meteor) men har beholdt rækkemotorens slankhed. I enmotorede typer sidder stjerne- og rækkemotorer så godt som altid foran førersædet, reaktorer bag dette. Derfor ser vi af reaktorer oftest kun indsuget, som kan være i næsen (Thunderjet), ved kroppens sider (Attacker) eller ved vinge-roden (Vampire). I fler-motorede typer er alle motorer anbragt på vingerne. Undtagelser er tremotorede typer (Ju-52/3m, DH Drover). Set forfra kan motorerne være placerede under, midt på eller over vingerne. Set oppe eller nedefra bør man bemærke, hvor langt motorerne rager frem foran vingens forkant eller bagkant samt deres afstand fra kroppen og evt. indbyrdes afstand. Ved firemotorede flyvemaskiner vil de to ydermotorer oftest være trukket en smule tilbage. Dette skyldes, at vingen oftest har forkant med pilform, samt at indermotorernes naceller (gondoler) også skal rumme understellet og derfor er størst. En del typer med skubbende propeller findes (B-36), disse har motoren vendt en hel omgang.

Halepartiet. Består af finne/sideror, haleplan/højderor og kan med hensyn til deres indvirkning på udseendet regnes som en vertikal og en horisontal enhed. Finne/sideror kan være enkelt (KZ-IIT, Spitfire, DC-6),

dobbelt (Saab B-18B) eller tre-dobbelt (Constellation). Formen beskrives som vingens (ret eller buet forkant og bagkant. Afrundet eller afskåret top). Haleplan/højderor er at betragte som vinge og beskrives som sådan.

En mængde detaljer som f. eks. pejlerammer, antennemaster etc. gør meget til at give enhver type sit særpræg. På de få typer, som endnu har fast understel (NB: Talen er om militærtyper — vi vil kun beskæftige os med sådanne), kan dette deles i støttet og frit.

Har De en aften ledig, da sæt Dem med et par årgange af FLYV eller anden illustreret flyvelitteratur og gennemgå de i parenteserne givne eksempler (alle typer, som er godt kendte og lette at finde fotografier af) og deres relation til teksten. Såfremt De allerede er klar over alt, hvad ovenfor er nævnt, så er De godt på vej til at være en habil typekender. C.C.

★

Kun een rigtig.

Resultatet af »Typehjørnet«s første konkurrence er, at der er en hel del interesse for emnet, samt at der er behov for uddybning af det, idet der kun var een rigtig besvarelse. Fremgangsmåden ved afgørelsen af en sådan konkurrence er, at man udtækker nogle af de lukkede kuverter i en bestemt rækkefølge, og de første rigtige får præmierne. Imidlertid måtte fru Krebs fra KDA, hvem vi havde anmodet om at fungere som »lykkens gudinde« blive ved at trække, og først langt nede i bunken fandt vi en rigtig løsning. Den var indsendt af Kurt Birle, Damhusdalen 63, Valby, som kan afhente sin præmie på FLYV's ekspedition. Desværre var der ingen til andenpræmien i denne omgang.

Her er den rigtige løsning:

1. Vickers Armstrongs Supermarine Sea Otter ASR Mk 2.
2. Gloster Meteor Mk. 4.
3. Douglas C-47 Dakota (evt. C-53, DC-3).
4. Ilyushin IL-12.
5. Consolidated Vultee Convair-Liner.
6. Avro Anson Mk 19.
7. Douglas DC-6 Cloudmaster.
8. Lockheed Constellation.

Vi har ikke taget hensyn til fabriksnavn og detaljerede betegnelser, men regnet f. eks. svar som »Sea Otter« eller »DC-6« som fuldt tilstrækkelige.

De almindeligste fejl var i numrene 4, 6 og 7. Da både IL-12 og SAAB Scandia var afbildet i samme nummer, burde de ikke være forvekslet, og flere har anset 4 for 4-motors. Meget almindelig var svaret Airspeed Oxford for 6. De har også mange ligheder, men alligevel en del forskelle. 7 er virkelig svar. At se om det er en DC-4 eller DC-6, er næsten umuligt. En deltager skriver »alt for utydelig, kan ikke skelne vinduernes form« — men kan han det på stor afstand i virkeligheden? Alligevel havde vi gerne taget hans besvarelse »DC-4 eller DC-6« i betragtning, hvis han ikke havde hele to fejl herudover. Flere havde dog både 4, 6 og 7 rigtige, men til gengæld en anden fejl.

Det har glædet os at se deltagelse fra hele landet og fra såvel mandlige som kvindelige læsere. Følg nu godt med i »Typehjørnet«. Når vi er blevet lidt dygtigere, prøver vi igen med en konkurrence.

★

P.S. Efter afgørelsen modtog vi endnu et rigtigt svar, poststempelt 9.2., fra Knud Lauritzen, Holstebro, der må nøjes med hæderlig omtale.

✱

TYPEHJØRNET

1. Percival Proctor



Enmotoret, lavvinget monopl. Let transport. Anvendes af det danske luftvåben til stabstransport og anden lettere transport af passagerer.

Motor:

DH Gipsy Queen II på 208 hk. Omvendt ræk-kemotor.

Data:

Sp.v. 12.0 m. Længde 8.6 m. Højde 3.3 m. Planareal 18.77 m². Tomvægt 1.111 kg. Fuldvægt 1.588 kg. Max.hastighed 252 km/t. Marchhastighed 225 km/t. Landingshast. 88 km/t. Flyvestrækning 800 km. Tophøjde 4.250 m.

TYPEKENDETEGN

Vinge: Lav, vandret midterdel, svag v-form i ydervinger, forkant svagt pilformet, bagkant næsten ret.

Krop: Relativt kort, stor kabine.

Haleparti: Højtstående haleplan (i forhold til vingen) m. ret forkant, afrundet bagkant og udsnit for siderorsbevægelser. Enkel æg-formet finne (buet for- og bagkant).

Motor: Rækkemotor m. hængende cyl.

Detaljer: Fast understel m. hjulkåber, lodret antennemast bag kabinen.

Vigtigste kendetegn.

Forfra: Lavv., højtstående halepl., fast understel m. hjulkåber, rækkemotor m. hængende cyl.

Fra siden: Fast understel m. hjulkåber, rækkemotor, antennemast.

Nedefra: Næsten ret vinge m. svag pilformet forkant, ret haleplan-forkant, buet bagkant m. udsnit.

Som det ses i dette nummer vil typehjørnet i fremtiden bestå af tre-planstegninger (udført af Bjørn Karlström), vigtigste data, typekendetegn og vigtigste kendetegn.

Tegningen rummer maskinen set forfra, fra neden og fra siden. Længt de fleste treplans-tegninger viser ellers fly-maskinen ovenfra. Vi har valgt at vise dem nedefra, fordi typehjørnets læsere sandsynligvis i langt de fleste tilfælde vil se maskinens underside snarere end oversiden.

Den korte oversigt over data foregiver ikke at være fuldstændig. Den skal blot give en baggrund for det billede, som vi håber vil danne sig i læserens bevidsthed af de præsenterede typer. De viste data kan være af stor betydning — f. eks. spændvidde (sp.v.) i forhold til længde, hastighed etc. Disse har nemlig også betydning når man skal bestemme en overflyvende flyvemaskine.

Under typekendetegn behandles typens særkender fremfor andre. De fremføres for vinge, krop, haleparti, motorer samt detaljer. Ved beskrivelsen af vingen ses denne først forfra (lav, høj, v-form, omv. v-form etc.), dernæst nedefra (forkant, bagkant, tipper etc.). Kroppen ses fra siden samt — når den har et sær-

Kaptajn Herschend fylder 60

En af dansk flyvnings pionerer, kaptajn H. R. M. Herschend, fylder 60 år d. 7. marts. Herschend blev elev på Hærens Flyveskole i 1917, og året efter bestod han som ung løjtnant prøverne til det militære flyvercertificat. Kaptajn Herschend var en myreflittig og stræbsom mand, der trængte efter at udøve mere end den daglige flyvergerning; i 1919-20 var han til uddannelse i det franske og italienske luftvåben, og på et så tidligt tidspunkt som 1926 gennemførte han en flyvning fra København til Siam og retur, en distance på ca. 20.000 km. Kaptajn Herschend, der i 1928 udnævntes til kaptajn, var i mange år leder af flyvertroppersnes fotosektion; i 1932 var han leder af luftfotograferingstjenesten under kortlægningsflyvningerne over Østgrønland, og i 1937 forestod han en lignende Opgave på Island.

Alderen virker ikke trykkende på den tidligere Siam-flyver, der nu er travlt optaget på Geodætisk Institut af sin yndlingsbeskæftigelse: luftfotograferingen.

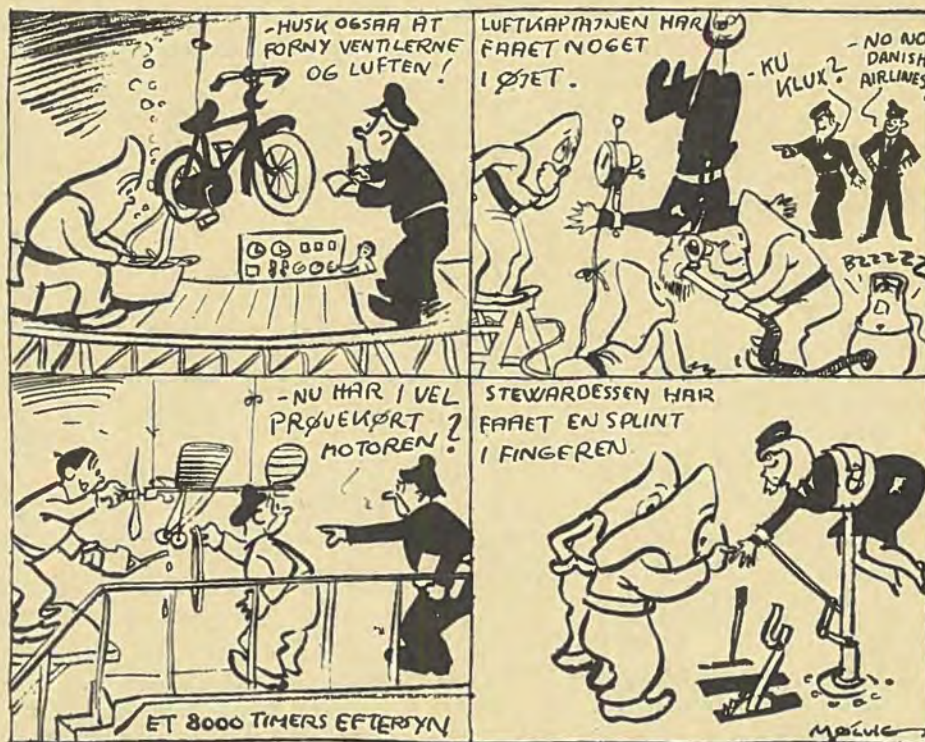
FLYV sender sine hjerteligste lykønsknin-gen i anledning af fødselsdagen.



Kaptajn H. R. M. Herschend.

+
10/7-67

MØLVIG tegner:



Det skal være ganske utroligt, hvad der kan udrettes på DDL's nye værksteder.

ligt tværsnit — forfra. Halepartiet deles i haleplan (d.v.s. haleplan og højderor — disse to dele regnes i typehjørnet for en enhed og beskrives som haleplan. I realiteten vil højderorets bevægelighed ikke ændre noget i denne enheds udseende under flyvning) samt finne (finne og sideror). Haleplanen ses først forfra (højde — altid regnet i forhold til vingen, v-form etc.) dernæst nedefra (forkant, bagkant, udsnit etc.). Motorerne beskrives f. eks. som

siddende midt på vingen eller ovenpå vingen. Dette er altid set forfra. Vigtigere detaljer omtales. Endelig resumeres kendetegn under »Vigtigste kendetegn — forfra, fra siden, nedefra«. NB. Teksten under TYPEKENDETEGN og Vigtigste kendetegn bør KUN læses med et øje til tegningen. Den skal kun opfattes som en pegefinger rettet mod tegningen, og man bør undersøge hver omtalt fænomen efter tegningen! Ellers bliver teksten meningsløs. C.C.

Svæveplan i 10.830 meters højde.

Iflg. The Aeroplane er den absolutte højde-rekord, som John Robinson den 1.1.49 opstillede med 10.211 meter (se artiklen i FLYV nr. 7/49 side 147), blevet sat op til ca. 10.830 meter af Harland Ross i et to-sædet svæveplan. Også denne rekord blev sat i bølgeopvind fra Bishop. Selv om denne rekord anerkendes, har den officielle rekord endnu ikke nået Klöckners uofficielle højde på ca. 11,2 km i 1940 over Alperne.

*

Dansk svæveflyver i USA.

Den danske svæveflyver Per Meulengracht, der deltog i det amerikanske West Coast Championship i august sidste år på en Corcoran TG-1, har fået højdebetingelsen til sit sølv-c.

*

Luftvæddeløb England-New Zealand.

I oktober 1953 finder et luftvæddeløb sted fra England til Christchurch på New Zealand. Der er over 600.000 i præmier for løbet, som deles i et hastighedsløb og et handicap-løb som Australiensløbet i 1934. Løbet arrangeres i samarbejde med Royal Aero Club i England. De Havilland har allerede tilmeldt sin nye Comet. Iøvrigt slutter tilmeldelsen 31.1.1953.

En tiendedel af eksporten i 1946.

Piper i toppen 1949. I løbet af 1949 eksporterede Piper Aircraft Corp. 1285 flyvemaskiner, medens nummer to var Cessna med 857, 3 var Aeronca med 311, derefter kom Beech Aircraft Corp. med 298 og Ryan Aeronautical Co. med 215 flyvemaskiner. Luscombe Airplane Corp. nåede at eksportere 156, før dette firma sidste sommer gik fallit. Ialt eksporteredes i 1949 3350 civile flyvemaskiner af 12 fabrikker. Dette er næppe mere end en tiendedel af de 33.254, som blev eksporteret i 1946 — det bedste år for de amerikanske fabrikker. Nedgangen fra 1948 er ikke så stor — i 1948 eksporteredes 6969 eller dobbelt så mange som i 1949.

C. C.

»Flyvebogen« nedsat.

Blandt de over 1500 titler i boghandlernes store prisnedsættelse, der lige er startet, bemærker man FLYVEBOGEN I/II. Under redaktion af John Follmann har dansk flyvningskyndigste eksperter her skabt et standardværk med alt om flyvning. Værket er lige så let tilgængeligt for begyndere, som det er værdifuldt for viderekomne. De to store, rikt illustrerede bind er nedsat til kr. 32,50 og indb. til kr. 67,50.

Cowboy efterlyser —

sin »Werkstattspraxis« af Hans Jacobs, forsvundet på Vandel i 1949. Låneren bedes sende den til Harald Wermuth Jensen, Ndr. Ringvej 122, Århus.



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



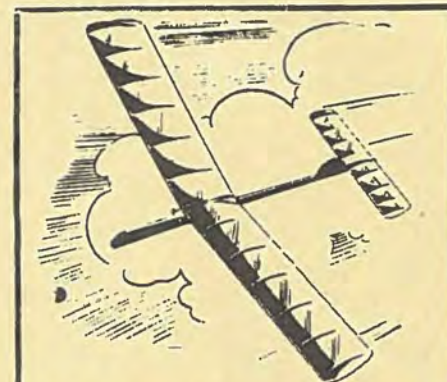
Notam Danmark af 17.2. indeholder følgende meddelelse:

Fra og med 1. marts 1950 træder et nyt radiodokument i kraft. Fra samme dato annulleres A 18/1948.

Det nye radiodokument »Aeronautical Information Publication, Part 2, Com.« indeholder fortegnelse over danske aeronautiske radiokommunikations- og -navigationshjælpe-midler (COM 1), fortegnelse over faste aeronautiske tråd- og radioforbindelser (COM 2) samt fortegnelse over danske radiofonistationer (COM 3).

Rettelser og nye blade til dette dokument vil fremkomme i Notam Danmark.

Dokumentet, der koster kr. 1,00 (i udlandet kr. 1,25), kan købes hos Notam Danmark, Statens Flyveledertjeneste, Københavns lufthavn, Kastrup, (telf. KA. 1212, lok. 64) og hos Luftfartsdirektoratet, Torvegade 45, København K., (telf. AM. 1577). Fra 1. maj 1950 vil luftfartsdirektoratets adresse være: Holmens Kanal 7, København K., (telf. BY. 8686).



Ny modelsensation AKM-1 »CUMULUS«

Svævemodel i klasse A.1. Spv. 900 mm. Fremstillet af fineste træmateriale, færdigsavet profiler, kropdetaljer, papir, te. ning, byggevejledning m. m. Byggesæt kr. 5,50. Tegning alene kr. 1,50.



Brønshøjgårdvej
25
København



Tegn abonnement på

FLYING

største og mest moderne amerikanske
flyvetidsskrift

Udkommer hver måned

Årgang 32 40 Enkeltnummer 2 70

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 2755 - 3955

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

Ældre numre af FLYV søges

1945 nr. 6 og 8 . God pris betales!

R. Frandsen . Uplandsgade 8, 5. sal
København S.

KZ III KØBES

Stor udbetaling eller kontant. Tilbud til
FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60,
København V., under billet mrk. 13.

KALENDER

Motorflyvekalender:

10. 6. International Invitation Air Rally, Yorkshire Aeroplane Club.
- 15.—18. 6. Benelux-rundflyvningen.
17. 6. King's Cup Air Race, Wolverhampton.
11. 6. Rally og luftvæddeløb, Orly, Frankrig.
- 17.—18. 6. Rallye Aerien International de Basse Normandie (Flers de l'Orne).
- 2.—9. 7. International flyveuge i Italien.
- 14.—16. 7. Internationalt rally, Cognac, Frankrig.
15. 7. Grosvenor Challenge Cup Race (int.) Newcastle-upon-Tyne.
22. 7. SBAC Challenge Cup Race og Air League Challenge Cup Race (int.) Sherburn in Elmet.
19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race (Int.) Fairwood Common Aerodrome, Swansea.

Svæveflyvekalender:

- 3.—16. 7. Verdensmesterskab, Örebro, Sverige.

Diverse:

- 28.5—4.6. FAI's generalkonference, Sthlm.
- 10.6.—25.6. International luftfartsudstilling i Bruxelles.

Modelflyvekalender:

5. 3. Anden distriktskonkurrence.
12. 3. Repræsentantskabsmøde og danmarksmesterskab for indendørs modeller (Sjælland).
- 6.-7. 4. Landskonkurrencer i Odense.
23. 4. Tredie distriktskonkurrence.
7. 5. DM for gasmotormodeller (Århus).
18. 5. Udtagelse til Wakefield og landskamp.
4. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
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.

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 TRYKLUFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Falkmar-sagen.

Efter at være udskevet fra Militærhospitalet blev DKDAS's tidligere generalsekretær, fhv. landsretssagfører *Egil Falkmar*, den 17. februar fremstillet i retten, sigtet for underslæb for ca. 62.000 kr. Han tilstod sig skyldig og blev fængslet for tre uger.

*

Ny formand for DDL's pilotforening

Luftkaptajn *Thorkild Petersen* har afløst luftkaptajn *Jessen* som formand for DDL's Pilotforening.

*

Filmsaften i Ålborg.

Svæveflyveklubben »Aviator« arrangerede den 16. februar en filmsaften for klubberne i Ålborg. Der vises Shell-filmen »Hvordan flyver man« og to engelske films.

*

Generalforsamling i Ålborg Flyveklub.

Den 23. februar afholdt Ålborg Flyveklub ordinær generalforsamling, hvorefter luftfartsinspektør *Sv.-A. Dalbro* causerede om »Sikkerheden i luften og privatflyvning«.

*

Rally i Cognac.

Som det fremgår af motorflyvekalenderen afholdes den 14.-16. juli et internationalt rally i Cognac, Frankrig. Der er over 1/2 million francs i præmier.

*

Ingeniør Hans Holm er blevet leder af DDL's værksteder.

Ingeniør *Hans Holm* har fra 15. februar overtaget ledelsen af samtlige DDL's værksteder og hangarer med undtagelse af elektro-sektionen. Ingeniør *Holm* har været ansat i DDL siden november 1946 og sidst virket som teknisk direktionssekretær.

*

John M. Larsen er død.

Skaberen af Premier Is og andre store kølevirksomheder herhjemme, *John M. Larsen*, døde den 15. februar, 73 år gammel. *John M. Larsen* var i tyverne meget flyveinteresseret. Han var dengang bosiddende i Amerika, hvor han havde oparbejdet en meget stor ingeniørvirksomhed. I maj 1919 gæstede han København i en Curtiss-flyvebåd, som han før sin tilbagerejse til USA forærede til Marinens Flyvevæsen. *John M. Larsen* havde repræsentationen for Junkers flyvemaskiner i USA og benyttede selv en »F.13« til sine mange rejser. 1925 vendte han tilbage til Danmark, og DKDAS hædrede ham ved at overrække ham Selskabets gyldne plaque.

De, der kendte *John M. Larsen*, vil mindes ham som en af flyvningens gode og trofaste mænd.

Æret være hans minde.

Husk navn og adresse.

Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frakteret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: *navn og adresse.*



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.
Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, Å., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

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.

MODELFLYVERÅDET

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.

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.

Mødeaften i Kgl. Dansk Aeroklub.

Da datoen for Aeroklubben's mødeaften i marts ikke er fastsat på det tidspunkt, hvor dette nr. af FLYV går i trykken, vil meddelelse herom blive tilsendt medlemmerne direkte. Klubmedlemmer bør holde sig underrettet gennem deres klub, ligesom man vil søge meddelelsen bragt i dagspressen.

*

Tingmissartog.

Nationalmuseets sal var fyldt den 2. februar til kaptajn *Michael Hansens* foredrag om grønlandsflyvningen. Vi fik oprisket Grønlands historie og fulgte vor »flyvende fæstning« på en tur til Grønland og videre til Amerika. En fortræffelig film viste os, hvordan Grønland ser ud, og de fleste blev sikkert meget forbavset over de mange og meget varierede farver deroppe. Til slut kom kaptajnen ind på flyvningens betydning for udviklingen af Grønland. Foredraget og filmen blev hilst med stort bifald.

*

Danske Flyvere.

Generalforsamling afholdes torsdag den 16. marts 1950.
Optagelsesfesten afholdes i slutningen af april 1950. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne.

*

Modelflyverepræsentskabet.

Søndag den 12. marts afholder modelflyverne deres årlige repræsentskabsmøde på Søndermarksskolen, Kbhvn. F. - Samtidig afholdes danmarksmesterskabet for indendørs gummitormodeller.

Vor verdensrekord slået.

Kurt Rechnagels internationale rekord for haleløse svævemodeller fik ikke lang levetid, idet ungaren *Ladislav Hodi* allerede den 16.-10.-49 har sat den op til 2560 m. Hvis nogle danske modelflyvere vil beskæftige sig lidt mere med disse interessante modeller, skulle vi kunne forbedre denne præstation (men det kan ungarenne også selv).

FAI har iøvrigt anerkendt endnu en række internationale modelflyverrekorder: Sømmodeller med gumminotor: 22.549 km (russeren *Zacharov*, 9.-8.-49). Denne har ungaren *Horvath* imidlertid den 10.-9. sat op til 45.150 km.

Rekorden for sømodeller med gasmotor har russeren *Lionbouchkine* den 19.-10. sat op til 1 time 18 min 40 sek.

For haleløse modeller med gumminotor har ungaren *I. Poich* d. 25.-9. sat rekorden til 5 min 47 sek, og englænderen *King* distancerekorden for haleløse med gasmotor til 2,6 km.

Den kendte ungarske modelflyver *G. Benedek* har opstillet linestyrer hastighedsrekord i den mindste klasse til 70,450 km/t (ED II motor), mens russeren *Koukhra* med en haleløs linestyrer har fløjet 87,156 km/t den 28.-11. med en 9,8 ccm motor.

Adskillige af disse rekorder skulle vi kunne forbedre, men husk ved forsøg at anvende FAI-reglerne fuldt ud.

*

Første distriktskonkurrence.

Selv om unionens bestyrelse havde fastlagt årets første distriktskonkurrence til en søndag med fremragende modelflyvevejr, så fløj dog kun tre distrikter den 29. januar, men det skyldtes nu hovedsageligt at meteorologerne lørdag aften havde stærkt blæst. Den følgende søndag var det ikke flyvevejr. Her er resultaterne fra den 29.-1.:

1. distrikt (Ejbylille, 19.2., 50 m snor). A 1: O. Olesen (113) 148, F. Neumann (105) 101, H. Hansen (105) 94. - A 2: P. G. Jørgensen (113) 222, H. Ekelund (113) 220, H. Hansen 149.

2. distrikt (Næstved). A 1: V. Petersen (207) 558, E. Christensen (216) 319, H.-E. Hansen (208) 190. - A 2: U. Kragh (205) 746, L. Jensen (214) 672, K. Johansen (207) 472. - D: V. Petersen 119, H.-E. Hansen 108, F: V. Petersen 73 km/t, M. Hansen (208) 50 km/t.

3. distrikt måtte aflyse helt.

4. distrikt (Præstbro). A 1: T. Meyer (403) 531, S. O. Pedersen (403) 299. - A 2: S. Dybbro (403) 169. - D: E. Rafn (418) 147. - F: O. Mouritzen (403) 68 km/t.

5. distrikt (Viborg 5.2. i dårligt vejr). A 1: Emil Madsen (508) 106, P. Pedersen (502) 62. - A 2: P. Pedersen 160, Egon Madsen (506) 125.

6. distrikt (Vandel). K. Hansen (611) 696, P. Madsen (608) 529, D. Thestrup (615) 175. - A 2: J. A. Lauridsen (608) 786, K. Hansen 675, A. Jepsen (608) 569. - A 3: G. Pedersen (604) 241. - C: Knud Larsen (612) 66. - F: H. Bruun (612) 67 km/t.

*

Korrespondance.

En 21-årig mekaniker i det norske luftvåben ønsker korrespondance om motorflyvemaskiner. Skriv til korporal Helge Dalen, 331 Skvadron, Værnes pr. Stjørdal, Norge.

En amerikansk korrespondent, flyveingeniør, med eget dollargrin (1949 Mercury club coupe) og flyvemaskine (Ercoupe), vil gerne korrespondere med en dansk pige. Er der blandt vore læsere en »ravishing creature with a normal amount of sense«, som er interesseret, så skriv til Wm. A. Lester, Box 6, Del Mar, Californien.

*

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos *postvæsenet*. - Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.

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.

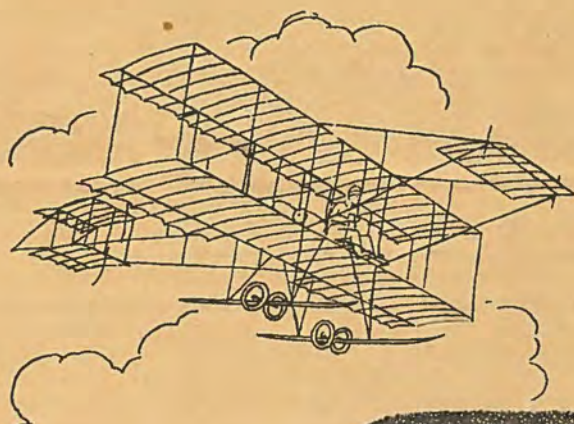
Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

Abonnér på FLYV!

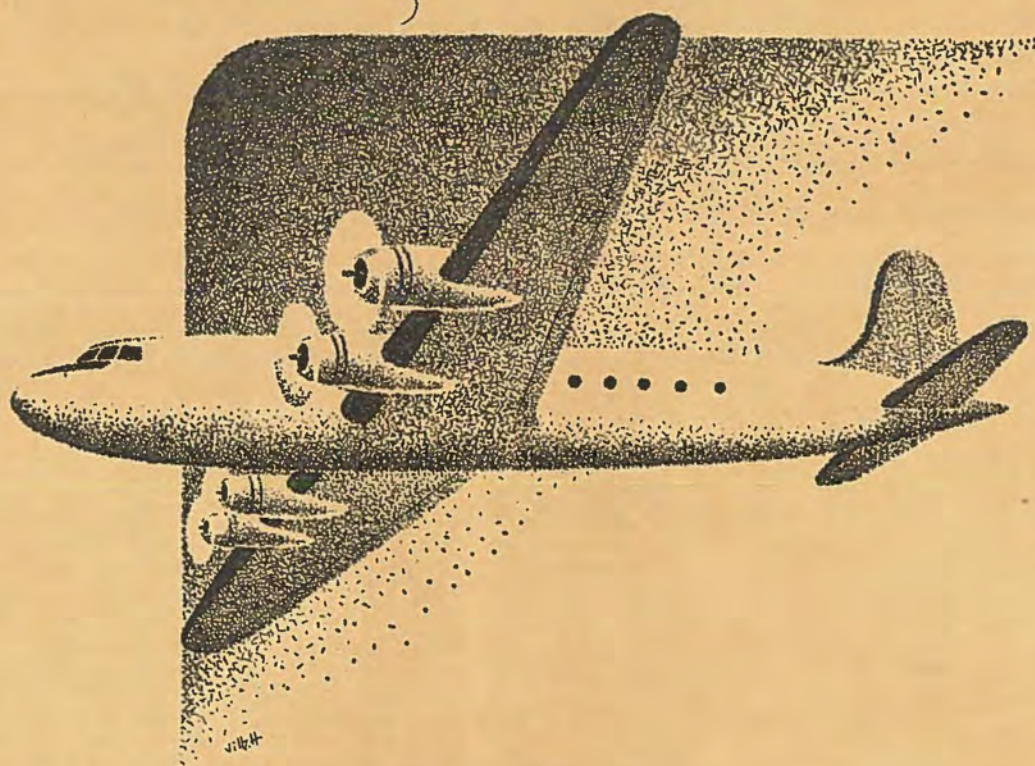
Pris pr. årgang kr. 6.00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.



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 benzinen, der frembringer motorenes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

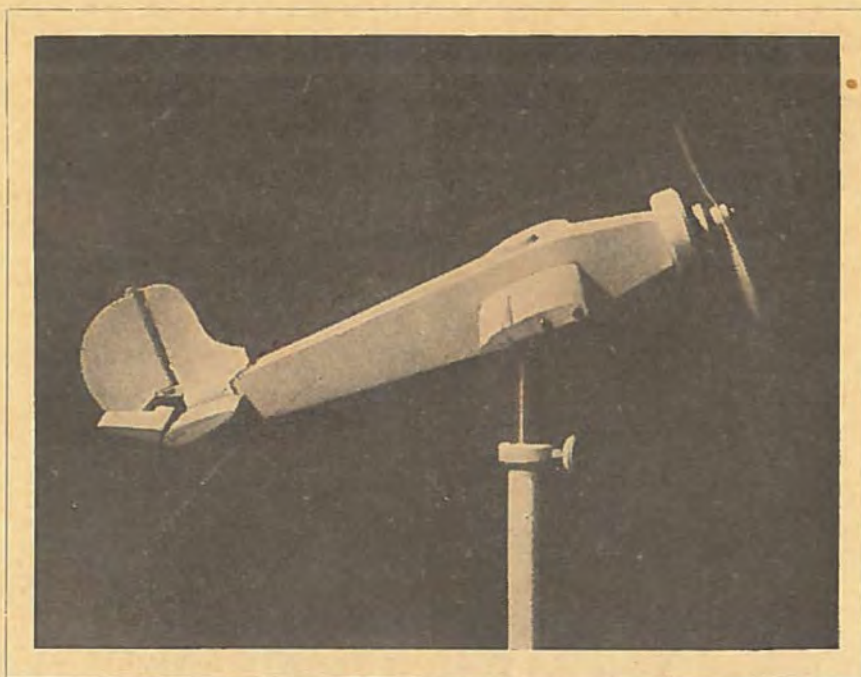
Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





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

23. ÅRGANG

— APRIL 1950

PRIS 50 ØRE

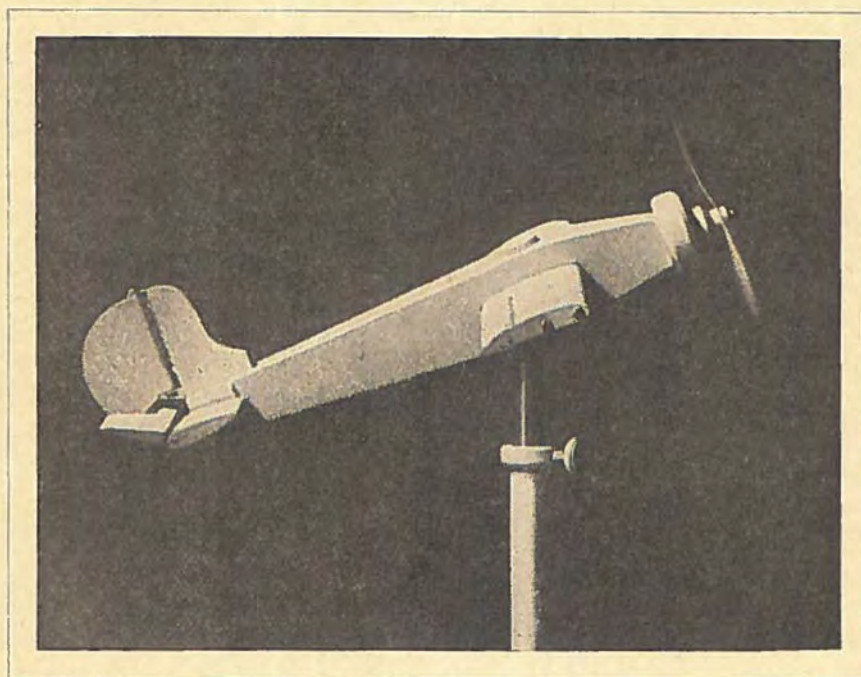


Efter måneders dårligt vejr håber modellflyverne på noget bedre til påskens landskonkurrencer i Odense i anledning af Odense Model-Flyveklubs 15 års fødselsdag. Her ses Carl Høst-Årís med en dieselmotormodel.

4

INDHOLD:

Mindre trafikflyvemaskiner ★ Undgå tordenbygerne ★ De Havilland Comet og Vickers Viscount i København ★ En gammel indflyver fortæller ★ PIK-3 i Forum ★ Balsa



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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING - SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Nr. 4

April 1950

23. årgang

Flyvepladsen ved Skovlunde

NAR dette nummer af FLYV kommer læserne i hænde, er flyvepladsen ved Skovlunde en realitet. Ministeriet for offentlige arbejder har givet tilladelse til, at denne plads må anvendes som flyveplads fremefter i tiden.

Københavns kommune, ved hvis hjælp projektet skal føres ud i livet, kan nu endelig række sportsflyvningen i og ved København den store håndsækning, der så længe har været tiltrængt. Privatflyvningen, der bogstavelig talt var sygnet helt hen, og som uvægerligt ville være afgået ved døden, hvis sagen ikke var gået i orden, kan nu trække vejret igen og se fremtiden i møde med lyse forhåbninger. Nu er der muligheder for den private flyvnings opblomstring; den har fået et hjem, hvor dens virke kan udfoldes, hvor dens udøvere og mange interesserede tilhængere kan få deres faste mødested, og hvor der kan skabes et klubliv. Og Københavns nye privatflyveplads vil ikke blot blive mødestedet for byens egne flyvere, men for flyvere fra hele landet — og flyvende gæster udefra.

Flyvepladsen ved Skovlunde vil blive overtaget og ledet af et konsortium, bestående af repræsentanter for Københavns kommune, Sportsflyveklubben og Kgl. Dansk Aeroklub, og det bliver de mænds opgave at finde den daglige leder, som har indsigt, myndighed og forståelse til at sørge for flyvningens forsvarlige gennemførelse, således at alle bliver vundet for flyvningens sag.

FLYV.

MINDRE TRAFIKFLYVEMASKINER

Som fjerde led i vor artikelserie om
moderne trafikflyvemaskiner beskæftiger vi os denne gang med
10 mindre typer til kortere ruter

I fortsættelse af vore tre tidligere oversigtsartikler om reaktions- og propelturbine-drevne trafikflyvemaskiner, 4-motors langdistancemaskiner og to-motors trafiktyper til mellemruter er det logisk at fortsætte med de mindre trafikflyvemaskiner til korte ruter såsom indenlandske ruter, sidelinier til længere ruter o. s. v. Desuden bruges især disse typer også til større taxaflyvning og lignende.

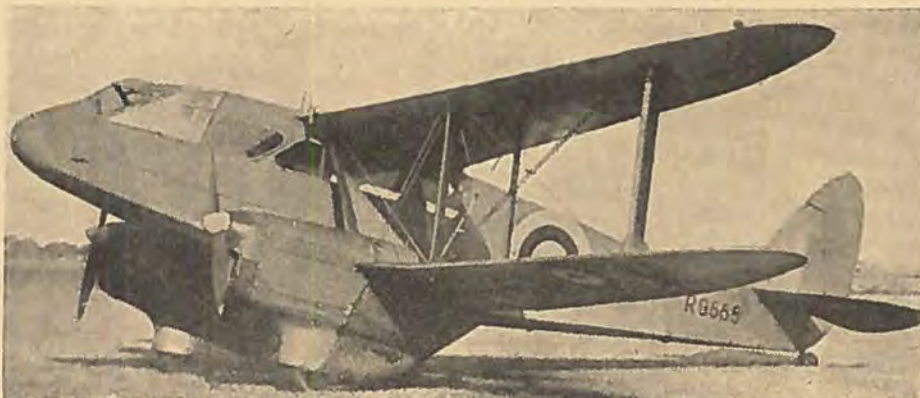
England har gennem mange år været førende på dette område og indtager stadig en fremragende stilling, men vi har dog også medtaget typer fra en række lande for at vise, hvad de bygger.

Ligesom en enkelt type var bygget i særligt stort antal blandt de tidligere gennemgængede 4-motors og 2-motors trafiktyper (DC-4 og DC-3), så er der også blandt de mindre typer en, som trænger sig på. Eller rettere to. De gode gamle de Havilland Dragon Rapide har domineret markedet fra 1934, til

produktionen ophørte i 1946, efter at der var bygget omkring 700 af den og dens militære version Dominie. Nogle af de sidste, der blev bygget, flyver iøvrigt for Zonen og Falck her i landet.

De typer, denne artikel drejer sig om, er ikke så ensartede som typerne i de tidligere artikler. De fleste har to motorer, men et par stykker fire og en enkelt 3. Også i størrelse og passagerantal varierer de en hel del. Og selv om de fleste er lavvingede, så er der her hele tre, som er højvingede.

Det har været svært at fremskaffe en moderne efterfølger til DH Rapide. Ganske vist må man sige, at de Havilland selv har været overordentlig heldig med D. H. Dove, men selv denne har svært ved at nå Rapide's fine økonomi. Desuden er kravene rundt om i verden til mindre trafikmaskiner ret varierende, og de Havilland har selv i sin australske afdeling frembragt Drover og nu i England den nye Heron.



Bygget i 700 eksemplarer mellem 1934 og 1946 er de Havilland 89 Dragon Rapide stamfaderen til de 10 nyere typer og dens data medtaget i tabellen. Den ses her i militærversionen Dominie.



Typer som Airspeed Consul og Avro XIX ligger også i denne klasse, men er ikke medtaget, da de er baseret på førkrigstyper. Selv om den britiske flyveindustri selv har frembragt typer som Dove, Drover og Prince, og bl. a. også den ophørte Miles-fabrik konstruerede flere interessante typer i klassen, så har British European Airways alligevel ikke følt sig helt tilfreds, men udsendte efter grundige studier sidste sommer sine krav til en erstatning for Rapide til brug på engelske indenlandske ruter.

BEA udregnede, at Prince ville være dyrere end Rapide på de korteste ruter, Drover en smule billigere, men den var for lille, og Dove ville nok være 16 % mere økonomisk, men var ikke egnet til de mindste pladser. Man bad derfor den engelske industri om tilbud på en 10–15 personers helmetalstype med 4 motorer, som skulle kunne betjene græsflvepladser på 550 m startlængde og være væsentlig mere økonomisk end Rapide, som BEA har fløjet med stort tab på, medens mindre, private selskaber tidligere kunne flyve med god økonomi. BEA er iøvrigt gået over til at flyve med enmandsbetjening, idet piloten har fået VHF-radio til rådighed. Så spares der en mand og kan tages en betalende passager mere med. Interessant er det at bemærke, at BEA's korteste rute er på 39 km. For at betjene denne rute og kunne flyve til en reserveflyveplads og blive taget ned der med den sædvanlige ventetid skulle maskinen have en rækkevidde i stille luft på 280 km med fuld last!

BEA fik også en mængde forslag, men har nu opgivet dem alle på ministerens anmodning og vil anvende sine Marathons på disse ruter, idet man ikke mener, at England har råd til at udvikle endnu en ny type. Marathon vil blive udstyret med særlige flaps, så den kan klare de små flyvepladser.

Forøvrigt har vi også i Danmark interesseret os for en maskine i denne klasse. Lige efter krigen arbejdede Skandinavisk Aero Industri på en KZ V, der var nogenlunde i klasse med Dove. Den skulle bygges med kroppen i en »bagt« trækonstruktion, men nåede aldrig længere end til tegnebrættet og modelstadiet, da Dove kom frem på markedet, og der ikke var meget håb om at kunne hamle op med den.

Aero 45

Den czecho-slovakiske Aero 45 er måske lidt for lille til at regnes med i denne kategori, og når vi tager den med, burde vi måske også have medtaget andre; men den er nu taget med dels for at have de mindste typer repræsenteret og dels for at have Czecho-slovakiet med. Den har tidligere været kort omtalt i FLYV nr. 1/1948 side 54 og er bl. a. blevet eksporteret til Schweiz.

Aero 45 er en velformet lavvinget helmetal-maskine med to Walter Minor motorer, der løber 1000 timer mellem hovedeftersyn, og optrækkeligt understel med halehjul. Der er plads til en passager eller andenflyver/telegrafist ved siden af føreren og 2–3 passagerer bagi.

Aero 45 udmærkede sig ved sidste år at vinde et af de engelske National Air Races

om Norton Griffiths trofæet med Jan Andlerle som fører. Den nyeste version med elektrisk variabel propeller og optrækkeligt halehjul opfylder alle ICAO-betingelser.

Med 5 personer ombord er rækkevidden 400 km, og med begrænset last er den maksimalt 1770 km.

DHA-3 Drover

Drover er konstrueret af de Havilland Aircraft Proprietary Ltd. i Australien som en erstatning for Rapides forgænger, D. H. Dragon, der blev bygget i Australien helt op til 1943, og med særligt henblik på australske forhold, der ofte er forholdsvis primitive. ICAO-kravene til start med en motors standsning førte til løsningen med 3 motorer (Gipsy Major 10). Så er det jo kun 33 % og ikke 50 %, der falder fra. Den har fast halehjulsunderstel og plads til 6 til 8 passagerer med samme arrangement som i DH Dove, hvorfra mange dele er taget.

Der er 12 under levering til australske selskaber.

DH 104 Dove

Dove fløj første gang i efteråret 1945 og er siden blevet solgt i 300 eksemplarer til 29 lande og har indbragt ca. 120 millioner kr. i eksportordrer. Der kan altså ikke være nogen tvivl om dens succes.

Normalt er denne helmetal-type med to 345 hk Gipsy Queen 70 motorer beregnet til 8 passagerer, men kan om fornødent rumme 11. Den kan naturligvis også indrettes mere luksuøst til færre passagerer, til ambulance, kortlægningsmaskine og mange andre formål. I militær-version hedder den Devon.

Udstyret med optrækkeligt næsehjulsunderstel og trebladede propeller, der kan kantslides og bruges til at bremse, er den en moderne, effektiv type. På 60 % motorkraft rejser den med 288 km/t i 2440 m højde. Den normale betalende last er 847 kg, men 860 med 9 og 11 passagerer.

Hvad der særligt gør Dove vellidt af dem, der bruger den, er den meget praktiske indretning m. h. t. eftersyn og lignende, som de Havilland med sin rige erfaring har indbygget i denne type.

SIAM-Marchetti SM-102

Italien forsøger også at komme med og har i denne klasse bygget SM-102, der er udstyret med to 520 hk amerikanske Ranger motorer. Italien er ikke nået over i helmetal-konstruktion, men har bygget SM-102 i svejst stålørskonstruktion til kroppen og trækonstruktion for planetes vedkommende. Understellet er et optrækkeligt halehjulsunderstel.

Den angivne højeste rejsehastighed gælder i 4000 m højde, hvor den på 60 % motorkraft rejser på 288 km/t.

CASA 201 Alcotan

Spanien er ikke et land, der har ydet meget på flyvemaskinekonstruktionens område, men sidste år har man fået to prototyper af en 10 passagerers lavvinget helmetal-maskine med optrækkeligt halehjul-understel i luften. De er bygget af Construcciones Aeronauticas S. A. i Madrid og udstyret med 380 hk Armstrong Siddeley Cheetah motorer, men den tredje prototype får to spanske 450 hk Elizalde Sirio motorer. Uden radio kan den tage 12 passagerer, men iøvrigt arbejdes der på en udvikling til 14–15 passagerer. Når CASA, der hidtil mest har bygget på licens, selv har konstrueret en

Fra oven: Aero 45.

D.H. Dove.

CASA 201.

D.H. Heron.

H.P. Marathon.

Percival Prince.

maskine, skyldes det vanskeligheder med at importere maskiner til de indenlandske ruter.

SO-95 Corse II

Med Corse synes Frankrig at have bygget en vellykket type, som oven i købet er i produktion og eksporteres. Den nedstammer fra SO-90, der på sin første prøveflyvning i krigens tid stak af fra Sydfrankrig til Algier for næsen af den tysk-italienske våbenstands-kommission og fra SO-94, der var kort omtalt i FLYV nr. 2/1948 side 34.

Corse, der er udstyret med to 590 hk Renault-motorer med trebladede elektrisk stilbare propeller, der kan kantstilles, har et optrækkeligt næsehjulsunderstel og er helt bygget i metal. Det er altså en helt igennem moderne maskine, og som sædvanlig har franskmændene lagt vægt på et elegant ydre.

DH-114 Heron

De Havillands nyeste konstruktion er en maskine, der kan betegnes som en firemotors Dove, ligesom DH-86 kunne kaldes en firemotors Rapide. Heron, der nærmer sig sin første flyvning, er beregnet til at transportere 14 passagerer med 257 km/t over en rækkevidde i stille luft på 643 km. Det vil i praksis, hvor man må regne med reserver o.s.v., sige anvendelse over en rute på 240 km, omtrent som København-Alborg. Hvis den betalende last nedsættes til 793 kg, er der med fulde tanke 2010 km rækkevidde eller i praksis 1365 km.

Heron er beregnet til at svare til ICAO kategori A-krav og er udstyret med fire DH Gipsy Queen 30 motorer, som i modsætning til Doves motorer er ugearede og uden overladning, og som driver simple tobladede propeller til konstant hastighed. Man har sparet det optrækkelige understel og udstyret Heron med et fast næsehjulsunderstel, men kan dog levere den med optrækkeligt, hvis det ønskes. Det kan betale sig på længere ruter.

Den skulle blive lidt billigere i drift pr. tonkilometer end Dove og koster ca. trekvart million kroner. Der er anvendt en masse dele fra Dove, således at den hurtigt og forholdsvis billigt kan produceres. Således er Dove's bærepplaner anvendt med et ekstra centralplan. Hvis man indskrænker bagagerummet og fjerner toilettet, er der plads til 17 passagerer.

Percival P 50 Prince

Prince har været omtalt og afbildet i FLYV nr. 1/1949 side 23 og nr. 10 side 228.

Den er i modsætning til de tidligere typer højvinget og udstyret med to 520 hk Alvis Leonides stjernemotorer.

Med Prince kommer vi op i en tungere klasse. Den er bygget helt i metal, har optrækkeligt næsehjulsunderstel, propeller, der kan bremse og kantstilles, og kan eventuelt rumme op til 12 passagerer, ligesom den kan anvendes til en række specielle opgaver. På 58 % motorkraft rejser den med 288 km/t, og med 232 km/t har den en maximal rækkevidde på 1030 km.

Handley Page Marathon

I artiklen i decembernummeret omtalte vi Marathon 2, som er udstyret med to propelturbiner. Den oprindelige Marathon, som der bygges 40 af, deraf 25 til BEA, er udstyret med fire 330 hk Gipsy Queen 70 motorer. Den blev i sin tid konstrueret af Miles og er i modsætning til de fleste Miles-maskiner i helmetal, men blev senere overtaget af en særlig til formålet dannet afdeling af Handley Page. Den er udstyret med optrækkeligt næsehjulsunderstel og elektrisk betjente propeller, som kan kantstilles. Som tidligere omtalt vil den blive forsynet med endnu mere effektive flaps til brug på små pladser.

Rækkevidden på 950 km opnås med 1700 kg betalende last ved 322 km/t i 1500 m højde, men kan forøges til 1175 km ved 244 km/t. Den opfylder alle ICAO-krav og koster ca. 860.000 kr. i standard 18-passagerudgave. Om nødvendigt kan der skaffes plads til 22 personer.

Beechcraft Model 34 Twin-Quad

USA interesserer sig ikke overvældende for denne kategori flyvemaskiner. Det skyldes antagelig de større distancer og det større passageralt, så man kan anvende de lidt større tomotors typer som DC-3 o. lign. til de mindre ruter — hvilket man jo også gør mange andre steder, f. eks. her i landet.

Beech har iøvrigt tidligere med D 18 S med to 450 hk motorer og plads til 5-7 passagerer gjort en betydelig indsats i klassen.

Model 34 Twin-Quad er jo en del større. Dens mærkelige navn skyldes, at den er udstyret med fire motorer, der imidlertid er koblet sammen to og to til at drive to propeller. De fire 375 hk Lycoming 8-cylindrede flade motorer er helt indbygget i planerne, således at modstanden bliver mindst mulig. Den har optrækkeligt næsehjulsunderstel, propeller til at kantstille og udmærker sig



Fra oven: DHA Drover.
Beechcraft 34.
SO-95 Corse.
SM-102.

ellers især ved »sommerfuglehalen«, som også er anvendt på privatflyvemaskinen Bonanza, men som Model 34 er den hidtil største maskine til at anvende. Foreløbig flyver den kun som prototype, og præstationerne er beregnede, men man venter, at det bliver en særdeles effektiv maskine. Det er nok ingen tilfældighed, at det især er de største af de i denne artikel omtalte maskiner, der er højvingede. De mindste er for små til, at man ville kunne gå under bærepplanet, hvis de var højvingede.

Efter de sidst indløbne oplysninger gennemgår Model 34 så store ændringer, at hosstående billede snart vil være foreldet.

MINDRE TRAFIKFLYVEMASKINER

Type	Antal motorer	Samlet motorstyrke hk	Antal pass.	Spv. m	Længde m	Planareal m ²	Tomvægt kg	Fuldvægt kg	Max. rejsefart km/t	Stigeeyne v. jorden m/min	Rækkevidde	
											km	m. last kg
DH-89 Rapide ..	2	400	6	14.6	10.5	31.2	1614	2520	209	265	764	
Aero 45	2	210	4	12.3	7.5	17.1	860	1500	245	300	850	
DHA-3 Drover ..	3	426	8	17.3	11.2	30.2	1860	2950	225	244	800	680
DH-104 Dove ...	2	690	8	17.4	12.0	31.1	2551	3855	322	229	805	771
SM-102	2	1040	8	18.0	12.5	42.5	3350	4950	309	400		
CASA 201	2	900	10	18.4	13.8	41.8	3650	5590	310		1000	
SO-95 Corse	2	1180	13	17.9	12.4	37.6	4024	5605	349			
DH-114 Heron ..	4	1000	14	21.8	14.8	45.2	3610	5670	285	366	643	1550
Percival Prince ..	2	1040	8	17.3	13.0	33.9	3320	7500	311	330	1030	
H. P. Marathon ..	4	1320	20	19.8	15.9	46.3	5391	8165	336	206	950	1700
Beechcraft 34 ..	4	1400	20	21.4	16.2			8853	288	305		

UNDGÅ TORDENBYGERNE

I FLYV nr. 12 47 skrev orlogskaptajn K. v. W. Muxoll en artikel om flyvning i tordenbyger udarbejdet på grundlag af erfaringer indhøstet under forsøg, der blev foretaget af Weather Bureau, Air Force, Navy og NACA i USA under ledelse af dr. Horace R. Byers og Roscoe Braham. Forsøgsflyvningerne var på daværende tidspunkt ikke afsluttet, idet de først nu efter 4 års forløb er tilendebragt. Erfaringerne er nedfældet i Aviation Safety Release nr. 304 udgivet af Civil Aeronautics Authority, og et kort studium af dem giver mange gode tips med hensyn til flyvning i og omkring tordenbyger.

Flyvningerne blev udført med den amerikanske jager Black Widow, hvormed der blev foretaget 1300 gennemflyvninger af tordenbyger. Under ingen af disse flyvninger forekom der uheld, og kun lettere skader observeredes. Dette betyder altså, at man med luftfartøjer, der kan tåle tilsvarende belastninger som en jager, udmærket kan passere en tordenbyge. Hvorledes man skal gå frem ved en sådan gennemflyvning skal ikke beskrives nærmere i denne artikel, idet vi kun vil beskæftige os med de problemer, der møder en fører af et sportsluftfartøj.

Rapporten lægger stærk vægt på, at lette luftfartøjer ikke skal passere gennem en tordenbyge, og at selv flyvning i nærheden af en tordenbyge er farlig, især hvis man ikke er klar over de hermed forbundne problemer.

Bygens struktur.

For at forstå, hvorledes man skal flyve rundt om en tordenbyge, må man først være klar over bygens struktur. Hver byge består af en eller flere celler, som udvikler sig uafhængigt af hinanden, idet cellen gennemgår tre stadier:

Udviklingsstadiet, hvor der kun er opvinde fra skybasis til top.

Pærestadiet, hvor regn starter en lokal nedvind i en del af det område, hvor der før var opvinde.

Det spredende stadium, hvor der er moderat nedvind i hele cellens nederste del.

Når den kolde nedvind fra en celle i pærestadiet når jordoverfladen, breder den sig i alle retninger. Den har størst fart på i bygens bevægelsesretning, idet den til sin egen fart får tilføjet bygens. De kraftigste vinde vil derfor findes på bygens forkant. Den kolde luftmasse, der bevæger sig foran

en tordenbyge, er altså fremkaldt af nedvinden, som i sin tur er fremkaldt af regnen. Den kommer pludseligt og kan forårsage en kraftig forøgelse af vindstyrken på få sekunder, et fænomen der vil være velkendt for de fleste. Den pludselige vindstyrkeforøgelse kan vi kalde »vindstøddinien«, og den er farlig, idet den kan få et luftfartøj til at stalle, især under anflyvning til landing.

Vindstøddinien er det første kraftige vindstød i en periode med kraftig kuling, hvor vindhastigheden kan nå op på over 100 km/t, og ændringen i vindretningen kan være op til 180°.

Det er af største betydning for flyvere at kende nedvindene i forbindelse med tordenbyger og vindstøddinien. Ofte vil han være i færd med at lande op i en svag modvind, der blæser ind mod byen. Han flyver lige omkring stillingsfarten og bliver pludselig ramt af vindstøddinien, og så er han i knibe. Vinden skifter så brat, at han kan risikere at lande eller starte i tværvind eller endog medvind uden at opdage det, før det er for sent, idet den er skiftet efter, at han sidst så på vindposen. Vindstøddinien kan udmærket have passeret et luftfartøj, der står på startbanen klar til start, men endnu ikke være nået frem til vindposen.

Hvad sker der nu med et luftfartøj, der flyver under en byge og møder nedvinde?

Nedvinden fra en enkelt celle strækker sig sjældent over mere end fem kilometer, og i de fleste tilfælde er de mindre end 3 km i diameter. Flyver et luftfartøj i en nedvind på 6 m/sek (en meget kraftig nedvind), der er 5 km i diameter, med en fart på 145 km/t, ville det miste 740 m højde, såfremt flyveren ikke foretog nogen korrektion. Stiger han med 3 m/sek og med 100 km/t, mister han 540 m højde. Men dette skal ikke anbefales, idet et vindstød let kan fremkalde stall. Mere vigtigt end det totale højdetab er imidlertid faren for, at luftfartøj, der bliver fløjet i lav højde, ikke har tilstrækkelig stigeevne til at klare forhindringer i et bakket terræn.

10 gode råd

Følgende anvisninger kan hjælpe flyveren under disse vejrforhold:

1. Flyv altid med jordsigt.
2. Flyv om muligt rundt om byen.
3. Mindstturbulens findes i området mellem 1200 m og 600–900 m over jorden. Er man tvunget til at flyve gennem byen, skal man flyve under den i denne højde. Selvom nedvindens styrke overstiger det lette luftfartøjs stigeevne, er det usandsynligt, at de skulle tvinge det til jorden.
4. Flyv ikke for lavt. Koldluftmassen, som spredes ud og forårsager vindstøddinien, er ca. 600 m tyk. Under 150 m kan turbulensen være kraftigere end inde i byen.
5. Vær på vagt et stykke tid efter, at vindstøddinien har passeret. De kraftige vindstød fortsætter i reglen gennemsnitlig 15–20 minutter, men kan dog fortsætte op til 1½ time.
6. Flyv uden om regnområder — ikke gennem. Man antog tidligere, at regnområder var forholdsvis rolige, hvad der imidlertid har vist sig at være forkert. Nedvinden skyldes regnen og er sædvanligvis

ledsaget af kraftig turbulens. Undgå derfor regnen og hold jordsigt.

7. Prøv ikke at holde højden i meget kraftige vindstød. Lad vindstød eller op- og nedvinde føre luftfartøjet op og ned. Hvis højdetabet fortsætter, så vær klar til at ændre motorindstillingerne, men husk at en stilling med luftfartøjets næse opad øger sandsynligheden for stall, medens en stilling med næsen nedad forøger farten og dermed planpåvirkningerne. Hvis et plan farer op, så vær forsigtig med at føre det ned i vandret stilling igen, lad det blive deroppe, i reglen kommer det på plads af sig selv.
8. Vær påpasselig under landing. Hvis man ligger i ca. 900 m, er man over vindstøddinien. Hvis man skal lande, kan man ofte afgøre, om vindstøddinien har passeret. Står vindposen ret ud, ved man, at linien har passeret, og at landingen vil ske i kraftig vind og turbulens.
9. Der kræves større landingsfart end normalt. En pludselig vindrejsning kan fremkalde et pludseligt stall, hvis vindstøddinien ikke har passeret, eller hvis der forekommer betydelig turbulens.
10. 1800-reglen er stadig bedst. Hvis man har til hensigt at lande, skal man tage sin beslutning i god tid og søge ud af byen. Hvis man er tvunget til at lande, skal man huske, at vinden i reglen blæser ud fra byen.

Hvor der ikke er nogen flyveledelse, bestemmer flyveren selv, hvad han vil gøre. Ser han en tordenbyge i flyvepladsens læside, kan han i 99 pct. tilfælde ignorere den. Men er den derimod i vindsiden, vil vindstøddinien før eller senere passere over pladsen.

Hvis vindposen viser, at der blæser en kraftig vind bort fra byen, har den kolde luft allerede passeret. Hvis vindposen hænger og dasker, ved flyveren, at den kolde luft med vindstøddinien og turbulens er på vej. Ved vindstøddinien vokser vindstyrken fra ca. 6 km/t til et gennemsnit på 29 km/t på få sekunder. Men man har målt vindstyrker helt op til 100 km/t. Vindens retningsændring er gennemsnitlig 39°, men i mange tilfælde forekommer retningsændringer på over 90°.

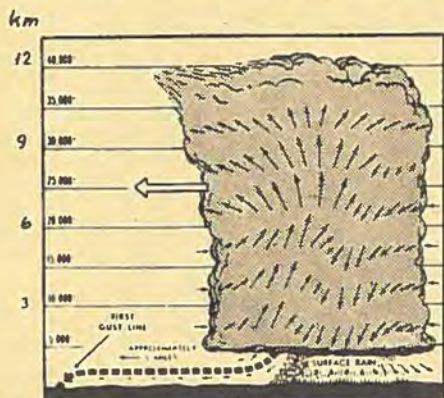
Tordenbygernes celler bevæger sig i samme retning og med samme fart som højdevindene i 1800–4500 m. Farten er meget varierende og svarer til forudsige. Vindstøddinien bevæger sig 25–50 km/t hurtigere end byen, idet dens fart synes at afhænge af afstanden til byen, dens alder og den strækning, den har tilbagelagt.

Områderne med størst vandkoncentration har kraftigst turbulens, hvilket understøtter overbevisningen om, at man kan anvende radar til at undgå den værste turbulens. Ved flyvning under skybasis findes den værste turbulens i de mørkeste regnområder.

Efter alt at dømme vil radarobservationer fra jordstationer effektivt kunne anvendes til at følge tordenbyger, og ved en dygtig anvendelse af radaren kan kontroltårnet udpege, hvor i byen, nedvinde forekommer. Heraf kan man så udlede tiden for vindstøddiniens passage af lufthavnen. Tordenbygeforskere forudsiger allerede en tordenbygevarslings-tjeneste for alle lufthavne i nærheden af radarobservationsposter.

(Yderligere oplysninger om emnet kan, foruden i den i artiklen nævnte publikation, findes i Flying, okt. og nov. 1949 samt i Flight, 12/1 1950).

Kjø.

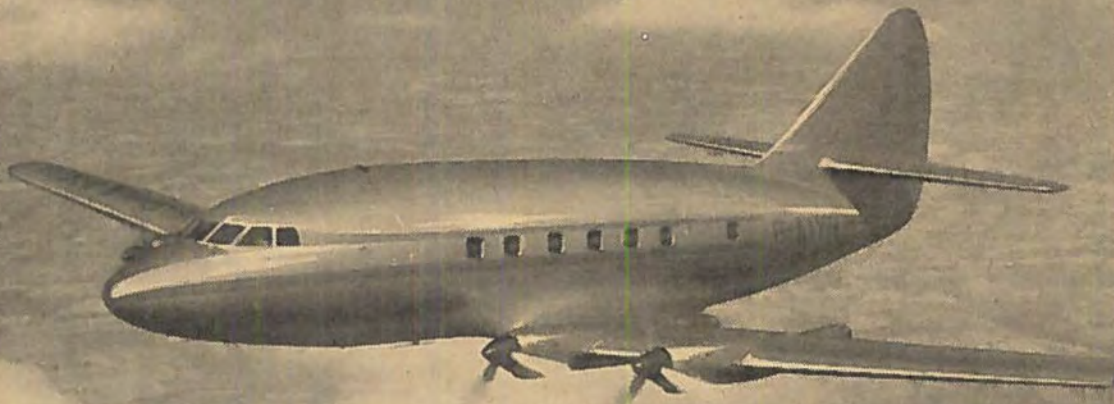


En mod venstre fremrykkende tordenbyge med vindstøddinien ca. 8 km foran.

APOLLO

Drevet af 4 Armstrong-Siddley "MAMBA" propelturbiner

Den nye Transport-Epokes Banebrydere



FREMGANGENS

AWA
MAMBA

PACERE

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. BAGINTON, COVENTRY. BRANCH OF HAWKER-SIDDELEY GROUP LTD.

HELIKOPTERNYT:

Trafikhelikopterne på vej —

første regelmæssige rute åbnes 1. juni



Sikorsky S-55 er beregnet til 10 passagerer. En 600 hk Pratt & Whitney Wasp er indbygget på skrå i næsen med akslen ført op til rotoren.

Helikoptere til transportbrug

TRE af de førende militære helikopterfabrikker har meddelt, at de er parat til at bygge helikoptere til kommerciel transportbrug. Sikorsky Aircraft har offentliggjort sine planer om bygningen af en 12-sædet helikopter, udstyret med en 600 hk motor; luftfartøjet vil komme til at koste ca. 120.000 dollars. Piasecki Helicopter Corporation har ændret sin HRP-2 til kommerciel brug. Den 10-personers helikopter PD-17C vil kunne sælges for ca. 150.000 dollars. Bell Aircraft Corporation har kaldt sin type for »Feeder-Liner«; det er en 13-personers version af Bell H-12. Prisen er ikke offentliggjort.

Sikorsky Aircraft's 12-sædede S-55

Den nye Sikorsky helikopter, som kan medføre 10 passagerer foruden en besætning på 2 mand, er en logisk udvikling af den første Sikorsky-type, den ensædede VS-300 fra 1939. Derefter fulgte tre to-sædede typer, så kom den tresædede H-5 og dernæst den firesædede S-51, og i løbet af syv måneder byggede Sikorsky sin hidtil største type, den 12-sædede H-19, til militær brug. Og nu kommer den civile version af sidstnævnte type, som får betegnelsen S-55.

I hovedprincippet ligner S-55 de tidligere Sikorsky typer derved, at den har en enkelt trebladet bærerotor og en lille, tobladet hale-rotor. S-55 kan med fordel anvendes som tilbringer-luftfartøj for passagerer og post, til taxabrug og til egentlig lufttrafik over kortere distancer. Og hertil kommer dens evne til at kunne starte og lande så at sige alle vegne. Den er rummelig og har gode flyveegenskaber.

Passagerkabinen er anbragt i luftfartøjets trykcentrum lige under hovedrotoren, således at nyttelasten kan ændres, uden at det påvirker luftfartøjets stabilitet. Hvis luftfar-

tøjet skal bruges til redningsaktioner, kan det medføre indtil 8 bårer, og seks af disse kan ved hjælp af et hejseværk tages ombord i luftfartøjet, mens dette holder stille i luften. Selve kabinen kan indrettes på forskellig måde; det normale udstyr består af tre stole langs bageste væg, tre stole langs forreste væg og to stole på hver side af kabinens sider.

Førerrummet, hvori der findes dobbelstyring, er anbragt ovenpå og foran kabinen, og man kan komme ind i det enten udefra eller fra kabinen, således at andenflyveren kan tage sig af passagererne undervejs.

Den 600 hk Pratt & Whitney R-1340 Wasp motor er monteret helt ude i luftfartøjets næse, og den er lukket med to store døre, således at den er nem at komme til nede på jorden. Hovedrotoren, transmissionerne, drevet til halerotoren, styregrejerne og andre vigtige dele er ligeledes monteret på en sådan måde, at man nemt kan komme til dem. Med ekstra brændstof ombord har S-55 en største flyvestrækning på 1609 km, og den fylder ikke mere, end at den med lethed kan læsses ombord i en større fragtflyvemaskine og transporteres hen til det område, hvor der er brug for den.

De vigtigste data for S-55 er især følgende: Kroppens længde 12,70 m, kroppens bredde 1,80 m, højde 4,46 m, diameter af hovedrotor 16,10 m, diameter af halerotor 2,64 m, længde af kabine 3,05 m, bredde af kabine 1,68 m, normal brændstofbeholdning 720 l. Største flyvefart ved jorden 177 km/t, marchfart ved 70 % motorkraft i 300 m 138 km/t, lodret stigeevne 1,78 m/sek., tophøjde 4120 m, brændstofforbrug ved marchfart 136 l/t. Tomvægt 1906 kg, nyttelast 1179 kg, fuldvægt 3085 kg. S-55 har plads til 10 passagerer og en besætning på 2 mand. Hvis den skal anvendes som fragtluftfartøj, er der rådighed over 9,6 m².

British European Airways påbegynder regelmæssig passagertrafik med helikoptere

Den 1. juni i år oprettes mellem Liverpool og Cardiff, en distance på over 200 km, verdens første, regelmæssige helikopterlufrute for passagertrafik. Denne meddelelse, som kommer fra British European Airways pressekonto, er i grunden en logisk følge af det store forsøgsarbejde, som BEA's helikopterafdeling har gjort de senere år på at anvende dette nye luftfartøj til løsning af kommercielle opgaver.

I den første begyndelse vil Liverpool-Cardiff-ruten blive trafikeret fra lufthavn til lufthavn og ikke fra bycentrum til bycentrum, som i virkeligheden er helikopterens store opgave. Man regner med, at de kommende tre-fire år vil bringe tomotorede helikoptere til ti passagerer på markedet, og så er det hensigten at indlede trafikken fra bycentrum til bycentrum. Ser man lidt længere frem i tiden, regner BEA med at få rådighed over helikoptere til ca. 30 passagerer, og med de luftfartøjer vil man foretage passagerflyvninger indenfor bygrænserne.

Liverpool-Cardiff-ruten vil blive trafikeret med tre Sikorsky S-51, der kan medføre tre passagerer foruden flyveren. Dette luftfartøjs marchfart ligger på ca. 136 km/t.

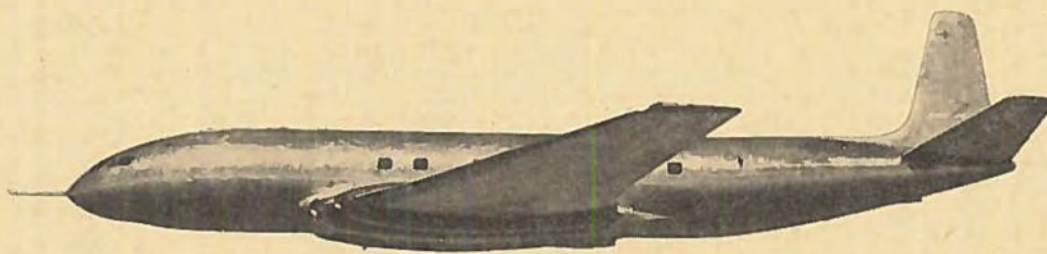
BEA's helikopterafdeling blev oprettet i 1946 og begyndte med en Sikorsky S-51 og en Bell 47B. Da det britiske firma Westland Aircraft Ltd. på et ret tidligt tidspunkt fik licens på bygning af S-51, havde BEA en udmærket rådgivende hjælper nær ved hånden, og det gavnet i høj grad forsøgsarbejdet.

Fra 27. januar til 28. februar 1948 foretog BEA's helikopterafdeling i samarbejde med det engelske postvæsen de første regelmæssige forsøgsflyvninger med post over en distance på ca. 170 km. Ruten omfattede 10 mellemlandinger for aflevering og afhentning af post, og den gennemførtes på lidt under 2½ time. Regelmæssigheden var 94,8 pct. I denne første prøvemåned var det dog ikke rigtig post, der blev fløjet med, men kun sandsekké. Den »rigtige« postflyvning begyndte den 1. juni 1948 og varede til 25. september. Også denne gang havde regelmæssigheden været god; den lå på over 95 pct. Adskillige gange var flyvningerne blevet gennemført, hvor den lodrette sigtbarhed ikke havde været mere end ca. 100 m og den vandrette sigtbarhed kun ca. 300 m, ja en enkelt gang kun 100 m.

Fra 20. februar til 18. marts 1949 gennemførtes natlige prøveflyvninger mellem Peterborough og Norwich. Vejrforholdene var meget ugunstige; det var ofte nødvendigt at flyve blindflyvning, men ikke desto mindre nåedes en regelmæssighed på 73 pct.

Endelig påbegyndte BEA i samarbejde med postvæsenet en »rigtig« postflyvning mellem Peterborough og Norwich. Den startede den 17. oktober 1949 og vil være afsluttet midt i denne måned.

Det er en betydningsfuld æra, som BEA har indledet med sine helikopterflyvninger, og man imødeser med stor interesse de resultater, der opnås.



DE HAVILLAND COMET

Verdens første reaktionsdrevne passagerflyvemaskine DE HAVILLAND COMET flyver fra London til København på 81* minutter.

På det første besøg til Danmark er tankningen af Comet'en betroet til BP Aviation Service, som har hele Anglo-Iranian Oil Co. Ltd.s verdensomspændende organisation bag sig.

*) Tiden underkastet officiel bekræftelse.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S . KØBENHAVN

VICKERS VISCOUNT

besøger Danmark

DET er altid interessant, når nye flyve-maskinetyper kommer på demonstration i Danmark, men der knytter sig særligt store forventninger til besøget af Vickers Viscount, som for tiden er på demonstrationstur i Europa, og som ventes til København den 16. april.

Vickers Viscount er — som det vil være FLYVs læsere bekendt — nemlig den første af et helt nyt slægtled af trafikflyvemaskiner, vi får at se, idet den i stedet for stempelemotorer er udstyret med propelturbiner.

Viscount har vakt stor opsigt på den hidtidige del af sin demonstrationstur, hvor Sir Hew Kilner, som er vice-chairman og managing director for Vickers-Armstrongs Ltd., er med. Den flyves af BEA-piloten captain R. Wakelin og Vickers-Armstrongs chief-test-pilot, captain J. Summers. Endvidere medfølger sales manager mr. R. C. Handersyde og mr. Heathcote fra Rolls-Royce.

Beregnet til mellemruter

Vickers Viscount er beregnet til mellemruter, f. eks. inden for Europa, og der er da også blevet bestilt 20—30 til dette formål af British European Airways, der håber at sætte den i drift i 1952, ligesom British Overseas Airways Corp. har bestilt 15 til brug på rutenettet i Vestindien.

Den Viscount, der kommer til Danmark, er prototypen, som nu har fløjet ca. 400 timer og har fået normalt luftdygtighedsbevis i overensstemmelse med ICAO-standard. Produktionsudgaven afviger en hel del fra prototypen. Begge er udrustet med fire Rolls-Royce Dart propelturbiner, som på prototypen kun yder 1000 hk hver, men som på model 700, som er udrustet med Dart type RDa3, yder 1400 hk hver plus 164 kg trykkraft. Medens ved ren reaktionsdrift turbinen kun sluger så megen energi, som der skal bruges i kompressoren, så bruger den i propelturbinen næsten al energien og viderefører det til propellen, men en vis trykkraft bliver der dog tilovers som ren reaktionskraft.

Den forøgede motorstyrke har bevirket, at model 700 er noget større end prototypen, nemlig 1,5 m i spændvidde og 2 m i kropslængde. Herved bliver der plads til flere passagerer: mens prototypen tager 32, tager produktionsudgaverne henholdsvis 40 og 53 og benævnes derefter 740 og 753. Fuldvægten er forøget fra 18,3 til 22,7 tons, og foruden nyttelasten er rækkevidde og hastighed forøget. Man kan altså sige, at Vickers Viscount allerede nu er blevet udviklet en hel del.

Model 700's data er: Spændvidde 28,65 m, længde 24,73 m, højde 8,16 m, planareal 89

m², tomvægt (740) 13,8 t (753: 14,2 t), fuldvægt 22,679 tons, højeste landingsvægt 21,54 tons.

Præstationer og økonomi

Rejsehastighederne kommer på en tak i vejret med indførelsen af Viscount. På 68 % motorkraft i 6 km højde rejser den med 510 km/t. Med en vægt på 19,3 tons og 68 % motorkraft i 7600 m flyver den 525 km/t. Ved 21,8 tons vægt klarede den startprøven til 15 meters højde på ca. 1050 m, og den landede med 20,6 tons vægt efter passage af en 15 m forhindring på 820 meter. Med en motor stoppet under starten nåede den 15 m på 1240 m ved 21,8 tons vægt.

Tophøjden er 9 km og med en motor stoppet ca. 7 km.

Naturligvis sluger turbinerne en hel del petroleum. Der er plads til 8177 liter, og den bruger i 7600 m højde ved 18,6 tons vægt og en hastighed på 500 km/t to liter pr. km.

Det vil i praksis sige, at den som model 740 har en rækkevidde uden reserver på 1960 km, og med fulde reserver til evt. 2 alternative pladser med 2x160 km ekstra afstand og 1½ times venten over den sidste rækkevidden 440 km. Model 753 flyver uden reserver 960 km.

Selv med nuværende trafikforhold, hvor man må regne med alternative lufthavne og ventetid, og uden at regne med de forventede lavere eftersynsudgifter, så hævdes det, at Viscount vil blive en hel del billigere pr. passagerkilometer end nuværende typer, når den anvendes på distancer mellem 400 og 1800 km.

KZ VIII

EFTER at KZ VIII er færdig, kan vi meddele afvigelserne fra de beregnede data, som vi bragte i nr. 5/1949.

Tomvægten er 407 kg — mens fuldvægtene ikke ændres. Maximalhastigheden er 275 km/t mod de tidligere opgivne 290, men det må her bemærkes, at der er anvendt en propel, der lægger hovedvægten på stigeegenskaberne — og her noterer prøverne over 8 m/sek mod de beregnede 7! Rejsehastigheden er 255 km/t, landingshastigheden 70—75. Forbruget ved rejsehastighed er 30,5 liter i timen.

Hvordan er den så at flyve? Vi har henvendt os til løjtnant Steen, der har foretaget indflyvningsprøverne, og som jo skal flyve den i Sylvest Jensens luftcirkus, der lægger ud sidst i denne måned.

Steen, der ved redaktionens slutning havde fløjet den op mod 30 timer, fortæller, at KZ VIII er noget helt for sig selv og faktisk ikke helt nem at vænne sig til. Den er naturligvis uhyre levende og reagerer meget hurtigt på rorene, så det kræver en omstilling, inden man rigtigt lærer at behandle den på rette måde.

Den kan udføre de samme manøvrer som f. eks. en Spitfire, men skal alligevel behandles på en anden måde end en sådan tung type. Den starter meget hurtigt og stiger som sagt kolossalt. Under en stigeprøve kom Steen på 16 minutter op i 5000 meters højde med den.

Landingen er ganske ligetil, idet man anvender flap'en, der har to stillinger. Den kan sagtens lande og starte på de små pladser, som den er beregnet til.

Den er meget fin til kunstflyvning af en-

hver art. Mærkeligt nok kneb det lidt med spinn i begyndelsen. Til venstre gik det, men til højre var den ikke særlig villig. Så blev rorfladerne imidlertid forlængt lidt, og nu spinner den fint til begge sider.

Endnu var man ikke færdig med de sidste prøver, idet rygflyvningskarburatoren ikke var helt i orden endnu. Mærkeligt nok leverer englænderne ikke en sådan, men Skandinavisk Aero Industri har måttet fremskaffe en fra Tjecko-slovakiet — og kan altså nu tilbyde englænderne at indrette deres maskiner til rygflyvning.

Steen har dog uden rygflyvningskarburator været næsten helt rundt i et uventet loop og også fløjet en masse rygflyvning i glidning.

Der er ikke tvivl om, at denne nyeste danske flyvemaskine vil gøre lykke med Sylvest Jensens flyvestævner.

★

Ellehammer model 1908/1950

I begyndelsen af marts var den kopi af en Ellehammer fra 1908, som Skandinavisk Aero Industri har bygget til Sylvest Jensens luftcirkus, klar til prøveflyvning.

Motoren er dog ikke helt så gammel. Det er en opretstående Cirrus fra begyndelsen af tyverne, og den kan yde 85—90 hk, men så meget bliver der nu næppe brug for, for Ellehammeren må ikke overskride 100 km/t. Dens normale fart ventes at blive ca. 60 km/t. Den må ikke flyves i vindstyrker over 12 m/sek. (43 km/t).

Den er bygget efter en af Ellehammers smukke gamle modeller i en fjerdedels størrelse og vejer 340 kg i tomvægt og 470 kg i fuldvægt.

Det var meningen, at den — efter de bedste forbillinger — skulle være prøvefløjet i de årle morgentimer den 11.3., men pludseligt dårligt vejr hindrede det.

— Den første flyvning fandt sted den 14.3. og var meget vellykket. Den blev overvåret af Ellehammers søn og datter.

★

Indholdsfortegnelse 1949.

Titelblad og indholdsfortegnelse til FLYV årgang 1949 kan nu fås gratis ved henvendelse til FLYV's ekspedition.

Fynske privatflyvere til Afrika.

Iflg. meddelelser i dagspressen startede maller Svend Nielsen, Otterup, og fotograf Alling, Odense, sidst i februar på en 4—5 uger lang tur til Nordafrika. Formålet var henholdsvis at træne til erhvervscertifikat og at optage en farvefilm.

Forhøjet bøde.

Grosserer Knud Poulsen, der ved retten i Bøge var idømt 300 kr. i bøde for at have fløjet for lavt over en strand, fik den 28.-2. i landsretten bøden sat op til 500 kr.

Falkmar-sagen.

Ved et retsmøde den 1. marts blev fhv. lrs. E. Falkmar påny fremstillet i byretten. Foruden besvigelserne mod selskabet behandles nogle tidligere forhold, men sagfører-rådet begærede sagen udsat, da man ønskede klarlagt, om der var frafaldet tiltale for disse tidligere sager.

Vintermanøvrer.

I vintermanøvrerne på Fyn omkring 1. marts deltog også flyvemaskiner, bl. a. for at man kunne prøve meldetjenesten. Flyveinteresserede i Odense havde stor fornøjelse af at blive vækket om morgenen af Spitfires, der kom dykkende fra ca. 1000 m højde og først rettede op i meget lav højde. — Også Meteor-jagere blev set.

Progress



VICKERS VISCOUNT

„Enhver upartisk kritiker må betragte Vickers Viscount som et historisk resultat indenfor konstruktion og bygning af trafikmaskiner.“

„Kombinationen af Vickers og Rolls-Royce har så sandeligt frembragt en teknisk triumf af første rang.“

„Aeronautics“

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

REPR: MOGENS HARTTUNG

DANAVIA A/S

POUL ANKERS GADE 2

KØBENHAVN K.

Nyt ude og hjemme

1.000.000 passagerer fløjet med SAS.

Den endelige SAS-statistik for 1949 er nu færdig. I nedenstående er medtaget tal fra d. 1. august 1946, da de tre skandinaviske luftfartsselskaber dannede et konsortium — SAS, Scandinavian Airlines System, til beflyv-

Nordamerikaruten	1946	1947	1948	1949	Total 1946—1949
Antal ture	104	610	631	692	2.037
Flyvekm.	713.592	4.140.000	4.180.000	4.647.797	13.681.389
Passagerer	2.079	16.327	20.276	27.405	66.087
Bagage kg	52.488	382.000	482.442	637.471	1.554.401
Frugt kg	52.220	218.889	194.612	368.515	834.236
Post kg	26.862	131.810	135.927	181.828	476.427
Sydamerikaruten					
Antal ture	5	97	168	212	482
Flyvekm.	69.841	1.290.000	2.111.000	2.768.654	6.239.495
Passagerer	77	2.755	6.080	12.390	21.302
Bagage km	2.016	71.572	156.236	307.527	537.351
Frugt kg	422	27.748	79.103	138.655	245.928
Post kg	218	9.731	28.769	59.955	98.703
Europatrafikken					Total 1948—1949
Flyvekm	—	—	13.290.710	13.909.182	27.199.892
Passagerer	—	—	328.536	345.150	671.686
Bagage kg	—	—	3.915.603	4.399.786	8.315.389
Frugt kg	—	—	1.803.014	3.135.119	4.938.133
Post kg	—	—	970.783	1.350.716	2.321.489

Fra den 18. april 1948—12. dec. 1949 er der på indenrigsruterne i de tre skandinaviske lande befordret 213.457 passagerer, 1.608.498 kg bagage, 767.566 kg frugt og 582.671 kg post — mens der er fløjet ialt 5.429.065 km.

Alt ialt har 972.532 passagerer fløjet med SAS fra august 1946 til 31. dec. 1949 — i dag er vi over millionen!

SAS skal udføre alle europæiske udvekslings-flyvninger.

I sommerens løb skal SAS foretage en lang række udvekslingsflyvninger med studerende i Europa. Flyvningerne vil komme til at foregå mellem følgende lande: Norge, Sverige, Danmark, England, Frankrig, Holland, Schweiz, Italien, Østrig og Portugal, hvor der i år foranstaltet studenterudvekslinger i meget stor stil. Danmarks internationale studenterkomité har fået overdraget arrangementet med udvekslingerne de europæiske lande imellem, og SAS skal som det eneste luftfartsselskab foretage transporterne. Ialt vil det komme til at dreje sig om 3—4000 passagerer, og en special SAS-skymaster vil i tidsrummet den 15. juli—1. september flyve luften tynd i Europa med udvekslingsrejsende.

ning af de transatlantiske ruter. Samarbejdet blev udvidet, og fra d. 18. april 1948 omfattede det også europa-trafikken. I opstillingen er ikke medtaget tallene for indenrigsflyvningerne i de tre lande, ej heller tal for charter-flyvninger.

SAS-maskiner med den blå drage og de tre korsflag har tilsammen fløjet 52.549.841 km — et ganske ufatteligt tal — men sagt på en anden måde: SAS har fløjet det samme som storkøbenhavns befolkning 1300 gange rundt om jorden, eller 65 gange tur—retur til månen.

3 millioner nitter til en flyvemaskinekrop.

British Overseas Airways Corporation har som bekendt tre store flyvebåde af Princess-klassen under bygning hos Saunders Roe, og man er for tiden i gang med at montere bærepåner og haleplaner. Selve flyvebådens krop er af vældige dimensioner og vist uden tvivl den største metalkonstruktion til en flyvemaskine, der nogensinde er blevet bygget. Den tekniske afdeling hos Saunders Roe har regnet ud, at dens rumindhold svarer til 3½ gang så meget som kubikindholdet af en Constellation luftliner. Kropkonstruktionens længdedragere måler ialt lidt over fire kilometer; til kroppens beklædning er medgået 1229 m² metalplade, og der er anvendt 3 millioner nitter. Luftfartøjet vejer 140 tons.

Flyveulykken den 7. marts

To militære flyvemaskiner, en Oxford og en Harvard, kolliderede den 7.3. i luften i nærheden af Værløse og styrtede ned. Her ved dræbtes føreren af Harvard'en, flyverløjtnant Jørgen Hindse-Nielsen, og hans passager, menig Harry Smedegård Marquart, der var ude på den traditionelle flyvetur, som hangarsoldaterne får inden hjemsendelsen, samt føreren af Oxford'en sekondløjtnant Jørgen Gerhard Christensen.

Hollandsk militær registrering.

Også det hollandske luftvåben har et specielt system for den påmalede registrering af militærflyvemaskinerne. På kroppen bærer hver type et type-bogstav efterfulgt af cifre. Bogstaverne er:

- A — DH.82A Tiger Moth.
- B — NA. AT6A Harvard (samt Wackett Trainer og AT-16 Harvard).
- C — Airspeed 46 Oxford 5.
- D — Avro 652A Anson 11.
- E — Fokker S-11 og S-12.
- H — Spitfire 9 og Spitfire Trainer 9 (samt enkelte NA. F-51D og F-51K Mustang).
- I — Gloster Meteor 7 (tosædet).
- J — Curtiss F-40 Kittyhawk.
- M — enkelte B-25C, B-25D og B-25H Mitchell.
- R — Auster 1 & 3 samt Piper L-4H Grasshopper.
- T — Lockheed 12A (samt enkelte Lockheed C-40 Electra og C-47 Dakota).
- U — Lockheed B-41A Hudson.
- V — DH. 89B Dominie.
- W — Percival Proctor 3 & 4.
- X — Douglas C-47A.
- P3 — Meteor fra squadron no. 321.
- Y9 — Meteor fra squadron no. 323.

En større DC-6.

Douglas Aircraft Company, Inc. har meddelt, at det er gået i gang med at bygge en ny og større DC-6 trafikflyvemaskine, nemlig DC-6B. Den nye type vil få ca. 1600 flere hestekræfter, og den skal kunne rumme 64 passagerer, hvilket er 8 flere end DC-6'en tager i øjeblikket. Dens største hastighed vil blive på 579 km/t. Den større plads opnås ved at gøre kroppen 2,5 m længere.

Den nye type vil kunne indrettes som »fællesklasse-luftfartøj« med plads til 92 passagerer. Fuldvægten i starten vil blive på 45.300 kg, og landings-fuldvægten vil komme til at ligge på 38.555 kg.

Kæmpehangar på pæle.

Grunden i det sydlige hjørne af Schiphol lufthavn ved Amsterdam er fornylig blevet forstærket med ialt 386 cementpæle, der er blevet støbt i jorden. Denne skov af cementpæle, hvoraf man kun ser toppen, skal danne fundamentet til en ny hangar, der kommer til at hedde »Kingsford Smith«-hangaren, idet den opkaldes efter den berømte australske oceanflyver, der i 1930 fløj over Atlanterhavet sammen med KLM-piloten Evert van Dijk.

Det bliver en af de største hangarer i Europa, idet den måler 165 m i længden, 40 m i dybden og 12 m i højden. Gulvfladen bliver på 6.600 m², hvilket er næsten 3.000 m² mere end den største hangar, der for tiden er i brug af KLM i Schiphol. På forsiden bliver der to døre, hver på 75 m. Man regner med, at den nye kæmpehangar vil kunne være færdig i løbet af indeværende år.

Bellanca Cruisemaster.

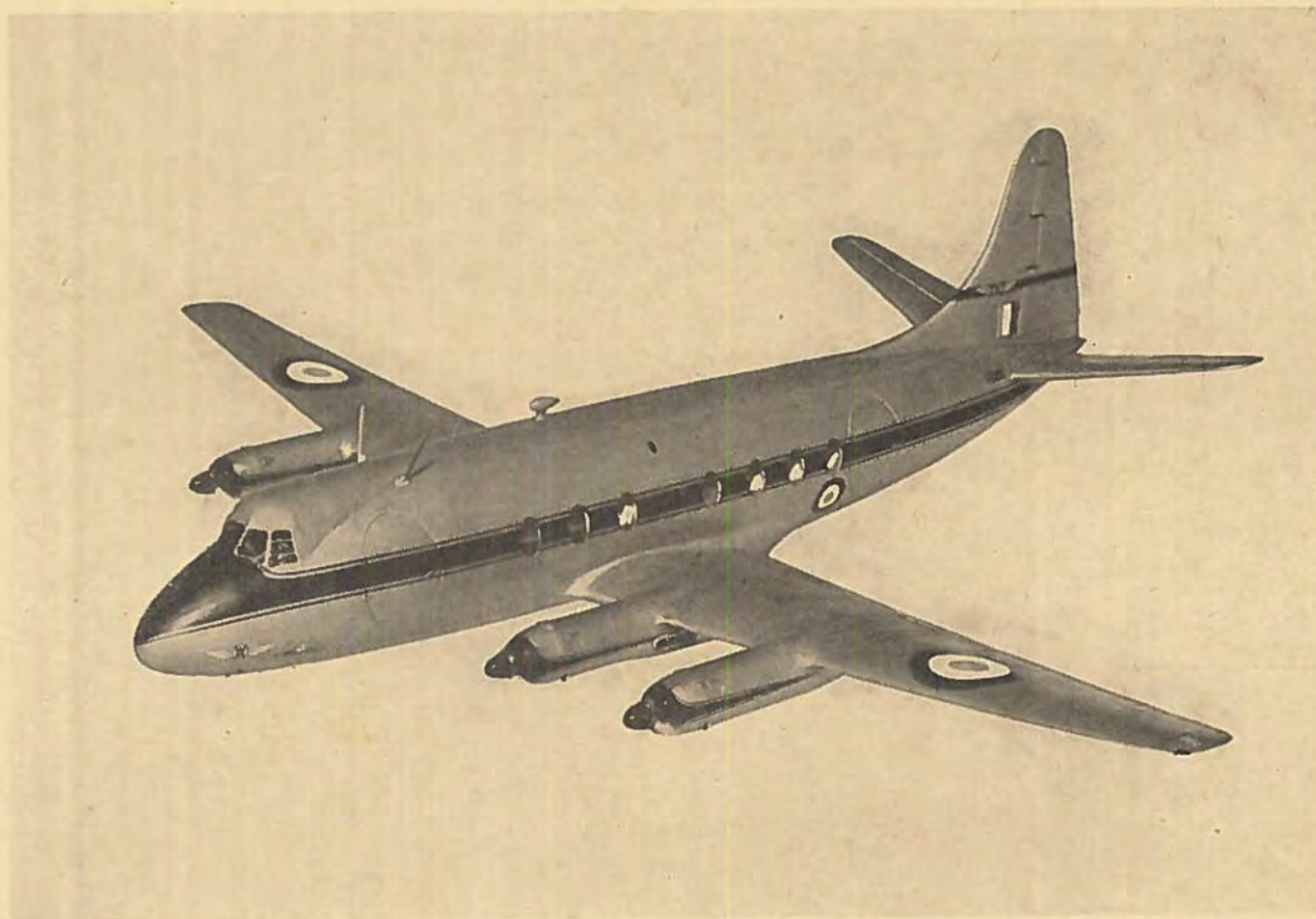
Cruisemaster er Bellanca's nye privatflyvemaskintype; model 1950 kalder firmaet den. Det er et lavvinget monoplan, udstyret med en 190 hk Lycoming motor O-435A. Cruisemaster har plads til fire personer, og Bellanca kalder den privatflyverens Chevrolet. Kropens længde er 7 m, og spændvidden er 10,41 m.

Efter fabrikens opgivelser har luftfartøjet en stigeevne på 490 m pr. min. ved en hastighed på 152 km/t, og dets normale marchhastighed skal være 278 km/t. Luftfartøjet staller ved en flyvefart på 69 km/t. Det indtrækkelige understel og landeklapperne betjenes hydraulisk.

Den normale brændstofbeholdning er 180 l i tankene, og det giver en flyvetid på 3½ time eller ca. 1000 km. Hvis en ekstra 110-liter tank installeres, kommer flyvetiden op på 5,7 timer, svarende til ca. 1600 km. Luftfartøjets tomvægt er 670 kg og fuldvægten 1180 kg. Bagagerummet har plads til 50 kg bagage. Prisen for en Cruisemaster med alt udstyr er 9.500 dollars.



Bellanca Cruisemaster er en ny privatflyvemaskine i klasse med Beechcraft Bonanza og Ryan Navion.



Vickers Viscount i København ...

Den vibrationsfri Vickers Viscount vil vise sin flyvefart og sikkerhed under en speciel demonstrationstur til Europas hovedstæder. Over 400 timers prøveflyvning har vist, hvor elastisk Viscount'en er med hensyn til rækkevidde, økonomisk ydelse og fremragende anvendelsesegenskaber. I løbet af de første par år vil passagerer og luftfartselskaber over hele Europa stifte bekendtskab med Viscount, Verdens første propelturbinedrevne luftliner.



VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED

AIRCRAFT SECTION . VICKERS HOUSE . BROADWAY . LONDON S.W.1.

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København K.

En gammel indflyver fortæller

Ingeniør A. v. d. Recke fortæller i dette interview om sit lange og bevægede flyvertiv

SOM nævnt i vor artikel i marts-nummeret om Dansk Flyveteknikerskole er der til denne knyttet en mand, som hører til flyvningens pionerer, idet han har fløjet siden 1911, altså fra før den militære flyveuddannelse herhjemme begyndte.



Ingeniør Adolf von der Recke, flyver siden 1911, mange år indflyver i Tyskland, nu ansat ved Dansk Flyveteknikerskole.

Det er ingeniør Adolf von der Recke, som FLYV har opstøgt og bedt om at fortælle lidt om sit livs oplevelser. Han er født i 1879 i Alborg og uddannet til maskiningeniør på teknikum i Alborg og i Mittweida.

Lært at flyve hos Blériot

Hvordan kom De i forbindelse med flyvning? spørger vi.

— Ja, far ville have mig ind i en god, sikker stilling ved statsbanerne, men det var ikke noget for mig! Jeg ville ud og se mig om. Jeg blev ansat hos Schuckert i Nürnberg og blev af firmaet sendt vidt omkring, bl. a. til Rusland og til Argentina. I 1911 blev jeg sendt til Frankrig, til Calais. Rent tilfældigt så jeg en dag nogen flyve og fik selv lyst dertil. Da min stilling var godt lønnet, kunne jeg derfor tage undervisning hos Blériot.

Hvordan var det at flyve dengang?

— Vi fløj en udvikling af den Blériot-maskine, som han benyttede til Kanal-flyvningen. De var udstyret med Gnôme-Rhône-motorer, og man sad bogstavelig talt i »oliebad« under flyvningerne, som varede op til en halv snes minutter og førte en op i 50 meters højde.

Fortsatte De så med flyvningen?

— Nej, senere fik jeg et motorbådsværft i Berlin, men jeg fulgte stadig med i flyvningens udvikling, og i 1916 blev jeg indflyver for Albatross i Berlin og fløj der til 1918. Så blev der jo nogle års pause, men i tyverne og trediverne har jeg med mellemrum været ansat hos Heinkel, BMW og Argus. For en sikkerheds skyld beholdt jeg dog bådsværftet hele tiden. I 1939 holdt jeg op med at flyve.

Hvorfor?

— Fordi der blev krig. Så ville jeg ikke være med mere.

Hvad sagde tyskerne til det?

— De arresterede mig og beskyldte mig for sabotage, men efter en uges forløb blev jeg dog løsladt. Jeg kunne dog ikke få lov at vende hjem til Danmark, da jeg vidste for meget, bl. a. om »kakkelovnsrøret«. Min

opholdstilladelse blev ikke forlænget, men udrejsetilladelse kunne jeg heller ikke få.

Hvad foretog De Dem så?

— Ja, bådbyggeriet gav jo ikke noget mere, så jeg begyndte en selvstændig ingeniørvirksomhed og beskæftigede mig med indretning af konfektions- og chokoladefabrikker.

Gestapo holdt vel øje med Dem?

— Jeg havde det meget fredeligt, men en dag blev jeg hentet og beskyldt for at have udtalt, at arbejdsløsheden da ikke var blevet afskaffet, fordi man gav sig til at producere krigsmateriel. Jeg svarede, at jeg havde været fuld den aften, så jeg vidste ikke noget. »Fuld nutildags, hvor man ikke kan få noget at drikke«, udbrød politimanden vantro. Jeg forklarede, at jeg havde 400 flasker vin liggende, hvilket næsten lammede ham at høre. »Og vi andre har ikke noget.« »De kan da godt få en halv snes flasker«, sagde jeg, og dermed lod han sagen falde.

Hvornår kom De så hjem?

— Den 22. april 1945 blev jeg sat til at lede 28 Berlin-danskeres hjemrejse og kom således hjem.

Sparket ud for at prøve faldskærm

Savnede De ikke flyvningen, da De holdt op efter så mange års forløb?

— Nej, egentlig ikke særligt, svarer ing. Recke, som altså havde virket som indflyver, til han var 60 år og nåede at flyve maskiner med små 600 km/t. — Når man har fløjet så meget som jeg, så savner man det ikke mere, end en omnibuschauffør vil savne sin omnibus.

Hvilke slags flyvemaskiner har De fløjet?

— Alle mulige slags, Arado, Heinkel, Fo-

cke-Wulf, Junkers, Klemm o.s.v. Mit arbejde bestod jo mest i at prøve motorerne i flyvemaskinerne. Både BMW og Argus var jo motorfabrikker.

Var der nogen type, De særlig godt kunne lide?

— Den gamle Ju 52 var en herlig maskine, »Blikæselet« kaldte vi den. Pålidelig og sikker, kunne lande hvorsomhelst. For Argus fløj jeg i sin tid nogle biplaner, der var næsten endnu mere sikre end KZ-maskinerne.

Som indflyver har De vel været ude for nogle farlige situationer?

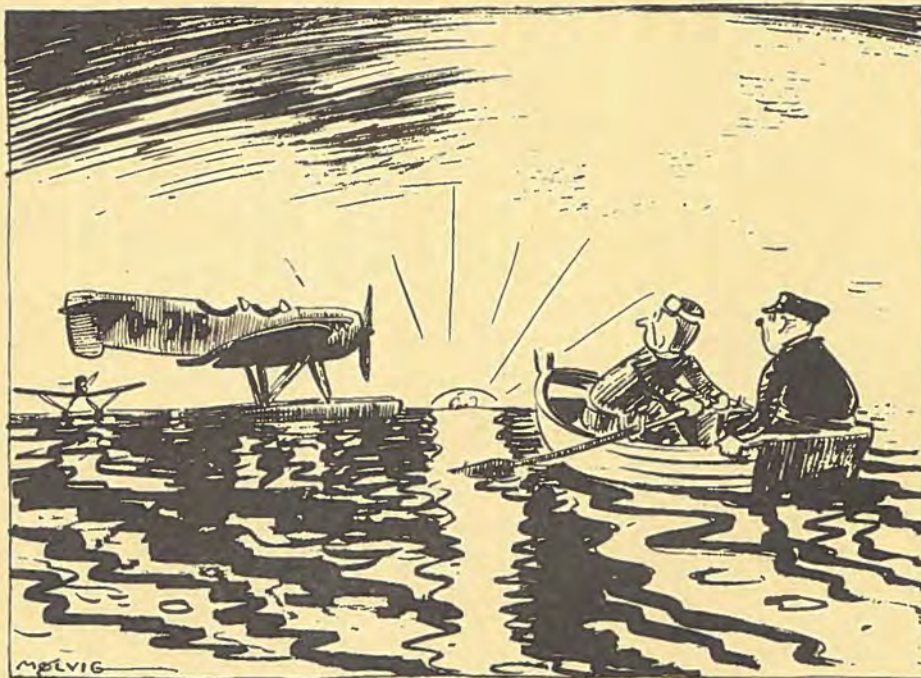
— Ja, nogle landingsuheld har der jo været under nødlandinger. En gang blev jeg slynget ud af en maskine, hvis iturevne aluminium flåede maven op på mig, og samtidig blev den ene skulder slået i stykker. En anden gang fik jeg et ben slået i stykker og åbent kraniebrud.

Har De ikke måttet benytte faldskærmen sommetider?

— Nej, ikke for alvor. Men engang måtte jeg foretage nogle øvelsesspring for at lære det at kende. Da jeg stod i den åbne dør og skulle springe, var jeg ikke meget begejstret, men pludselig fik jeg et brutalt spark bagi, og så var det sket.

Gik arbejdet aldrig på nerverne?

— Nej, jeg har aldrig mærket noget til nerver. Kun en enkelt gang var jeg lidt nervøs. Jeg fløj en tomotors Focke-Wulf, da der pludselig gik ild i den ene motor. Men det lykkedes mig da at nødlande i en kornmark og komme ud af maskinen. Iøvrigt viste det sig så til min forbavselse, at branden hørte op.



Næste morgen, da det begyndte at lysne, roede jeg derud med en mekaniker —

Eneste overlevende ved bombeangreb

For resten har Recke været lige så meget i fare uden for flyvningen. På rejsen til Sydamerika var skibet ved at forlise ved Azorerne. I Sydamerika fik han malaria og lå syg i 9 måneder, men kom over det, så meget man nu kan komme over den sygdom, som han stadig får anfald af.

I februar 1945 befandt han sig på en undergrundsstation i Berlin, da hele to bomber slog ned igennem den metertykke beton. Recke kom til sig selv, fordi vandet fra et sprængt vandværk kvikkede ham op. Et tog, han for lidt siden havde måttet opgive at komme ind i, da det var fyldt, var knust som en tændstikstake. Det lykkedes ham at komme hen til et hul, som der ragede nogle sporvognsskinner fra vejbanen ned i, og efterhånden blev han hjulpet op. Her mistede han et øjeblik besindelsen og gav sig til at styrte hen ad gaden, indtil han blev bragt ind på en forbindingsstue. Nogle dage efter blev han kaldt op til politiet og gik derop, noget ængstelig for, om han evt. havde »sagt noget« under forvirringen. Men han skulle blot afgive forklaring. Man havde fremdraget 382 lig af ruinerne. Recke var den eneste overlevende — — —

Til trods for, at han stadig går rundt med splinter i kroppen og har været ude for så meget, så er den 71-årige stadig af forbavsende konstitution. For nylig måtte han underkaste sig en større operation. Det var kort før en eksamen, og eleverne savnede ham. Mens man ikke havde ventet at se ham de første måneder, så dukkede han op efter 14 dages forløb, lidt mat i sokkerne, men fuld af energi. Man forsøgte at overtale ham til at tage nogen tids rekreation,

men Recke svarede bare: »Det har jeg ikke tid til.«

Recke tjente godt med penge i mellemkrigstiden. Han dyrkede automobilsport med specielle racervogne, motorbådsvæddeløb og havde en luksuøs motoryacht, bygget på hans eget værft, og med den kom han jævnligt på besøg i Danmark. Han havde et stort hjem i Berlin og et dejligt sommerhus ved Østersøen. Alt det har han nu mistet — det ligger i østzonen. Men han har ikke mistet humøret og energien. Det, han og hans frue savner mest, er deres store flygel.

— Ja, havde jeg været 20–30 år yngre, så var jeg rejst ud i verden igen.

Hvis De havde været så meget yngre, så havde De ikke oplevet hele flyvningens barn-dom, indvender vi.

— Nej, det er rigtigt, siger Recke eftertænksomt. Det er en interessant tid at have levet med i. Der var mere ved flyvningen dengang.

En historie fra tyverne

Kan De ikke fortælle en eller anden morsom erindring til slut?

— Jo, i begyndelsen eller midten af tyverne kom jeg — efter ikke at have fløjet i adskillige år, — en tur op til Ernst Heinkel. »Har du ikke lyst til at flyve en tur«, sagde han. Jo, det havde jeg nok, men han fik mig nu ikke til at prøve de nye katapulter, han på den tid eksperimenterede med. Så kaldte han på kunstflyversken Thea Rasche og spurgte, om hun ikke kunne tage mig op og vise lidt flyvning. Nå, vi kom op, og hun lavede alle mulige kunster med mig. Af og til kiggede hun sig tilbage, men jeg nikkede bare venligt. Så gav hun sig til at flyve rygflyvning, og det var jeg ikke vant til, men da hun

kiggede igen, bed jeg tænderne sammen og nikkede igen. Så landede vi, og hun bandede stygt og sagde til Heinkel: »Han er der ikke noget ved at flyve med.« — »Næh«, svarede Heinkel hende, »han har også fløjet omtrent fra du blev vænnet fra.«

Nu ville de imidlertid gerne have mig lokket til at flyve en tur selv. Der lå nogle pontonflyvemaskiner og vuggede ude i bugten, og Heinkel sagde, at jeg kunne bare flyve, når jeg havde lyst. Jeg tog en båd og roede ud og kiggede på dem, men blev noget betænkelig, for der var kommet mange nye ting til, siden jeg sidst havde fløjet for flere år siden. Trimming og meget andet. Så jeg roede ind igen, men bestak en mekaniker til at komme ud næste morgen ved 2-tiden, når det begyndte at lysne. Han startede motoren, og jeg forsøgte, men kunne ikke få den fra vandet. Den klæbede til vandet og ville ikke fra. Jeg holdt næsen for meget i vejret på den. Næste morgen prøvede vi igen, og så lykkedes det. Så snart jeg havde den i luften, var jeg med på den igen og foretog flere starter og landinger. Men det var der ingen, der vidste.

Så kom de igen en dag og ville have mig til at flyve. »Nå ja, det kan jeg jo godt«, sagde jeg og gjorde klar til start, mens alle nysgerrigt strømmede til for at se, hvordan jeg klarede den. Jeg fløj nogle runder og kom tilbage med største overlegenhed. »Sådan en kasse kan da enhver skoledreng flyve«, bemærkede jeg, mens de andre så imponerede på mig. Før min afrejse fortalte jeg dog Heinkel historien. »Det var godt, du ikke fortalte det dengang«, svarede han, »for så havde du fået klø. Du skulle bare vide, hvor mange væddemål der blev tabt på den flyvning.« PW

D.H. COMET

sætter rekord London—København

SOM det vil være læserne bekendt fra dagspressen, har de Havilland Comet den 21. marts opstillet de første rekorder (forudsat godkendelse af FAI) på strækningen London—København og København—London.

Ført af Chefpiloten John Cunningham og med et selskab af journalister om bord startede den fra Hatfield, passerede kontrol-linien på Londons lufthavn kl. 10.10.01 GMT og strøg ind over Københavns lufthavn kl. 11.30.25 GMT (dansk tid 12.30.25). Turen havde altså taget 1 time 20 minutter 24 sekunder, hvilket vil sige en gennemsnitsfart af ca. 730 km/t.

Maskinen startede igen fra Kastrup ved 17-tiden, lokal tid, og passerede startlinien her i flyvende start kl. 16.08.11,2 GMT. Den brugte 1 time 27 minutter 31,8 sekunder om hjemturen, hvor der var lidt modvind, idet den passerede mållinien kl. 17.35.43,0 GMT.

Ugen i forvejen havde Comet'en sat ny

rekord på London—Rom-strækningen på ca. 2 timer, og turen til København blev arrangeret ret pludseligt. Det var dens første egentlige passagerflyvning. Ganske vist skulle passagererne slet ikke have haft at vide, hvor de skulle hen, men det sivede alligevel ud. For Kongelig Dansk Aero-klub, der sammen med Royal Aero Club foretog kontrollen, blev tidtagningen udført af civilingeniør Vagn Prytz, bistået af luftfartsinspektør Dalbro og nogle tidtagere.

Begivenheden vakte naturligvis stor opsigt, og mange tilskuere havde fundet tid til at overvære ankomst eller afgang i lufthavnen. Nogle af de første, der besøgte denne verdens hurtigste trafikflyvemaskine, var Prins Axel og den britiske ambassadør Sir Alec Randall, ledsaget af luftattachéen, Wing-commander Bray. Maskinen er endnu ikke indrettet til egentlig passagerbrug, men er udstyret med en masse måleinstrumenter o. lign. og nogle improvisatorisk installerede stole.

Under de få timers ophold i København var passagererne gæster ved en frokost på Hotel d'Angleterre. Her bød direktør C. Thielst velkommen på de Havillands vegne. Direktør Hjalmar Ibsen talte på Aeroklubens vegne og gratulerede til rekorden, idet han betegnede turen som en slags gen-visit for det danske vikingeskibs besøg sidste år. På de engelske gæsters vegne takkede redaktør E. Colston Shepherd.

På grund af det fremrykkede tidspunkt må vi indskrænke os til denne korte omtale af begivenheden, men vi håber at kunne bringe lidt mere i næste nummer.

★

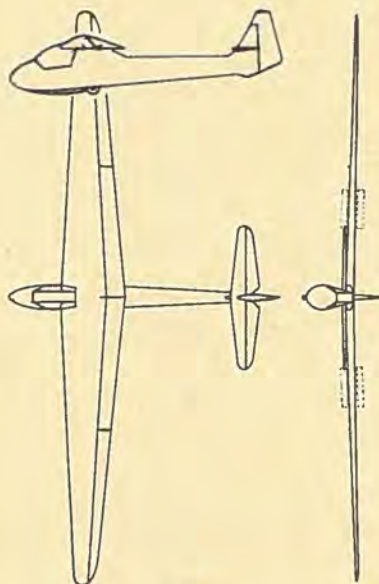
4 danmarksrekorder i modelflyvning

Tre af de tomme pladser i rekordprotokollen er blevet fyldt ud ved nogle højdeflyvninger, som blev foretaget den 1. 1., og nu er anerkendt efter repræsentantskabsmødet. De er kun på 8,28 meter, kontrolleret ved overflyvning af en kendt højde. Vanskeligheden ligger jo ved højderekorder i mållinjen. Donald Thestrup, Kibæk, fik anerkendt såvel absolut rekord som rekord i gruppe C med en gummi-motormodel, mens Kai Hansen, Kolding, har fået anerkendt med gasmotormodel.

En ny hastighedsrekord i klasse F 2, sat 19/2, er tilkendt Ole Mouritzen, Aviator i Ålborg, på 109 km/t. Motoren var en 4,9 ccm McCoy Sportsman 29 glødhovedmotor. Repræsentantskabet har iøvrigt vedtaget, at fremtidig skal rekorder sættes med angiven linelængde og banelængde for klassen som minima.

★

NYT FINSK SVÆVEPLAN i København



PIK-3

På Industrimessen i Forum fra 17.-26. marts havde Finlands Flygförbund udstillet et nyt svæveplan, PIK-3. Finnerne har i de senere år konstrueret flere typer svæveplaner og glideplaner. Vi erindrer blot om den enkle skoleglider Harakka og om overgangstypen PIK-5 (FLYV 1/47 side 23). Det er også bekendt, at der arbejdes på PIK-6, et stort rekordplan, men at arbejdet

går noget langsomt på grund af manglende finanser.

PIK-3 er også et rekordplan, men i den lille klasse, idet spændvidden kun er 13 m. Den er altså i klasse med Hütter 28 og kan måske interessere dem, der gerne vil have en modernere type.

PIK-3 er oprindeligt projekteret af dipl. ing. Lars Normén, men for tre år siden blev ing. Ilkka Lounamaa ansvarlig for den endelige udførelse. PIK betyder som bekendt Polyteknisk Flyveklub.

Som det fremgår af oversigttegningen er PIK-3 et forholdsvis konventionelt udseende svæveplan, og det er også normal opbygning i træ. Men det er et moderne svæveplan, idet det er udstyret med flaps. Disse kan sænkes op til 25 grader, mens krængningsrorene samtidig sænkes 10 grader. Af andre finesser kan nævnes, at planet har et landingshjul indbygget (dette burde ikke være en finesse, men må i hvert fald her i landet betragtes som sådan).

På eet punkt er planet ikke helt moderne, idet dets brudlastfaktor kun er 8. Det er altså ikke fuldt sky-flyvningsdygtigt.

I præstationsmæssig henseende forventes planet at ligge i klasse med Olympia, men med noget bedre egenskaber ved høje hastigheder. Det skulle altså være særligt velegnet til distanceflyvning.

Data: Spændvidde 13 m, længde 6.35 m, sideforhold 13:1, planareal 13 m². Tomvægt 145 kg, fuldvægt 235 kg. Planbelastning 18 kg/m². Planprofil Gö 693.

Der beregnes et bedste glidetale på 25 og en bedste synkehastighed med flaps oppe på 0.8 m/sek.

Dansk privatflyvning i 1949

I fortsættelse af vor artikel i nr. 3 bringer vi hermed oversigt over virksomheden i endnu nogle byer.

Fyens Flyveklub

Klubben ejer en KZ VII, to KZ III og en Auster Autocrat, mens medlemmer privat har ialt 7 maskiner.

Personalet består af kontrolmekaniker C. G. Kristiansen og regnskabsfører Elo S. Hansen. Klubben har ca. 300 medlemmer, hvoraf 47 har certifikat. Der blev i 1949 ikke udstedt nye certifikater, men foretaget enkelte omskolinger. Der er fløjet 44 timer rundflyvning, 27 timer skoleflyvning, 766 timer udlejning og 38 timer anden flyvning. Heri er ikke medregnet flyvning med OY-DRO, der totalhaverede den 28.5.49.

Udlejningspriserne er 60 kr. for KZ VII og 45 for de andre typer. Klubben har samlingslokale i administrationsbygningen, hvor der også er kontor. Da hangaren som bekendt ligger ca. 4 km fra pladsen, har man nu anmodet om tilladelse til at opføre en egen lille hangar ved selve pladsen, og hertil er de nødvendige pengemidler som meddelt i sidste nummer stillet til rådighed.

Viborg

Viborg Flyveklub har en KZ III, 55 medlemmer, hvoraf 5 med certifikat og ingen under uddannelse. Der er ikke udstedt nye certifikater i 1949 og fløjet 11 timer udlejning og 10 timer rundflyvning. Pris for udlejning er 50 kr. for medlemmer, 55 kr. for ikke-medlemmer. Ved ture på over 5 timer kan man efter særlig aftale komme ned på 40 kr. pr. time. Herning flyveplads anvendes som hjemsted, og klubben håber gennem et samarbejde med Herning Flyveklub at få uddannet en del nye medlemmer til certifikat.

Formanden, H. H. Laursen, udtaler, at udsigterne for 1950 på grund af den mindre betalingsdygtighed hos folk er lidt sorte, men at man dog mener at kunne få maskinen til at bære sig, hvis man kommer over det øjeblikkelige dødvande.

Svendborg Flyveklub

Den 21. februar afholdt Svendborg Flyveklub ordinær generalforsamling. Efter en tilbagegang i medlemstallet håber man nu at have nået bunden og at kunne regne med 50-60 medlemmer. Regnskabet udviste en formue på 2459 kr.

Under en diskussion om flyveplads kom man ind på tanken om at anlægge en plads ved Kroghenlund.

Til bestyrelsen nyvalgte godsejer H. Hansen, Kroghenlund, og automobilforhandler A. Bukkehave, og på et senere møde valgtes filialbestyrer O. Hoff til formand.

Iøvrigt vedtog generalforsamlingen at opheve sparefonden og udbetale dens midler til medlemmerne.

★

Luftfartsregisteret

I nr. B 5/1950 af 20. marts har NOTAM DANMARK (Efterretninger for Luftfarende) bragt det fuldstændige luftfartsregister, — fortegnelse over certifikater og koncessionsindehavere.

Interesserede kan købe dette nummer for kr. 2.00 ved henvendelse til Statens Flyveledelse, Københavns Lufthavn.

Det glæder os at konstatere, at fortegnelsen i år også omfatter svæve- og glideplaner. Også svæveflyvecertifikater er medtaget.

Dansk svæveflyver i 7650 m højde

I sidste nummer bragte vi en notits om, at den danske svæveflyver Per Meulengracht havde fået højden til sit sølv-c i USA, og hertil har nok en anden dansk svæveflyver mumlet »nå — ikke andet«.

I det efter redaktionens slutning ankomne november-december nummer af det amerikanske »Soaring« (der i modsætning til amerikanske blade i almindelighed er noget bagfter), meddeles at på den 1. januar, hvor Harland Ross var oppe i 10.830 m, og hvor den tidligere rekordindehaver John Robinson forøvrigt også var over sin gamle rekord på 10.211 m, da var flere andre oppe i bølgerne. Således var Bill Ivans i ca. 9000 m med en Schweizer 1-23 og Fred Walters over 8100 m i en tosedet Laister-Kaufmann. Så står der: »En dansk tosedet rekord gør Per Meulengracht krav på med en Laister-Kaufmann flyvning til 8100 m.«

I den forbindelse er der grund til igen at efterlyse de endelige danske regler for svæveflyverekorder samt at få disse bragt op-to-date med de nyeste internationale regler.

Umiddelbart før FLYV gik i trykken modtog D.Sv. U. ansøgning om anerkendelse af rekord for tosedede svæveplaner (Per Meulengracht og Jørgen Krebs, tidligere Køge) på 4575 m højdevinding og 7650 m absolut højde over havet.

Svæveflyvenoter

Finland har nu 1 guld- og 43 sølv-c.

Norge: Norsk Aero Klubb har af beredskabsbevillinger fået tildelt et beløb på 40.000 kr. til anskaffelse af svæveflyvemateriel. Det vil først og fremmest blive sat ind på uddannelse af instruktører. Foreløbig er indkøbt en EON Baby og indløst en Olympia.

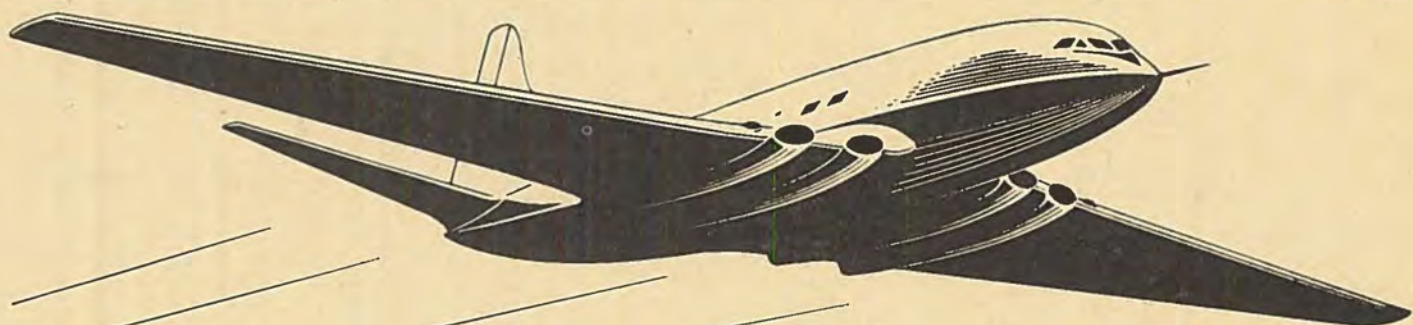
Holland har med 9 sølv-c i 1949 mere end fordoblet sit antal heraf. Iøvrigt er der udstedt 53 a-, 52 b-, 48 c-diplomer samt 130 certifikater. Holland får nu leveret et antal Slingby Prefect svæveplaner og har selv et rekordplan under konstruktion. På svæveflyveskolen Terlet er der nu bygget skolebygning og hangar.

Olympiaden 1952 i Finland synes ikke at komme til at omfatte svæveflyvning. Den finske olympiske komités beslutning var dog ikke enstemmig, så man håber at verdens svæveflyvere vil gøre deres indflydelse gældende.

Østrig skal nu have fået lov til at genoptage svæveflyvningen, og det samme skal være tilfældet i Østtyskland.

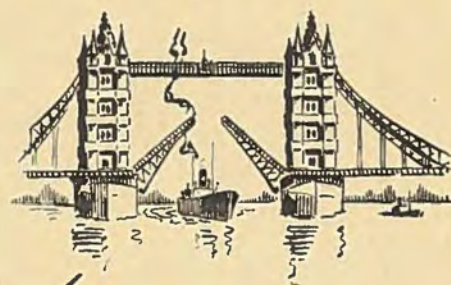
Polen fik sat sin varighedsrekord op til 35 timer 14 minutter af S. Wielgus i oktober. Han fløj en Komar 48.

Sverige: Det store flyveland Sverige har for tiden intet specielt flyvetidsskrift, og som følge heraf hører man forholdsvis lidt til svensk flyvning. Savnet har bevirket, at svæveflyverne i Karlstad i Värmland af og til udsender et duplikeret blad »Klubbnytt«. Julenumret var på 32 sider plus billedtilæg og indeholder bl. a. et brev fra professor Georgii, der anser Sverige for særligt gunstigt for bølgeflyvning. Et fotografi fra Karlstad viser også de herligste bølgeskyer.



REKORDFLYVNING LONDON-ROM-LONDON

PÅ
ESSO TURBO FUEL



Fornylig satte verdens første jet-drevne passagermaskine en bemærkelsesværdig rekord ved at tilbagelægge strækningen fra London til Rom og retur på 4 timer og 6 minutter. Med 17 passagerer ombord fløj den engelske pilot, John »Katteøje« Cunningham, den 4-motorers turbinedrevne De Havilland »Comet«-maskine og gennemførte den fantastiske præstation uden uregelmæssigheder af nogen art.

»Comet«-maskinen blev på rekordflyvningen drevet af det specielle jet-brændstof, ESSO TURBO FUEL, som Esso leverer på alle større flyvepladser.

Fremtiden vil bringe ny flyvende udvikling — og Esso produkterne vil fortsat være med til at muliggøre de tekniske forbedringer.



AVIATION

PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Nu har vi igen

BALSA er uden tvivl modelflyvernes vigtigste materiale, og dog kender vel 90 % af vore nuværende modelbyggere det kun af omtale, da det ikke har været indført i over 10 år. Kun få af de »gamle« har vogtet over ældgamle modeller og nogle få rester fra før krigen og fået dem spædt op med det lille lager, der efter krigen blev fordelt gennem unionen (anvendt til cykleskure af tyskerne i Kastrup), eller fået lidt gennem udenlandske kammerater. Efter over et års kraftige anstrengelser med støtte fra unionen, selskabet og luftfartstilsynet er det nu lykkedes Dansk Modelflyve Industri i Odense at få et parti hjem, og dermed begynder en ny æra for dansk modelflyvning.

På 6 år 18 m højt og 1/2 m tykt

Balsa gror i det nordlige Sydamerika (Equador og Trinidad), altså i meget varme, fugtige egne, og det vokser overordentligt hurtigt. På 6 år vokser det op til et træ på 18 m højde og op til 1/2 m i diameter. På grund af den hastighed, hvormed det vokser, bliver det til noget ret blødt, let og uensartet træ.

Til trods for, at balsa (latin: ochroma lagopus) er verdens letteste og blødeste træ, sorterer det mærkeligt nok fagligt set under hårdt træ. Det er lettere, men stærkere end kork, og vægtfylden er gennemsnitlig en trediedel af fyrretræs, men varierer meget.

Balsa bruges ikke blot til modelflyvning. I flyveindustrien bruges det som et let fyldemateriale, og en særlig interessant anvendelse er gjort af det i de Havilland Mosquito. Kroppen er her opbygget af let balsa i en tykkelse på ca. 11 mm med 1 1/2 mm krydsfiner limet på begge sider. Dette giver en stiv, stærk og let konstruktion.

Oprindeligt betyder balsa »flåde«, og det er da også i generationer anvendt som flåder på floderne af de sydamerikanske folk. Også den tømmerflåde, hvorpå en ekspedition fornyligt sejlede fra Sydamerika til Australområdet, var af balsa. Redningsbøjer og flåder, sko til folk, der søger efter landminer, isolation og meget andet bruges balsa til. Og så til modeller!

Balsa's opbygning

Da balsa nu engang ikke er et homogent materiale med ganske bestemt vægt og styr-

BALSA

Tværsnit i balsa. Man ser årringene (annular rings), karrene (vessels) og strålerne (rays).

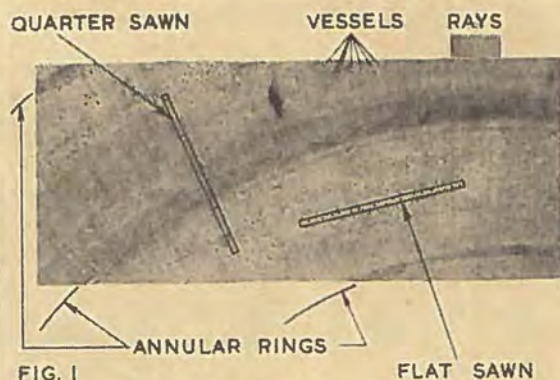


FIG. 1

ke, må en modelbygger for at kunne udnytte det kende dets egenskaber. I nogle lande kan man i modelflyvehandelen købe det opdelt i blød, middel og hård kvalitet, men herhjemme har vi næsten altid måttet tage det, vi kunne få. Det bedste er dog altid, når man selv kan udvælge sit balsa hos sin balsahandler.

Skærer man en balsastamme igennem på tværs, vil man se, at det som de fleste andre træsorter har årringe. P. gr. af sin hurtige vækst har det dog stor afstand mellem disse ringe, ofte flere centimeter. Nu vokser det ikke lige hurtigt året igennem, men hurtigere sommer end vinter. Derfor er forårs- og sommertræet blødere og lettere end efterårs- og vintertræet, og det er forklaringen på, at selv en lille plade balsafiner kan være hårdere i den ene side end i den anden.

Hvis vi tager den gennemskårne balsastamme, pudser den af og kigger på den i et forstørrelsesglas, ser det ud som en bikube. Der findes dog enkelte større celler, altså en slags rør på langs i træet. De kaldes kar og bruges til at transportere træets safter. Foruden de lodrette kar findes der også celler, der udgår fra træets centrum i alle retninger. De kaldes stråler.

Nu kan man save et stykke finer ud enten parallelt med strålerne (quarter-sawn) eller tangentielt til årringene (flat-sawn). Førstnævnte stykke vil være stivere end sidstnævnte, idet strålerne virker afstivende, men det sidste er mere ensartet og godt, hvor det skal bøjes, f. eks. til en torsionsnæse. Førstnævnte er bedst til spanter, hvælvede ribber, randbuer o. lign.

Nu bliver balsaet imidlertid ikke altid

skåret ud på denne måde, men ofte på mange andre ledder. Man må så se efter, om det ligger nærmest den ene eller anden yder-type.

Strålerne kan ses på rigtigt quarter-sawn træ, og de fremtræder som mørke pletter på næsten quarter-sawn.

Karrene ses som lange mørke striber eller fordybninger i længderetningen — hvis altså træet er skåret i stammens længderetning. Er træet skåret i en lille vinkel på længderetningen, ses karrene som liniestykker. Jo kortere disse er, jo mere skråt er træet skåret, og jo svagere bliver det. De må helst ikke blive under 10 mm lange. I lister skal de være så lange som muligt. Skærer man selv lister ud af finer, hvilket som regel er billigere end at købe lister, da man selv med et barberblad kan skære med mindre tab end savskæreren, skal man lægge listernes retning parallelt med karrene.

Balsa's egenskaber

Middelhård balsa har en vægtfyldelse mellem ca. 0.13 og 0.19. Hård balsa kan komme op over 0.3 — til maksimalt 0.4, altså som gran. Blød balsa kan komme helt ned under 0.07. Blød balsa består af over 90 % luft. Så luft er altså ikke altid gratis. Eller også er det de andre 10 %, vi betaler for.

Som nævnt varierer vægtfylden i udpræget grad hos balsa, da det vokser så hurtigt. Hvis man af det samme træ skærer to 3x3 mm lister med to centimeters mellemrum, kan den ene godt være dobbelt så tung som den anden, hvis man går til yderligheder. Hvis træet ikke er skåret parallelt med karrene, kan der altså være stor forskel på



2 A viser »flat-sawn« balsa. De mørke striber er karrene. 2 B viser omtrent »flat-sawn« med korte karstykker, mindre stærkt end 2 A.



3 A er »quarter-sawn« balsa, 3 B omtrent. De mørke pletter er stråler, der i 3 B skærer fladen under en lille vinkel. Illustrationer venligst udlånt af Aeromodeller.

vægt og hårdhed — og dermed styrke — i den ene og den anden ende. Kontroller derfor, hvor tyngdepunktet ligger. Og anvend listen derefter.

Det er ikke mindst ved minutiøs udvælgelse og omhyggelig anbringelse i modellen af forskellige kvaliteter balsa, at specialister, f. eks. på Wakefieldmodeller, kan opnå så store præstationer.

Farve er en god hjælp ved bedømmelsen af balsa. Mørkere balsa er hårdere og tungere end lys.

Balsaets styrke varierer med hårdhed og vægt. Meget hård balsa kan være stærkere end gran. Som regel er hård balsa forholdsvis (altså i forhold til sin vægt) noget stærkere end blød balsa. Hvis altså to modeller er bygget i blød og hård balsa, men med samme vægt, så er den af hård balsa stærkest.

I stedet for balsa kunne man godt anvende f. eks. fyrretræ, men i tilsvarende mindre tværnsnit, vil nogen måske påstå. Når det gælder træk- og bøjningspåvirkninger, er dette stort set rigtigt. Men i fyr vil man komme ned på så små listedimensioner, at de vil knække meget lettere end den tykkere balsa af samme vægt. Det er derfor, balsa er uundværlig til især små og lette modeller.

Behandling af balsa

Foruden at være let er balsa også behageligt at arbejde i. Med et barberblad og et stykke sandpapir kan man bygge en model. Under alle omstændigheder skal man have meget skarpt værktøj for at skære i balsa, især på tværs af karrene, for ellers knuser man det i stedet for. Et par klodser med forskellige kvaliteter sandpapir, evt. nogle file, er også nyttige. Større klodser (propeller) saver man i. En rasp kommer man også

hurtigt fremad med til det grovere arbejde.

Man forøger styrken og stivheden af f. eks. lister ved at dope dem engang og derpå pudse dem lidt igen, inden man anvender dem. Skal man bruge en hård, blank overflade, f. eks. på propeller, må man skiftevis dope og slibe et stort antal gange.

Til limning anvendes celluloselim, F. eks. i kroppe, der opbygges af sammenlimede pinde, må man passe tværpindene nøjagtigt til og limdrænke dem en gang før indlimningen.

Anvendelse af balsa

Først og fremmest anvendes balsa til gummitormodeller, hvor vægten er mest kritisk. Og her er en fin brevvægt lige så vigtig som barberblad og sandpapir ved modellens fremstilling.

Men der er intet i vejen for at bruge balsa i svævemodeller og gasmotormodeller også. På den anden side er det dyrere, så man kan f. eks. anvende en blandet opbygning i et plan med lister af fyr og ribber af balsa. Det var især godt, dengang man selv skulle fremstille ribberne, og skal man bygge et ellipseformet eller på anden måde tilspidset plan med mange ribber er det det hurtigste materiale at arbejde i.

I gasmotormodeller er det en ulempe, at det porøse balsa meget let opsuger olie.

Skalamodeller bygges også fint i balsa.

Men husk nu på, at vi foreløbig kun har balsa i landet til et halvt eller helt år, så det bør først og fremmest anvendes der, hvor det er uundværligt, altså til gummitormodellerne, som efter en 10-årig pause gerne skulle formere sig meget hurtigt nu.

Hvor det glæder en gammel »balsaslagter« atter at kunne indånde den særegne duft af balsastøv, der svæver rundt i luften i værkstedet og lægger sig overalt, mens nye støv-

skyer flyver op fra modelbyggerens flittige hænder. Måske er det ikke slet så yndet af den, der skal gøre rent i stuen — så gå hellere udenfor, når den helt store afpudsning skal finde sted! Balsaslagteren.

3 gode bøger om linestyring.

»Control Line Flying«, »Stunt Control Line Flying«, »Speed Control Line Flying« af R. H. Warring. Percival Marshall, London. 220, 195 og 207 sider. Over 100 illustrationer i hver.

Udviklingen i modellflyvningen i de sidste år har bevirket, at den sparsomme danske modellflyvelitteratur har store mangler, og da de danske modellflyvere ikke køber bøger nok til, at det kan betale sig at udsende dem, må de ty til udlandet. Dette gælder ikke mindst for linestyringsmodellernes vedkommende. Dette område er nu så stort, at Percival Marshall i London (samme forlag som udgiver Model Aircraft) har udsendt tre bøger på ialt ca. 600 sider med over 300 illustrationer.

De er skrevet af den meget produktive modellflyveskribent Ron Warring, som gennem personligt arbejde på alle modellflyvningsområder har erhvervet sig et omfattende kendskab hertil, og som forstår at give dette kendskab videre på en instruktiv og letfattelig måde.

Den første bog behandler alment linestyringen set fra dens mange sider. Den anden beskæftiger sig specielt med kunstflyvning og den tredje med hastighedsflyvning.

De fleste vil kunne lære noget af disse modeller — ikke mindst gennem illustrationerne. De kan lånes i KDA's bibliotek.

Odense Model-Flyveklub 15 år.

Den 7. april er det 15 år siden, at vor eldste modellflyveklub, Odense Model-Flyveklub, blev stiftet. I den anledning holdes et tre dages stævne d. 7., 8. og 9. i Odense lufthavn med deltagelse af ca. 75 modellflyvere fra hele landet. Dagen markeres også med udsendelsen af et festskrift med en udførlig beskrivelse af klubbens historie og artikler af forskellig art. Dette bliver tilsendt alle modellflyvere under KDA direkte som en gave fra OM-F. Andre modellflyveinteresserede læsere kan få det ved indsendelse af kr. 1.75 i frimærker til Herman Jensen, Kanslergade 15, Odense.



*All in the
day's work*

FOUR JOBS IN ONE —
AND MORE TO COME

**GLOSTER
METEOR**

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
GLOUCESTER, ENGLAND
BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

TYPEHJØRNET

2. SAI KZ-II Træner.



Enmotoret, lavvinget monopol. Træner. Anvendes af det danske luftvåben til elementær-uddannelse. Bygget af Skandinavisk Aero Industri A/S (KZ-Aero).

Motor:
DH Gipsy på 145 hk.

Data:
Sp.v. 10.0 m. Længde 7.6 m. Planareal 15.1 m. Tomvægt 550 kg. Fuldvægt 850 kg. Max.-hastighed 235 km/t. Marchhastighed 200 km/t. Landingshastighed 75 km/t.

TYPEKENDETEGN

Vinge: Lav, svag v-form, pilformet forkant, ret stærk omv. pilf. bagkant, svagt afrundede vingetipper.

Krop: Slank, to åbne førersæder (begge over vingen).

Haleparti: Svag pilf. haleplan-forkant, udsnit. Enkel finne m. ret, pilformet forkant og afrundet bagkant.

Motor: Rækkemotor m. hængende cyl. 4 udstødningsrør synlige.

Detaljer: Fast understel, enkel flap under kroppens midte.

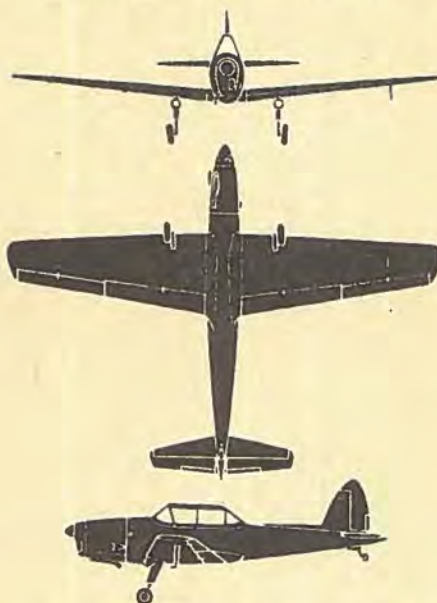
Vigtigste kendetegn:

Forfra: Lavv., svag v-form., rækkemotor m. hængende cyl., fast understel.

Fra siden: To åbne førersæder, stærkt afrundet finne-bagkant.

Nedefra: Vingens forkant pilf., bagkant omv. pilf. Udsnit i haleplan. Rækkemotor.

3. DHC Chipmunk Mk. 10.



Enmotoret, lavvinget monopol. Træner. Anvendes af det danske luftvåben til elementær-uddannelse ved siden af KZ-II Træner. Konstrueret af de Havillands canadiske afdeling. Typen erstatter i RAF Tiger Moth. Mk.10 er en af de sidste versioner m. forlænget krop.

Motor:
DH Gipsy på 140 hk.

Data:
Sp.v. 10.5 m. Længde 8.4 m. Planareal 16.0 m. Tomvægt 500 kg. Fuldvægt 800 kg. Max.-hastighed 233 km/t. Marchhastighed 205 km/t. Landingshastighed 70 km/t. Flyvestrækning 800 km. Tophøjde 5.790 m.

TYPEKENDETEGN

Vinge: Lav, v-form, svag pilformet forkant, stærkere omv. pilf. bagkant. Svagt afrundede vingetipper.

Krop: Slank bagkrop, stort glasdækket cockpit.

Haleparti: Haleplan-forkant pilf. Bagkant omv. pilf. Enkel, høj, tilspidset finne m. udvidelse langs bagkroppens overside.

Motor: Rækkemotor m. hængende cyl., enkelt lyddæmpet udstødning.

Detaljer: Fast understel, indbygget landingsprojektør på hvert hovedhjulsben.

Vigtigste kendetegn:

Forfra: Lavv., v-form, fast understel m. landingsprojektør, inverteret rækkemotor.

Fra siden: stort glasdækket cockpit, høj, slank, tilspidset finne, rækkem. m. enkelt udstødning.

Nedefra: Ret stærk omv. pilf. på vinge-bagkant. Haleplan forkant pilform, bagkant omv. pilf.

Ligheder og forskelle mellem

KZ-II Træner og DHC Chipmunk.

Disse to typer tages undtagelsesvis sammen, idet de har så store ligheder, at forvekslinger let kan forekomme. De er ca. ligestore (Chipmunk lidt større), har stort set samme udseende og samme anvendelse. Studer derfor grundigt tegningerne. De vigtigste forskelle skal her påvises.

Først og fremmest har KZ-II Træner to delte-åbne førersæder, medens DHC Chipmunk har to glasdækkede sæder. Dernæst kommer en udpræget forskel i finner. KZ'ens er lav og bred, Chipmunks høj og slank. Hovedindtrykket af Chipmunk er forøvrigt højt, slankt, elegant — noget tilbageholdent. Typisk engelsk. Fornemt. KZ'en er lavere, måske mindre elegant og fornemt. Vingene er meget lig hverandre — Chipmunk har størst v-form, hvorimod KZ'ens forkant er mere pilformet end Chipmunks. En ubetydelighed. KZ'en har fire udstødningsrør, medens Chipmunk har udstødningsrør samlet i et rør. Endvidere har Chipmunk to tydelige landingsprojektører — en på hvert hovedhjulsben. Chipmunks haleplan sidder bag finnen. KZ'ens udfør. KZ'en har udsnit i haleplanet, medens Chipmunks kendetegnes ved sin relativt store spændvidde og lille bredde. Se tegningerne.

C. C.

Bendt Jensen atter indendørs mester

EFTER repræsentantskabsmødet blev danmarksmesterskabet for indendørs gummi-motormodeller afgjort den 12. marts i aulaen på Søndermarksskolen. Udenfor stormede det, og det trak desværre også noget inden døre. Af de tilmeldte 11 var i hvert fald 9 flyvende og 7 gennemførte konkurrencen, og når man ser bort fra vindertiden, lå resultaterne lidt over sidste år. Adskillige nye folk var kommet til, inspireret af vor artikel i nr. 2, og der sås flere nydelige modeller, men det er sikkert ønskeligt, at der bliver fløjet indendørs mere end en gang om året. I første distrikt skulle der være basis for lidt konkurrence.

Danmarksmesteren, *Bendt Jensen* fra Progress, trimmede i et klasselokale og var svær at lokke ud i aulaen, hvor trækken gjorde det vanskeligt for ham. Han opgav sin mikrofilmbeklædte propel og vandt med sin gamle model med 443 sek. sammenlagt. Bedste flyvning 264 sek. Der var lidt mindre gummi i end sidst, så totalvægten var kun 1,4 gram.

Helsingør erobrede de næste to pladser med modeller med 38 cm spændvidde. *Peter Christiansen* fik 392 og *Ib Lyngkilde* 310 sek. Begge opfyldte betingelserne til a-diplom. Nr. 4 blev *Otto Jespersen* med papirbeklædt plan, nr. 5 *Paul Kuniss* med en 24 cm papirbeklædt model, der var den eneste, der opnåede højde.

Efter konkurrencen var der filmsoptagelse og show-flyvning. Bl. a. viste *Henning Schrøder* nogle af sine små halvskala-balsamodeller, som slæbte svæveplaner, kastede bomber og foretog kunstflyvning.

Ideel for nystartet klub

En så god som ny skoleglider S.G.38, samt et driftsikkert spil med Chrysler motor ualmindeligt godt wiresystem med ca. 1200 m wire, sælges samlet for kun kr. 3000.—. Kan også sælges enkeltvis.

Randers Svæveflyveklub.

Henvendelse til radiohldr. N. J. Thorup, Thorsgade 5. Randers. Tlf. 2280.

KRATMO 10

org. tysk, aldrig været startet, alt tilbehør, sælges for antageligt bud.

Thorsten - Nygade 1 - Skive.

BALSA-

træ atter på lager.

Mange nyheder i byggesæt og tegninger til linestyrede modeller.

Rekvirer nyt ill. katalog, pris 40 øre.

MODEL & HOBBY

Gunløsgade 23 . København S.
Postkt. 73521 Telf. Su. 8152

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i
Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startpil Kr. 4.75

Fartøj-Journal 6.00

Flyve-Journal (i Føderal) . . . 2.50

Arbejdsbog 0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

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



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8-13

KALENDER

Motorflyvekalender:

- 20.-22. 5. Yorkshire Aeroplane Club Internat. rally.
- 2.-4. 6. A. C. Français d'Autriche. Rally i Tyrol.
- 15.-18. 6. Benelux-rundflyvningen.
- 17. 6. King's Cup Air Race, Wolverhampton.
- 11. 6. Rally og luftvæddeløb, Orly, Frankrig.
- 17.-18. 6. Rallye Aerien International de Basse Normandie (Flers de l'Orne).
- 2.-9. 7. International flyveuge i Italien.
- 14.-16. 7. Internationalt rally, Cognac, Frankrig.
- 15. 7. Grosvenor Challenge Cup Race (int.) Newcastle-upon-Tyne.
- 22. 7. SBAC Challenge Cup Race og Air League Challenge Cup Race (int.) Sherburn in Elmet.
- 19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race (int.) Fairwood Common Aerodrome, Swansea.

Svæveflyvekalender:

- 3.-16. 7. Verdensmesterskab, Örebro, Sverige.

Diverse:

- 28. 5.-4. 6. FAI's generalkonference, Sthlm.
- 10. 6.-25. 6. International luftfartsudstilling i Bruxelles.
- 5. 9.-10. 9. SBAC-show, Farnborough.

Modelflyvekalender:

- 5. 4. Opgørelse for 1. kvartal i points-konkurrencen.
- 7.-9. 4. Landskonkurrencer i Odense.
- 23. 4. Tredie distriktskonkurrence.
- 24. 4. Sidste frist for tilmeldelse i DM-F.
- 4. 5. Sidste frist for tilmeldelse til udtagelse til nordisk landskamp og Wakefield.
- 7. 5. DM for gasmotormodeller (Århus).
- 18. 5. Udtagelse til Wakefield og landskamp.
- 4. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
- 12. 6. Sidste normalfrist for sommerlejrtilmeldelse.
- 26. 6. Forsinket sommerlejrtilmeldelse slutter.
- 5. 7. Opgørelse for 2. kvartal i pointskonk.
- 10.-15. 7. Sommerlejr.

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

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

★

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

Vellykket flyverbal

AEROKLUBBENS filmsaften med påfølgende dans den 28. februar i Borgernes Hus blev en stor succes. Deltagelsen var ved at sprænge alle rammer, idet det blev ved at strømme ind med anmodning om at deltage i spisningen længe efter fristens udløb. Ialt var der omkring 500 deltagere.

Der blev først vist tre films. De to første var fra 1947 og har været vist offentlig tidligere, men mange havde ikke set dem. Den første var »Hvor vejene mødes« af Hagen Hasselbalch. Den fortæller om Københavns lufthavn som mødested for talrige lufruter og for passagerer fra mange lande. Det kunne være gjort tørt og kedeligt, men er gjort fikt og morsomt, så det var en fornøjelse at se og høre.

Den anden film var fra Grønlandsekspeditionen i 1947. Her vil man sikkert længst huske de slående billeder af den tungt lastede Catalina, som starter i kaskader af vand og skum, der sprøjter højt op over den. Filmen er optaget af Ib Dam.

Aftenens hovedfilm var premiereforevisningen af den danske udgave af »Sikkerheden i luften«. Her følger vi lille Peter og andre passagerer på en tur fra Europa til USA med SAS. Vi følger imidlertid også besætningen fra dens forberedelser før turen og under hele flyvningen. Derved får vi indblik i hele sikkerhedstjenesten, og dette er filmens egentlige formål. Her er luftkaptajn Hedall-Hansen hovedperson og viser sig som en udmærket skuespiller — ikke mindst vakte »Yankee«s amerikanske bemærkninger forsamlingens bifald. Forinden filmen vises, havde direktør I. Boisen fortalt om dens optagelse.

De tre films var såvel filmsmæssigt som flyvemæssigt af høj kvalitet og viser de danske kortfilms høje stadi.

Efter filmene var der spisning og dans til kl. 1. Herunder blev der pr. amerikansk lotteri bortloddet en række sjældne varer, bl. a. ananas, kokosnødder, bananer o. lign., som SAS havde bragt med hjem — der var rift om disse ting. Der var optræden af Ole »Pieselbach« Monty og Knud Pfeiffer i en flyvepræget samtale og kort sagt den bedst mulige stemning hele aftenen.

Flyverballet var naturligvis en københavnerbegivenhed, men for også at vise provinsen sin bevågenhed arbejder aeroklubben på lignende arrangementer i de store byer ude i landet.

Det første finder sted 1. april i Odense.

Kgl. Dansk Aeroklub arrangerer foredrag i provinsen

I samarbejde med de lokale motorflyveklubber havde Kgl. Dansk Aeroklub i slutningen af marts arrangeret foredrag i Odense, Århus og Ålborg. Foredragene blev holdt henholdsvis den 21., 22. og 23., og foredragsholderen var kaptajn Michael Hansen, der under megen begejstring og for fyldte huse fortalte om sine flyvninger over Grønland, Labrador og Nordamerika og viste sin smukke farvefilm, som var optaget i sommeren 1949. Det er Aeroklubbens hensigt at udvide denne del af sin virksomhed til også at omfatte andre byer i landet.

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.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.
Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, 1., Kbhvn. Ø. — Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

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: Civilingeniør Erik Eckert.
Kasserer: Civilingeniør Bjørn Thøgersen.

MODELFLYVERÅDET

Formand: Johs. Thinesen, Oppermannsvej 1, Odense.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.
Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.

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.

Ordinær generalforsamling i Kongelig Dansk Aeroklub

Onsdag den 19. april kl. 20,00 afholder Kongelig Dansk Aeroklub sin ordinære generalforsamling i Borgernes Hus, Rosenborgsgade 1. Dagsordenen er følgende:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Fremlæggelse af regnskab til decharge.
3. Behandling af forslag.
4. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen.
5. Valg af revisorer.

Danske Flyvere's generalforsamling

Foreningen Danske Flyvere afholdt sin ordinære generalforsamling torsdag d. 16. marts under ledelse af landsretssagfører Børge Moltke-Leth. Formanden, oberstløjtnant Pagh, indledede årsberetningen med at mindes de flyvere, som var døde i 1949, nemlig løjtn. A. Limskov-Jørgensen, luftkaptajn N. W. Buchhave, trafikflyver E. P. Jensen, fabrikant H. J. Hansen, dir. løjtn. J. P. Jensen og kapt. N. v. Holstein-Rathlou samt foreningens mangeårige sekretær, værkemester Valentin.

Foreningens medlemstal pr. 1/1 1950 var 313. Til optagelsesfesten i april forventedes en tilgang på 44 nye medlemmer.

Der blev givet decharge for regnskabet, som for Danske Flyveres Fonds vedkommende udviste en formue på kr. 76.671,23. Som hjælpe-kasserer havde foreningen knyttet korpsofficiant H. K. Larsen til sig.

Da formanden, oberstløjtnant Pagh, ikke ønskede at modtage genvalg, nyvalgte enstemmigt oberstløjtnant, direktør Knud Lybye til formand. Kaptajnløjtnant E. Rostrup og cigarhdl. Rud. Olsen, som ligeledes var på omvalg, genvalgte enstemmigt.

Danske reserveofficerer indbydes til Rally i Marokko

Association Nationale des Officiers de Reserve de l'Armée de l'Air har sendt en indbydelse til deltagelse i et Rally i Marokko i perioden 17.—22. maj. Indbydelsen gælder udelukkende officerer af reserven, og eventuelle deltagere kan få nærmere oplysninger ved henvendelse til Reserveofficersforeningen, Strandvej 100, Hellerup. Tlf. Hellerup 6500.

Modelflyvernes repræsentantskabsmøde

Dansk Modelflyver Union, hvis opløsning forlængst er vedtaget, men hvis ikrafttræden var afhængig af tidspunktet for ikrafttræden af KDA-loven, afholdt den 12. marts sit ordinære repræsentantskabsmøde i København med Knud Flensted-Jensen som dirigent. Efter aflæggelse af årsberetning ved Johs. Thinesen og Per Weishaupt og uddeling af en lang række præmier, aflagde Svend Terp regnskabet, der balancerede med kr. 27.808 og udviste en formue pr. 31.12.49 på kr. 12.168. Der blev givet decharge, og mødet tog stilling til en divergens med 3. distrikt ang. et konkurrencegebyr, som distriktet var pligtigt til at betale.

Efter behandling af en del indkomne forslag af teknisk natur, godkendte repræsentanterne med nogle småændringer bestyrelsens forslag til vedtagter for modelflyverrepræsentantskabet under KDA. Endvidere behandlede kontingentet for 1951, som man vedtog at sætte op til 3,50 kr. for seniores og 2,50 for juniore.

Bestyrelsen, henholdsvis modelflyverådet, genvalgte, omend det var meget modstræbende for formanden, red. Thinesens vedkommende, men han bøjede sig til sidst for mødets enstemmige ønske og genvalgte med akklamation. Nye suppleanter blev Paul Kuniss og Jørgen S. Petersen. Sven Wiel Bang blev revisor. Mødet varede 3 timer.

Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde

Dansk Svæveflyver Unions ordinære repræsentantskabsmøde skulle egentlig være afholdt i marts, men blev — efter at ingen af klubberne havde protesteret skriftligt mod meddelelsen — udsat på grund af overenskomstforhandlingerne.

Der bliver nu repræsentantskabsmøde d. 15.—16.4. på Grand Hotel i Odense.

Anden distriktskonkurrence

Den usædvanlige lange periode af dårligt modelflyvevejr generede atter den anden distriktskonkurrence, der var ansat til 5.3. Trods hårdt vejr fløj alligevel tre distrikter. På Fyn vendte kun 3 af 30 modeller hjem uden havari. 4. distrikt havde nogenlunde vejr næste søndag. De to på Sjælland udsatte til 19.3. Bemærk, at når der i resultatlisten anføres, at der er fløjet med 50 m snor, skal de opgivne virkelige flyvetider ganges med to ved sammentællingen i årets samlede konkurrence.

3. distrikt (Odense lufthavn). A 1: Henning Poulsen (301) 89. — A 2: Arne Hansen (301) 255, Åge Høst-Aris (301) 160, Henning Poulsen 151. — C: J. S. Petersen (302) 118.

4. distrikt (12.3. Ålborg). A 1: T. Meyer (403) 246, P. Voldsted (418) 105, B. Borup (418) 65. — A 2: S. Dybbro (403) 343, E. Rafn (418) 180. — F: O. Mouritzen (403) 114 km/t.

5. distrikt (Nyk. M.). A 1: Emil Madsen (508) 184, P. Pedersen (502) 147. — A 2: P. Pedersen 175, O. Hørning (508) 107, K. E. Andersen (506) 86.

6. distrikt (Vandel, 50 m). A 1: D. Thestrup (615) 115, K. Hansen (611) 81. — A 2: K. Hansen (611) 156, Curt Jessen (604) 106, D. Thestrup 76.

Jubilæer i SAS/DDL

Den 1. april har aut. flyvetekniker A. Asmussen, speditør E. Bendtsen og værkfører Vald. Nielsen været ansat henholdsvis 30, 25 og 25 år i DDL. FLYV gratulerer til de samlede 80 år.



Til Deres tjeneste — hele døgnet rundt

Hvad enten De starter om dagen eller om natten, kan De regne med en hurtig og omhyggelig betjening fra BP Aviation Service, som er til Deres rådighed i lufthavne over hele verden og naturligvis også i de danske.

D.D.L. og mange andre luftfartselskaber benytter sig af den omfattende service, som er opbygget på de hjælpekilder og den anseelse, der knytter sig til verdensfirmaet

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd., London



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S . KØBENHAVN . DANMARK

343.23.2

FRA DEN 22. APRIL
kan De flyve med

"NAT-PARISEREN" til PARIS tur-retur

532 KR.



De flyver om natten og ankommer med morgensolen til Paris . . .

Den 22. april starter „Nat-Pariseren“. Der flyves med skymaster, og maskinen afgår fra Københavns Lufthavn kl. 23.45 og ankommer til Paris kl. 3.20. Men tro ikke, at De griber Paris „på sengen“! Seinestaden er evigt pulserende vågen og byder Dem velkommen på sine morgenfriske boulevarder - i hallerne, hvor travlheden er på sit højeste - i de små kunstnerrestauranter, som er åbne døgnet rundt, og hvor De kan nyde Deres første kop café au lait med en duftende croissant!

Læg Deres ferie i april/maj! Hvis De overhovedet kan - så læg Deres ferie tidligt - i april/maj, når vejret i Paris er allermost bedårende! Så vil De kunne vælge mellem mange gode hoteller og besøge seværdighederne uden at drukne i turisttrængselen . . .

Og selve rejsen? Ja, det er såmænd blot nogle timer tilbragt i en bekvem lænestol ombord i en af de store SAS-maskiner, hvor De efter behag kan sove, læse og indtage en forfriskning. Veloplagt stiger De ud af maskinen - parat til at nyde ferien i Paris eller - hvis det skulde være Deres plan - at fortsætte rejsen ud i Frankrigs grønne forårsland. „Nat-Pariseren“ vil blive sæsonens popu-

læreste Paris-forbindelse blandt alle, som ønsker det fulde udbytte af ferien. Den afgår:

fra 22/4-6/5 hver lørdag
„ 7/5-17/6 „ fredag og lørdag
„ 18/6-9/9 „ onsdag, fredag, lørdag
„ 10/9-23/9 „ fredag og lørdag
„ 24/9-1/10 „ lørdag

Før ankomsten til Le Bourget serveres gratis morgenkaffe med wienerbrød. Desuden kan De i maskinen købe originale mærker af spirituosa, cigarer og cigaretter til meget billige priser.

Læg Deres rejseplaner allerede nu og bestil billet til „Nat-Pariseren“ gennem Deres rejsebureau i god tid. Der bliver rift om pladserne.



Afg. Bus fra »Dagmarhus«	kl. 22.55
Ank. Rådhuspladsen	kl. 23.45
Afg. Københavns Lufthavn	kl. 3.20
Ank. Le Bourget	ca. kl. 4.15
Ank. Gare des Invalides	kl. 3.05
Afg. Bus fra Gare des Invalides	kl. 4.35
Afg. Le Bourget	kl. 7.50
Ank. Københavns Lufthavn	ca. kl. 8.30
Ank. »Dagmarhus« Rådhuspl.	

SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM





FLYV

23. ÅRGANG

—

MAJ 1950

—

PRIS 50 ØRE

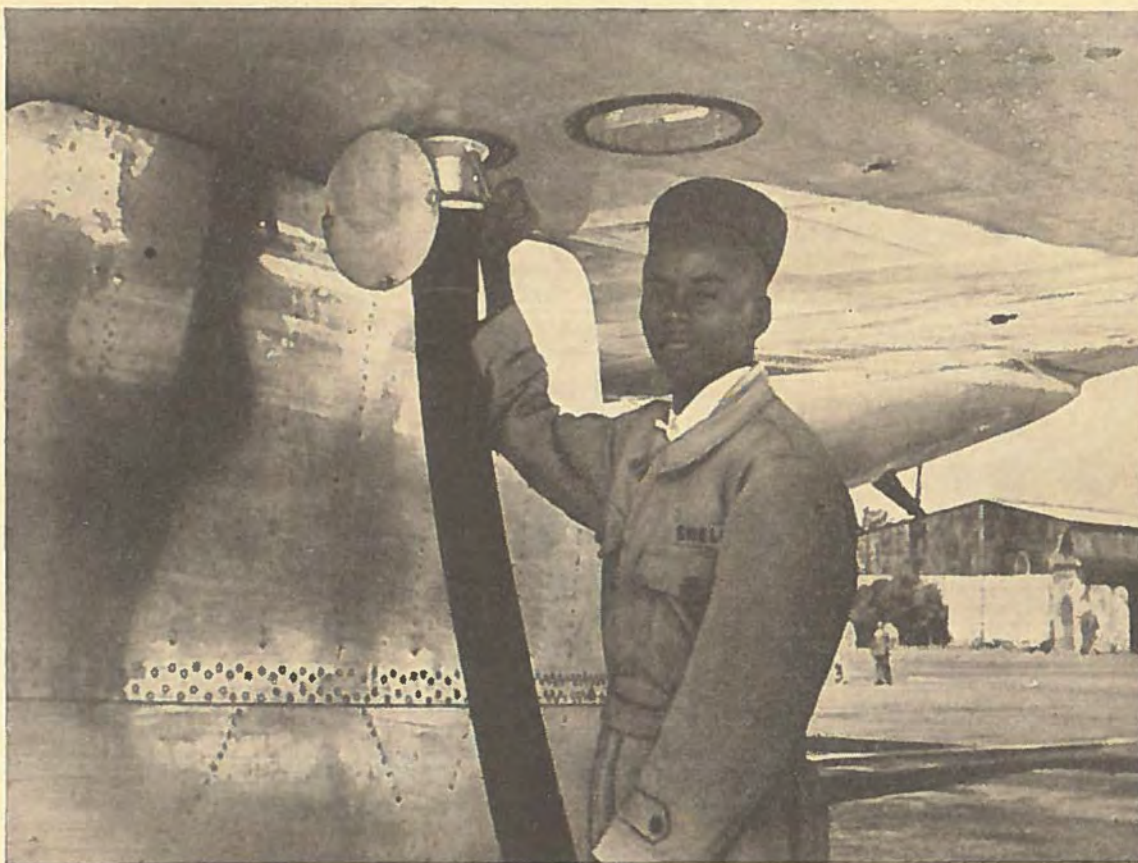


En af de største oplevelser ved Sylvest Jensens luftcirkus er den kopi af en Ellehammer-maskine, som Skandinavisk Aero Industri har bygget.

5

INDHOLD:

KDA's generalforsamling ★ Med FLYV i Vickers Viscount ★
Privatflyver gennem USA ★ Comet- og Meteorrekorderne ★
Lær at flyve termik ★ Påskestævnet i Odense



London — Tunis — London

På den hidtil længste rekordflyvning
London—Tunis—London med
De Havilland COMET benyttede man

SHELL AVIATION SERVICE



A/s DANSK SHELL



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
og **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING · SVÆVEFLYVNING · MODELFLYVNING

Nr. 5

Maj 1950

23. årgang

AEROKLUBBEN og PROVINSEN

PA KDA's generalforsamling kom det til udtryk, at man gerne så provinsen stærkere repræsenteret i bestyrelsen, ligesom man gerne så flere foredrag og lignende arrangementer.

Det blev fra bestyrelsens side oplyst, at man altid arbejdede rent sagligt uden nogen tanke på forskelsbehandling af hovedstad og det øvrige land, selv om kun en trediedel af de direkte medlemmer bor ude i landet. I den forløbne sæson har man allerede intensiveret arbejdet ude i landet ved forskellige arrangementer, og dette vil blive fortsat og udbygget.

Hos model- og svæveflyverne findes der intetsomhelst modsætningsforhold mellem København og provins, men disse to grupper arbejder som to store enheder med en udmærket kontakt mellem klubberne og kontorerne i København.

Derimod kan man sige, at det måske har skortet noget på kontakt mellem motorflyveklubberne og hovedorganisationen, da motorflyvernes union ikke har arbejdet på tilsvarende aktiv basis som de to øvrige unioner.

Denne mangel på kontakt kan have medført misforståelser og givet grobund for tanker om, at KDA negligerede provinsen. Det bliver derfor en opgave for såvel motorflyverrådet som generalsekretariatet at skabe en forøget kontakt og at søge de ønsker opfyldt, som motorflyveklubberne har, ganske som man gør det hos svæve- og modelflyverne.

Dette år må betragtes som et overgangså, der ikke kan blive fuldt tilfredsstillende, men med de erfaringer, man vinder, kan man foretage sådanne korrektioner af organisationen, som man finder nødvendige, således at resultaterne kan blive så gode som mulige.

FLYV

ORDINÆR GENERALFORSAMLING i KONGELIG DANSK AEROKLUB

Den første generalforsamling efter Kongelig Dansk Aeroklubs nye love afholdtes onsdag den 19. april i Borgernes Hus og varede 3½ time. Det var især regnskabet og valg til hovedbestyrelsen, der gav anledning til diskussion.

Efter at hrs. Stig Rode var valgt til dirigent, aflagde formanden, direktør Hjalmar Ibsen årsberetningen for 1949. Medlemstallet var dalet fra 644 til 606, hvoraf yderligere 89 var slettet ved det nye års begyndelse. Det store frafald skyldes sikkert kontingentforhøjelsen.

Dansk Motorflyver Union (i likvidation) var gået ned fra ca. 3600 til ca. 2000 medlemmer fordelt på 17-18 klubber.

Dansk Svæveflyver Union stod omtrent konstant med 590 medlemmer ved årets begyndelse og 588 ved dets slutning, fordelt på 36 klubber.

Dansk Modelflyver Union var gået frem fra 720 til 818 medlemmer, fordelt på 51 klubber.

Derpå gennemgik formanden årets begivenheder, der vil være FLYV's læsere bekendt. Det skal dog nævnes, at flyvelotteriet 1949 gav et nettooverskud på 96.350,32 kr., efter at finansministeriet fritog lotteriet for afgiften, der var på 33.510 kr.

De i 1949 vedtagne nye love var sat i kraft fra 1. januar 1950, og Hans Majestæt Kongen havde sanktioneret ændringen af navnet. Svæve- og modelflyveklubbernes direkte tilslutning til KDA var nu en kendsgerning, og man mente også efter lange forhandlinger at være nået frem til en for motorflyveklubberne acceptabel form for overenskomsterne.

Grundet på opløsningen af flere klubber var FLYV's oplag gået ned, og bladet havde for 1949 givet et mindre underskud.

Formanden takkede overingeniør Holtermann for hans store arbejde for oprettelse af et luftfartsmuseum, men i øjeblikket var der ikke økonomisk basis herfor.

For den internationale rekord, som Kurt Rechnagel havde fået anerkendt i 1949 med en haleløs svævemodel, fik han overrakt KDA's bronzeplakette.

Tabet ved Falkmar-sagen var fradraget i formuen. Når denne alligevel figurerede med 126.227 kr., var dette et bruttotal, der omfattede endnu ikke anvendte midler fra flyvelotteriet. Bestyrelsen har besluttet, at formuen ikke i noget tilfælde må komme under det beløb, den havde nået ifølge sidste års regnskab, minus tabet ved Falkmar-sagen, d.v.s. ca. 45.000 kr.

Mellemværendet med den svenske aeroklub var ordnet ved velvillig tilladelse fra Nationalbanken, således at forholdet er fuldt legaliseret og bragt ud af verden.

Med henblik på det fremtidige arbejde er man ved at omorganisere kontoret, således at de forhåndenværende kræfter udnyttes rationelt, og sekretariatet kan blive så effektivt som muligt.

Formanden sluttede med at rette en tak til alle, der har vist KDA bevågenhed, ligesom han takkede medlemmerne og medarbejderne. Der vil fra bestyrelsens side blive arbejdet for at udrette det mest mulige med de forhåndenværende midler.

Regnskabet.

Formandens beretning blev taget til efterretning, hvorpå kassereren, civiling. Leif Prytz aflagde regnskabet, som han betegnede som et overgangsregnskab mellem den gamle og den nye organisation. Da flyvelotteriets provenu er ført ind på regnskabet med det fulde beløb ved unionernes ophævelse, balancerer regnskabet med et så stort beløb som 140.633,87 kr.

Hr. Semberg (Nakskov) kritiserede, at lotteriets midler var indgået i driftsregnskabet, og han spurgte, om klubber, der evt. ikke kunne tilslutte sig KDA, ville få en andel.

Dir. Thomas (Kbhvn.) fandt regnskabet vanskeligt at forstå og fandt, at lotteriet ikke måtte forøge formuen. Det burde være tilkendegivet, hvorledes beløbene skal bruges.

Kassereren fremhævede, at det var et regnskab for 1949 og ikke et budget for 1950. Efter at man fra flere provinsklubber havde givet udtryk for den opfattelse, at man måtte have krav på en andel for 1949, oplyste formanden, at bestyrelsen samlet, altså også motorflyvernes repræsentanter, havde vedtaget fordelingen, men at man var lydhør overfor andre ønsker. Det var KDA, der skulle foretage en hensigtsmæssig fordeling, og man havde ingen forpligtelser, undtagen over for helheden.

Efter endnu en del diskussion, hvori deltog Anders Petersen (Viborg), Korsgård (Nyborg), luftfartsinspektør Dalbro, kommunelærer William Nielsen, hr. Boserup (Århus) m. fl., blev der givet decharge for regnskabet.

Bestyrelsesvalg.

Dirigenten oplyste, at der på generalforsamlingen til hovedbestyrelsen vælges 6 medlemmer af og blandt de personlige medlemmer, og 3 af disse afgår hvert år. Det var i år de herrer Ibsen, Dalbro og Bech-Nielsen.

Formanden oplyste, at luftfartsdirektør Teisen havde givet tilsagn om at ville indtræde personligt på den bestyrelsesplads, der står til rådighed for luftfartsvesenet. Der havde fra motorflyverne været rettet en henvendelse om større repræsentation for provinsen, og man havde sympati for tanken, selv om kun en trediedel af de direkte medlemmer boede i provinsen. På den anden side måtte man også tage praktiske hensyn. Såvel Ibsen som Dalbro var villige til at modtage genvalg, men også til at gå, hvis man ønskede det. Bestyrelsen skelnede iøvrigt aldrig mellem provins og København, men arbejdede rent sagligt, men det var tanken at udstrække arbejdet til hele landet. Det var værdifuldt at bevare Bech-Nielsen i bestyrelsen som repræsentant for DDL.

William Nielsen og civiling. Gade (Kbhvn) ønskede, at alle 6 bestyrelsesmedlemmer skulle stille deres mandat til rådighed, da man jo nu begyndte på en ny organisation.

Formanden ville opfatte et krav herom som et mistillidsvotum til de øvrige tre bestyrelsesmedlemmer, som det ville være uanstændigt at bede om at gå nu. Han stod bag disse medlemmer.

Direktør Dessau var villig til at afgå, hvis bestyrelsen gav udtryk for ønske herom. Han henlede opmærksomheden på at af den gamle bestyrelses 12 medlemmer var de 5 fra provinsen.

Gade fremhævede, at der ikke var tale om noget mistillidsvotum til Dessau og Prytz.

Bagermester Jensen (Århus) nævnte den iver, hvormed Sportsflyveklubben varetog provinsens interesser, men fandt det ikke realitetsbetonet at skifte heste i et vadedsted. Man var inde i en overgang, som en samarbejdet bestyrelse bedst kunne gennemføre.

Efter yderligere diskussion og et kvarters suspension af mødet meddeltes det, at Ibsen og Dalbro ikke ville modtage genvalg, hvis der blev vedtaget en opfordring til nogen om at gå. Det var af praktiske arbejds-

sige grunde, at man ønskede at bevare de nuværende medlemmer.

Fra oppositionens side blev der givet klart udtryk for, at ønsket om valg af andre medlemmer til bestyrelsen ingenlunde var rettet mod d'herr. Ibsen og Dalbro, som man tværtimod ønskede skulle blive siddende i bestyrelsen.

Efter at diskussionen havde været drejet ind på muligheder for at ændre lovene, fastslog dirigenten, at de tre var genvalgt, da der ikke var opstillet modkandidater. Dette hilstes med bifald, men også protest, da nogle havde ønsket skriftlig afstemning. En derpå foretaget skriftlig afstemning resulterede i genvalg med 33 stemmer for, 26 imod og 4 blanke.

Formanden havde herpå mest lyst til at fratræde, da han opfattede det som et mistillidsvotum, men da flere gav udtryk for, at 26 stemmer var en meget ringe del af det samlede medlemstal, (der blev iøvrigt også gjort betydeligt brug af de nye loves mulighed for at medbringe op til 10 fuldmagter), og op-

fordrede ham til at blive, indvilligede formanden heri.

Revisorerne blev også genvalgt.

Eventuelt.

Semberg berørte muligheden af at holde generalforsamling i provinsen næste år, og civiling. Harboe udtrykte svæveflyvernes ønske om en søndags-generalforsamling. Bagermester Jensen henstillede at udsende årsberetningen trykt på forhånd næste år samt at sende flere foredragsholdere ud i provinsen.

Til slut takkede direktør Ibsen for den interessante diskussion. Man var nok uenige om veje og midler, men ikke om målene. Bestyrelsen ville følge de vink, den havde fået og gøre KDA til en virkelig landsforening. Han takkede dirigenten for den udmærkede måde, han havde ledet mødet på, og derpå blev dette hævet.

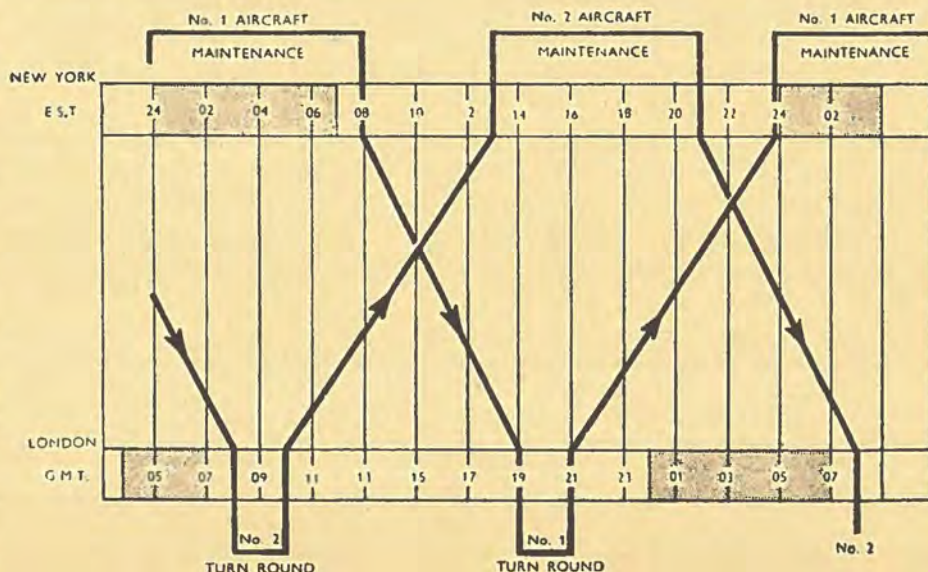
Hvis FLYV mod sædvane skulle være lidt forsinket denne gang, skyldes det, at vi har villet bringe referatet, selv om mødet fandt sted længe efter redaktionens slutning.

Problemer ved større rejsehastigheder på luftruterne

NORMALT sover vi 8 timer af døgnet 24, går altså f. eks. i seng kl. 2200 og står op kl. 0600. Men hvad vil De sige til en dag, hvor De som sædvanlig står op kl. 0600 og går i seng kl. 2200, men i dette tidsrum har været oppe i ikke mindre end 21 timer! Umuligt, siger De? Nej, det er, hvad en flyvepassager kan komme ud for, hvis han flyver fra London til New York om et par år i en reaktionsdrevet trafikflyvemaskine. Han må indpasse sig efter den lokale tid begge steder, og det giver ham en dag med følgende, noget anstrengende, program:

Greenwich tid	New York tid	Programpunkt	Forløben tid
0600	0100	Vækkeuret ringer	
0700	0200	Ank. luftrejsebureau	1.00
0745	0245	Ank. lufthavn London	1.45
0800	0300	Starter fra London	2.00
0830	0330	Morgenmad i maskinen	2.30
1230	0730	Frokost i maskinen	6.30
1500	1000	Ank. New York lufthavn	9.30
1615	1115	Ank. til hotel i New York	10.15
1800	1300	Frokost eller middag	12.00
2000	1500	Forretningsmøde	14.00
2400	1900	Middag	18.00
0300	2200	I seng	21.00

Han er altså stået op kl. 6, gået i seng kl. 22, men har været oppe 21 timer og flyttet sig ca. 6000 km. Og så har han enten



Plan for belyvning af London-New York ruten med to trafikflyvemaskiner, der flyver 860 km/t.

fået to gange frokost eller to gange middag, efter hvad han nu bedst kan lide.

De vil formodentlig nu til vort indledende spørgsmål svare, at De synes, det vil være mægtigt spændende og selvfølgelig gerne vil opleve en sådan dag.

Men den blaserede statsmand eller forretningsmand, der måske skulle til en vigtig forhandling i New York om eftermiddagen og måske skal videre næste dag, han er ikke slet så begejstret. Selv om han har kunnet tage sig en lur i den komfortable maskines bekvemme lænestol, så er han nu ikke så frisk og oplagt til at forhandle efter at have været oppe i 14 timer.

Og så har luftfartselskaberne endda lagt fartplanen, så afrejse og ankomst foregår på anstændige tidspunkter. Det er en gylden regel, at afrejse og ankomst ikke må finde sted mellem kl. 2400 og 0700. På grund af de 5 timers tidsforskel betyder det for en maskine med en rejsehastighed på 740 km/t, at den kun kan afgå fra London mellem 0700 og 2130 for ikke at ankomme til New York på den dårlige tid. Det er mere indviklet den modsatte vej. Da må maskinen kun afgå fra New York mellem 0700 og 1130 eller mellem 1800 og 2400.

Hvorledes lægges fartplanen, så maskinerne udnyttes bedst?

Disse problemer er behandlet i nogle interessante artikler af captain S. T. B. Cripps i The Aeroplane for såvel atlantruten som australienruten. Nu er det imidlertid ikke blot pasagererne, der har problemer, men i høj grad også luftfartselskabet, for hvilket det gælder at udnytte materiellet så økonomisk som muligt. D. v. s. flyve så meget som muligt med så få maskiner som muligt.

I artiklen sammenlignes nogle fartplaner for atlanterhavsflyvning med to typer flyve-maskiner. Den ene rejser med 580 km/t, den anden med 860 km/t. Opgaven er at beflyve ruten to gange daglig i hver retning med afgang og ankomst mellem kl. 0700 og 2400 lokal tid. Der skal naturligvis også beregnes tid til eftersyn på maskinerne.

Det viser sig, at med den hurtige type kan to maskiner klare opgaven, mens der kræves fire af den mindre hurtige. I praksis må man have en maskine i reserve og skal altså bruge henholdsvis 3 og 5. I begge tilfælde flyves der ialt godt 8 millioner km pr. år. Den hurtigste type flyver 2,7 mill. km pr. maskine, den anden godt 1,6 mill. km. Den første type udnyttes 9 t. 17 m. pr. dag, den anden 8 t. 16 m. I sidste henseende er forskellen ikke så stor.

Hvad koster det? Den første flåde beregnes til at koste 22,5 mill. kr., den anden til 37,5 mill. kr. Med 61 % belægning vil den første kunne indtjene næsten 80 mill. kr., den langsommere noget mere, nemlig over 110 mill. kr. Men den hurtige type kan indtjene mere pr. maskine, nemlig ca. 26,5 mill. mod 22,5 mill. kr. for den mindre hurtige. Og den hurtige synes derfor mest økonomisk at anvende. I disse betragtninger har man altså set helt bort fra udgifterne.

Noget helt andet er så, hvad passagererne vil foretrække. Det er trods al komfort dødkedeligt og trættende at sidde 6 eller 8 timer og glo i 12 km højde, så mange vil måske foretrække at bruge de par timer mere, den mindre hurtige type yder, og så til gengæld foretage flyvningen om natten, selv om det ikke bliver i en køje, men kun i en tilbagelænet stol (hvor nogle finder, at benene har den dårlige vane at falde i søvn før hovedet).

Med FLYV i VICKERS VISCOUNT



Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst Tage Andersen, går i spidsen for en række indbudte gæster ombord i Vickers Viscount i Københavns Lufthavn. Bemærk de store vinduer og det indbyggede halehjul.

SOM bebudet i sidste nummer af FLYV kom Vickers Viscount på demonstrationsbesøg i København i dagene 16.-19. april. FLYV havde lejlighed til at deltage i en halv times flyvning i regn og skyer. Faktisk var vejret så dårligt, at man påtænkte ikke at flyve, men vi kom da ombord og tog plads i den rummelige kabine med store, ovale vinduer (på højkant), som dels giver usædvanligt godt udsyn, dels kan fungere som nødudgange.

Propelturbinerne blev startet med deres karakteristiske fløjtelyd, og vi rullede ud til startbanen. Starten tog ca. 20 sekunder som i de fleste andre maskiner. Accelerationen i begyndelsen var betydelig. Så gik det op i regnen og skyerne i et højresving ind over København.

Firmaet har i sin reklame brugt et billede af en blyant, der stod pænt på højkant under flyvningen. Det er nu ikke noget nyt — et luftfartselskab reklamerede før krigen med en historie om en journalist, der intet fik skrevet under sin luftrejse, da blyanten blev stående. Vi ville have forsøgt, men da vor blyant ikke engang kunne stå nede på jorden, kunne man heller ikke forvente det i luften, og desuden var der noget lufturo. Men begrundelsen for eksperimentet er nu den, at maskinen er meget vibrationsfri takket være anvendelsen af turbiner i stedet for stempelmotorer. Det vil dog først og fremmest være på længere rejser, at vibrationsfriheden vil blive følt som en betydelig forøgelse af komforten, for det er utvivlsomt vibrationerne, som forårsager trætheden ved længere rejser selv i nutidens meget komfortable og lydisolerede maskiner.

Med hensyn til lyd så er Viscount fuldt på højde med den mest lydløse trafikmaskine, vi endnu har fløjet, og produktionsudgaven vil sikkert overgå disse, når man har fået dæmpet kabinetryk-systemets lyd lidt. Selve motorerne høres nærmest som en fløjten, og man glemte hurtigt lyden helt.

Mens vi fløj rundt i skyerne, standsede captain Wakelin begge venstre motorer og

kantstillede propellerne, så de gik næsten i stå. I denne stilling blev de stående under hele den sidste halvdel af flyvningen. Maskinen blev svinget ikke alene til venstre, men lige så meget højre rundt, og motorerne blev først sat i gang igen, da vi var ved at lande. Trimmingen på sideroret er så effektiv, at der kun anvendes en ottendedel af det mulige udslag for at holde den trimmet med begge motorer i samme side standset. Det vil iøvrigt blive en normal foreteelse ved propelturbine-flyvemaskiner, at man standser nogle af motorerne, omend man vel vil gøre det symmetrisk, idet det er en mere effektiv måde at økonomisere med brændstoffet på, når man skal vente over en lufthavn og lignende.

Iøvrigt fløj vi det meste af tiden under de to motorers standsning med 15 grader flap. Denne flapstilling må benyttes ved alle tilladte hastigheder for maskinen og kan f. eks. bruges som bremse under hurtig glidning.

Hvor flyvningen gik hen, var det svært at hitte ud af fra de spredte glimt af jorden, og det var jo også maskinen, vi interesserede os for, men vi fløj ind på SBA-båken under en lang lav indflyvning over Københavns vestlige dele og tværs ind over lufthavnen. Efter et par sving over sundet og ind over lufthavnen igen fløj vi ned mod bane 22; de store dobbelt-spaltede flaps gled ned til et stort udslag og kom efter berøringen med jorden yderligere ned, til formodentlig næsten 90 grader, i hvilken stilling de naturligvis bremser effektivt. Den normale indflyvning foregår på ca. 180 km/t og selve landingen omkring 150 km/t.

Tilbagekørslen og de sidste sving hen på plads foregik hurtigt og præcist.

De, som har prøvet at flyve maskinen, roser den for usædvanligt behagelige egenskaber, også med usymmetrisk motorkraft og i stall.

Der er ikke tvivl om, at Vickers Viscount har fine muligheder på markedet.

PW

SOM FLYVETURIST I USA



Cessna 120 er en to-sædet privatflyvemaskine bygget i helmetal med 85 hk Continentalmotor og frit stålunderstel. — Indsat Adolf Gehriger og frue.

Generalsekretær i den schweiziske aero-klub **Adolf Gehriger** var sidste sommer en tur i USA med et hold svæveflyvere og benyttede lejligheden til personligt at sætte sig ind i privatflyvningens forhold derovre, bl. a. ved en lang flyve-rejse tværs over USA. I vor udmærkede kollega, Schweizer Aero Revue, har han udførligt gjort rede for sine erfaringer, som sikkert også kan interessere danske privatflyvere, og som vi derfor bringer et uddrag af.

GEHRIGER ville en tur til Kalifornien og samtidig se noget af USA. Fra en trafikflyvemaskine ser man ikke meget, og den er for dyr. Bane og bus kører gennem mange af de interessanteste egne om natten og er ikke lige bekvemme. Altså blev der til-bage: bil eller flyvemaskine. Et regnestykke viste, at det ville koste omtrent det samme. Resultat: Flyvemaskine. (Mon facit nu ikke var givet på forhånd? Red.)

Så var det spørgsmålet: hvilken maskine? Man kan købe en Harvard fra overskuds-lagrene for 3-400 dollars, men trods den billige benzin i USA sluger den dog for meget. Så kunne man købe en Ercoupe eller Cessna 140 for 15-1700 dollars og sælge den bagefter til forhandleren igen minus 4 dol-lar pr. fløjet time. Det er billigere end at leje, men man bærer her hele havaririsi-koen selv. En kaskoforsikring afhænger af alderen og havde her kostet 15 %. Altså var det bedre at leje.

En Bonanza eller Navion havde været det helt rigtige, ikke mindst på grund af den høje rejsehastighed. Havde man været 4, var det med 20-25 dollar pr. time også ganske billigt, men Gehriger havde kun een led-sager. Til sidst fandt han en Cessna 120 (85 hk), som kunne lejes for 8 dollars pr.

time + benzin, og hvor ejeren påtog sig risi-koen for havari. Vi har ikke omregnet dol-lars til danske kroner (kursen er nu 6.92), da det ikke giver noget billede af, hvad flyvning koster amerikanerne. Hertil skal man ikke regne en dollar for mere for ame-rikanerne end 2-3 kroner for os. (Red.)

Til certifikatprøve.

Gehriger havde nu en maskine, men intet certifikat til brug i USA. Her kan en ud-lending kun flyve med passager efter en særlig prøve. Egentlig skal man underkaste sig fuld teoretisk og praktisk prøve, men Gehriger fik en ordning med en teoretisk prøve. Man gav ham en tyk bog, hovedsage-lig med regler for flyvning med jordsigt.

Næste morgen mødte han til eksamen, og her viste det sig, at han nu kendte den nye-ste udgave af reglerne, mens luftfartsmyndi-ghedernes eksaminator foretog prøven ef-ter sidste års udgave. 1-0 til Gehriger, som nu havde sit certifikat som privatflyver, men uden nat- og blindflyvningspåtegning. Radio-prøve underkastede han sig ikke og klarede sig udmærket med sine kundskaber som mi-litærflyver og havde heller ikke vrøvl med sproget.

Cessna'en blev udstyret med en VHF-radio-installation, som var relativ støjfri. Et gyro-kompas var der desværre ikke plads til, så foruden radioen havde han kun et alminde-ligt unøjagtigt kompas. De amerikanske fly-vekort (1:500.000) er udmærkede og indeholder alle mulige angivelser af flyvemæssig og navigatorisk art.

Gehriger indstillede sig på at følge de amerikanske luftveje, tegnede ruten ind og satte mærke for hver 20 miles (32 km) samt grove kursangivelser, da nøjagtig navigation var udelukket med det kompas.

Luftvejene

Hele USA er dækket af et kæmpemæssigt net af såkaldte »airways« eller luftveje, som i første række anvendes af trafik- og mili-tærflyvere, men også er velegnede for pri-vatflyvere, især hvis de har tilstrækkeligt radioudstyr. Til særlig hjælp for privatfly-vere har Airplane Owners and Pilots Asso-ciation påbegyndt afmærkning på tage i byerne af disses navne. Gehriger fandt dette nu for mindre praktisk og havde hellere set navne malet på de mange flyvepladser samt på tagene af jernbanestationer og evt. hist og her på jernbanestrækningerne.

Luftvejene er normalt ca. 16 km brede og defineres som løbende kontrolzoner mellem to flyvepladser. De rækker fra 700 fods (ca. 200 m) højde opad. Flyver man lavere, er man ikke bundet af vejreglerne. Flyver man højere, må man som privatflyver holde sig i sikker afstand fra skyer. Flyver man instru-mentflyvning (hertil fordres radio), skal man på bestemte kurser holde bestemte højder. Trafiken organiseres som højretrafik.

Det vigtigste ved flyvevejene er, at de markeres af stråler fra radiofy. Flyver man i midten, hører man en konstant tone, på den ene side hører man morsetegnet for A, på den anden side for N. Om natten støttes radiofyrene endvidere af rækker af alm. lys-fyr med rødt lys og et morsekendetegn, som det er barneleg at følge og orientere sig efter. Og natflyvning er — selv om man ikke har certifikat dertil — næppe til at undgå af og til på en lang flyvnings hændelser

I praksis fandt Gehriger det vanskeligt at anvende radiofyrene, da det på længere flyv-ninger var meget trættende og uden megen øvelse svært at fastslå, om man fløj fra eller mod en bestemt station o. s. v.

Radiofyret er derfor bedst egnet som kontrol for jordsigtnavigationen og et godt hjælpemiddel i dårlig sigtbarhed. Ulem-perne vil dog antagelig falde bort ved det nyeste system »Omni-gation« med vidtgående automatisering og visuelle angivelser.

Radiotelefoni meget praktisk

Det anvendte VHF-apparat tillod foruden modtagelsen af radiofy og telefon, enten samtidigt eller hver for sig. På en afstand af små 250 km kunne man høre alle range-stationer og flyveledelsens tårne. Man kunne sende på ca. 80 km's afstand.

Et kvarter før og et kvarter efter hver hel time blev der fra radiofy-stationerne ud-sendt vejrberetninger for den pågældende luftvej og for større byer i USA, så man — når man inden starten har studeret vejrkor-tet — stadig kan følge udviklingen.

Endvidere kan man til enhver tid kalde en station og få oplysninger om vejret det på-gældende sted. Til aflastning af flyveledel-sen rettes trafik, der ikke angår start og lan-ding, til radiofy-stationerne.

Tårnene på samtlige kommunale flyve-pladser arbejder alle på samme frekvens (278 kcs). Eventuelle afvigelse er angivet på kortene. Når man nærmer sig en større plads og stiller ind på tårnfrekvensen, kan man hurtigt ved at aflytte trafikken danne sig et

billede af denne, og når man ca. 15 km fra pladsen kalder denne, får man straks anvisninger for landing, landingsretning, rækkefølge og angivelser for kørsel på jorden.

Frihed med hensyn til flyveplan

Man behøver ikke indgive flyveplan, når man flyver med jordsigt, men er helt frit stillet. Uden at anmeldte sig kan man flyve på kryds og tværs over alle de Forenede Stater, uden at nogen bekymrer sig om en. Det er helt overladt til flyveren, om han vil sikre sin flyvning eller selv overtage risikoen for at forsvinde sporløst.

Flyvesikringstjenestens opgave er ikke at være barnepige, men at stå til rådighed, hvor man ønsker det. Indgiver man sin flyveplan, hvilket er gratis, klapper sikringstjenesten. Det eneste, der så forlanges, er at man efter landingen melder sin ankomst, så den kan meddeles tilbage.

Ved sammenligning med den obligatoriske flyveplan på de schweiziske indenlandsstrækninger »wird mir schwach«, siger Gehriger.

I denne forbindelse er radioen af stor betydning, fordi man i tilfælde af dårligt vejr kan indgive sin flyveplan pr. radio, hvis man ikke har gjort det i starten.

Et eksempel:

»Vi flyver fra Tucson (Arizona) til Palm Springs (Kalifornien), en afstand af ca. 550 km, over udløberne af Gila-højsletten (1200 m), langs Gila-floden og videre over en højlette med højder op til 1500 m til Colorado-floden for tilslut at nå over en op til 1700 m høj bjergkæde til Whitewater floden og til Palm Springs. Der er 125 grader Fahrenheit (51 grader C) i solen udenfor (skygge er der ikke noget af), og næppe er vi på vejs mod nordvest, før der netop på kursen forude danner sig et mægtigt uvejr. Olietermometeret viser står ved enden af skalaen på 220 grader (normalt 160), og ventilationen bringer kun varm luft ind i kabinen.

For at kunne flyve denne strækning uden mellemlanding med tilstrækkelig sikkerhedsmargin, må jeg flyve kurs og give afkald på luftvejen. Der er 250 km til nærmeste landsby, ingen vej, ingen bane, intet hus. Intet. Og nu den høje olietemperatur og uvejret forude. For en sikkerheds skyld kalder jeg Phoenix radio, der svarer:

— Cessna two seven one, this is Phoenix radio. Proceed with your plan. Over.

Phoenix radio, this is Cessna two seven one. Here is my VFR flight plan. Cessna 120, Gehriger, from Tucson to Gila, Blythe and Palm Springs at 9000. Speed one zero zero, take off one three zero zero, arrive one six zero zero, fuel four hours, frequency three one zero. This is Cessna two seven one. Over.

Jeg får bekræftelse fra Phoenix radio, som endog har forstået mit navn, og nu går min flyveplan videre på fjernskrivere til samtlige radiofyr og tårnstationer i området.

Hvis vi ikke når vort bestemmelsessted efter fire timers forløb og således har overskredet den maximale flyvetid, bliver der straks sat en eftersøgning i gang. Uden flyveplan blev vi sandsynligvis ikke savnet, og selv om vi blev, vidste ingen, hvor de skulle lede efter os. Og varm olie er ikke godt at leve af i ørkenen.

Mægtige sandfontæner formørker himmelen på bagsiden af uvejret, da vi 3½ time senere flyver ind til Palm Springs. Over tårnet giver jeg min landingsmelding, som tjener til at annullere min flyveplan hos Phoenix.

Service

»Hvis vi glemmer at gøre vindspejlet rent og at smøre halehjulet, er benzinen gratis«, står der på hangarvæggen på en flyveplads. Med største selvfølgelighed og grundighed som på en bil-tank-station bliver enhver ankomende maskine gjort ren, hvad enten man køber benzin eller ej. Og drengen, der gør det, tager ikke mod drikkepenge. Det kender man som hos os kun i hotelverdenen.

På selv de mindste pladser er der forankringssteder med tove til rådighed. I Amarillo, en plads der bruges meget af flyvende farmere, bliver enhver maskine endda forankret under tankningen, hvilket alligevel ikke kunne forhindre, at der under en tornado sidste maj blev ødelagt 75 privatflyvemaskiner, hvis ruiner endnu ligger her mellem forvredne hangartage.

Landingsgebyrer bliver der i almindelighed ikke forlangt. På hele turen har jeg kun givet een dollar ud hertil. Det var på en for privatflyvemaskiner reserveret plads på en halvø i Michigansøen, kun 4 minutter i taxa fra Chicagos centrum. Her er der gennemsnitlig 70 landinger daglig. Ellers er man fri for at blive plaget af gebyrer undtagen på visse store trafikflyvepladser, hvor man ønsker at holde privatflyverne borte.

Hvor der overhovedet bliver forlangt noget for parkering og forankring er det som regel kun 50 cents, og på den store lufthavn i Ontario-Los Angeles skulle jeg for 3 uger kun betale 3 dollars. Hangargebyrer kommer man uden om, da det sjældent er nødvendigt at stille maskinen i hangar. Pr. nat koster det gerne 1½ dollar. Kommer man til en plads uden meteorolog, kan man gratis ringe nærmeste plads med vejrtjeneste op.

I øvrigt hører flyvning til hverdagen i USA, og personalet på selv de største lufthavne er positivt venlige og hjælpsomme over for privatflyverne. Deres eneste mål er en hurtig, pålidelig og venlig service for en lige så venlig og ikke påtrængende kunde. En af de typiske og mest behagelige erfaringer, vi gjorde, var at vi intetsteds, heller ikke hvor der var mest travlt, blev gjort færdig på europæisk vis. Så mærkeligt det end kan lyde har amerikaneren trods sit i almindelighed større tempo dog stadig tid til en personlig, elskværdig og som regel humoristisk behandling af sine kunder.

Privat- og trafikflyvepladser

Jeg har besøgt over 40 flyvepladser, derimellem mange ganske små, for at sammenligne dem med vore egne i Schweiz, og bortset fra radioanlæggene afveg de ikke meget fra vore. Nogle har betonbaner, men de fleste græs, og ikke altid er de lige jævne. Påfaldende er de lave tankanlæg, som man kan køre lige hen til uden fare for beskadigelser. Typisk er de mange enmandsbetjente pladser, som består af en simpel landingsbane, et tankanlæg og en parkeringsplads, hvor der blot er en opsynsmand, der ellers er landmand, mekaniker eller Motel-indehaver (Motel = hotel for bilister). Selv om de ofte er primitive, så er disse små pladser meget vigtige, fordi de tit ligger umiddelbart ved en lille by og tillader turisterne at lande nær ved seværdighederne.

På de store lufthavne lever privat- og trafikflyvning fredeligt ved siden af hinanden, og i almindelighed er man glad ved privatflyvningen, som sætter liv i foretagendet. På de store pladser er skolemaskinerne gerne udrustet med radio, men det er ikke obligatorisk, og det er en fejlagtig opfattelse at

tro, at størstedelen af de amerikanske privatflyvemaskiner har radio.

Meget behageligt er det, at de større pladser har en speciel afdeling for privatflyvning med egne lokaler og en bar, ligesom man lægger megen vægt på opholdslokaler i klubstil. Mange har også svømmebassiner, tennisbaner o. s. v. til rådighed for turisterne.

Flyvningen i tal

Her er tallene for flyvningen fra Wingsfield i Philadelphia til Ontario i Los Angeles og tilbage. Man må erindre, at dollar'en i realiteten kun er små tre koner værd for en amerikaner.

Udturen: 4250 km, 28 timer 05 min.

Hjemturen: 4450 km, 28 timer 15 min.

Ialt: 8700 km, 56 timer 20 min.

Det giver en gennemsnitlig rejsehastighed af 154 km/t. Vi anvendte 10 effektive rejse-dage. Vi forbrugte 331,1 gallons benzin (ca. 1250 liter), d. v. s. 22 liter i timen.

Omkostninger i dollars:

Leje af flyvemaskine	450.00
Benzin	97.44
Olie (inkl. skiftning een gang)	4.21
Parkerings- og hangargebyrer	7.00
Landingsgebyrer	1.00
25 timers eftersyn og lapning af et hjul	13.00
Ialt	572.65

Pr. kilometer: 6.6 cents.

Benzinen er billig, men priser svinger noget. Omregnet efter valutakursen gav vi 428 schweizerfrancs ud (678 kr.), mens samme benzinnængde i Schweiz ville koste omtrent det dobbelte.

Resumé:

Bil mere praktisk end flyvemaskine i USA

Eet land — eet sprog — eet toldområde — een valuta, det er de fire grundforudsætninger, som gør USA til et glimrende land for privatflyvning. Det medfører ensartede sikringsanlæg, anvendelse af telefoni, intet besvær med told- og valutamyndigheder.

Med toldeftersyn, tvangslandinger på ugünstigt beliggende toldflyvepladser, valutahensyn og alle de øvrige hindringer, vi har i Europa, ville det være ganske umuligt på 10 dage og til dels i meget dårligt vejr med en langsom flyvemaskine at klare en distance, der svarer til Zürich-Nanking og endda have tid til afstikkere.

Alligevel er sådanne lange flyvninger heller ikke i USA noget dagligdags, snarere en undtagelse. Grunden er, at USA er for stor for de langsomme typer, således at man hurtigere og nemmere kommer frem ved at køre i bil og benytte også natten. Så længe man ikke kan rejse med over 200 km/t (Navion, Bonanza), og det kan kun meget få selv i USA, så kommer man hurtigere og sikrere, om end ikke billigere, frem med vognen på de store bilveje.

Og uden en bil kommer en flyvemaskine-besætning også kun sjældent fra pladsen. Som regel kan man køre med en eller anden ind til byen og enkelte steder leje en vogn, men længere ture til seværdighederne bliver det ikke til. Uden egen bil kommer man ingen steder i USA. Vanskeligheden med at komme ud over flyvepladsen er sandsynligvis hovedgrunden til, at turistflyvningen ikke er mere udviklet i USA, og at de fleste flyvere foretrækker at bruge vognen på længere strækninger.

Men intet andet trafikmiddel giver et tilsvarende indtryk af et land, ja et kontinent som privatflyvemaskinen.

KØBENHAVNS LUFTHAVN FYLDT 25 ÅR



Lufthavnen i dag: De ældre hangarer til venstre, kontorbygningen og de tre nye kæmpehangarer til højre i baggrunden. Man ser begyndelsen af bane 27 og den nye rullebane, der fra hovedbygningen fører uden om Krudthuset til det nye hangarkompleks, der delvis er bygget på et inddæmmet areal.

Den 20. april fyldte Københavns lufthavn i Kastrup officielt 25 år. Projektet var påbegyndt i 1920, og man begyndte allerede nogen tid før den officielle åbning at benytte lufthavnen.

I løbet af de følgende 25 år har havnen gennemgået en rivende udvikling, der stadig fortsættes. I FLYV nr. 4/1945 skrev havnechef *Leo Spørenen*, der igennem alle årene har været tilknyttet havnen, en udførlig hi-

storisk artikel om de første 20 år, og de sidste fem års udvikling vil også være læserne bekendt, ikke mindst fra artiklen i nr. 2/1949 om de store udvidelser derude. Af de nye bygninger blev kontorbygningen taget i brug i juni sidste år og reparationshangaren 1/7 med officiel indvielse den 4/11 (se FLYV nr. 12/1949). Den ene af de to driftshangarer blev taget i brug i januar i år, og den anden er også ved at være klar.

Lufthavnen vil formodentlig aldrig nogensinde blive færdig. Flyvningens rivende udvikling kræver nye udvidelser, nye tilpasninger til tidens krav. Allerede nu påtænkes en udbygning af den 1200 m lange øst-vestbane (09/27) til 1800 m, og der er nedsat et udvalg til udarbejdelse af en »generalplan« for lufthavnens videre udbygning.

Lufthavnens anlæg står idag i en værdi af 75 millioner kroner.

I 1925 var der 5082 passagerer og 2298 startende og landende trafik-luftfartøjer.

(Fortsættes øverst næste spalte)

Mindesten i Værløselejren

På 10-årsdagen for den tyske besættelse af Danmark blev der i Værløselejren afsløret en mindesten for de flyvere og andre, der var tilknyttet Hærens Flyvertropper, og som satte livet til ved eller under besættelsen. Når man først nu har set disse mænd et minde, skyldes det, at man ville være sikker på, at Værløselejren skulle fortsætte som militær flyveplads. Stenen ligger foran flagstangen ved administrationsbygningen og bærer navnene: Løjtnant *Godfredsen*, sekondløjtnant *Brodersen*, løjtnant *Harald Hansen*, reservehåndværker *E. Jensen* og sergent *O. Bernskov*.

Forinden afsløringen talte oberstløjtnant *Bjarkov*, og på de pårørendes vegne takkede pakkemester *Godfredsen*.

Oberstløjtnant *Bjarkov*, der er lejrkommandant i Værløse og chef for Sjællandske Flyverafdeling, holder tale ved afsløringen af mindestenen.

Her er statistikken for 1949:

Samlet antal passagerer	310.440
(excl. transitpassagerer)	250.921
Størst antal i een måned (juli)	38.352
Størst antal på een dag (16/7)	1.597
Startende og landende luftfartøjer (excl. militær-, skole- og rund- flyvning)	28.012
Totalt antal starter og landinger ..	43.784
Størst antal pr. een måned (juli) ..	3.037
Størst antal på een dag (2/7)	123
Ank. og afg. luftgods (kg)	7.796.642
Antal gæster på rundvisning	89.139

Selv om havnen har kostet mange penge gennem årene, så har den ikke blot udgifter, men mange indtægter i form af lejeafgifter, landingsafgifter o. lign. Det beløb sig i 1925 til 70.000 kr., men nu er man oppe på 3.3 mill. kr. Foruden et par tusind mennesker ved DDL er der beskæftiget 700 personer i lufthavnen.

★

Trafiken på danske lufthavne i 1949.

Her er statistikken for det samlede antal starter og landinger i de danske lufthavne i 1949:

København	43.784
Ålborg	9.511
Århus	6.321
Esbjerg	4.516
Odense	7.622
Rønne	4.085
Ialt	75.839

★

Flyveulykken den 3. april.

En trist ulykke ramte Sylvest Jensens luftcirkus under træning i formationsflyvning den 3. april. Under føring af seniorflyveren *Jens Rasmussen* skulle formationen foretage et dyk, men herunder blev der rettet op i for lav højde, hvorved den KZ VII, som *Rasmussen* førte, blev totalt ødelagt og *Rasmussen* dræbt på stedet, medens endnu en maskine blev beskadiget.

Ulykken må antagelig henføres til en fejlurdering i forbindelse med den stærke blæst. Dykket blev indledt for lavt og mod sædvane foretaget i medvind, og den efterfølgende flyvers advarsel i radioen blev ikke opfattet af *Rasmussen*.

Jens Rasmussen var militærflyver fra 1934 og havde siden 1946 været ansat i Sylvest Jensens firma. Sylvest Jensen karakteriserer ham som en rolig og ansvarsbevidst flyver, der aldrig »tog chancen«, og han var meget vellidt af sine kammerater.

★

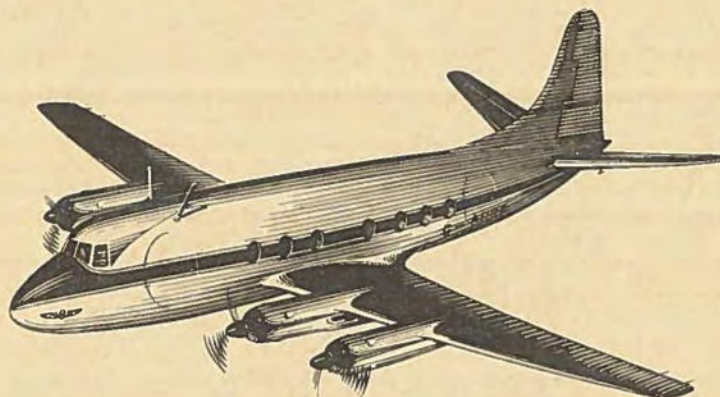
Flyveulykken den 29. marts.

En Harvard fra overgangsskolen i Karup forulykkede den 29. marts i Øster Feldborg plantage under øvelsesflyvning. Føreren, den 21-årige flyverkadet *Mogens Bundgård Andersen*, blev dræbt på stedet.

Bundgård Andersen var født i Vejle, hvor han dyrkede sin flyveinteresse i Vejle Modelflyveklub. Senere kom han på flyveradio-telegrafistiskole i Kastrup og nu til sidst på flyveskole.

Ulykken synes at være hændt som følge af en for hård opretning fra dyk i forbindelse med sving i lav højde.





Vickers Viscount — verdens første propelturbine-drevne passager-luftfartøj — har besøgt København. På maski-nens demonstrationstur gennem Europa var tankningen overalt overdraget til BP Aviation Service, der er et led i den verdens-omspændende organisation **Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.**



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S KØBENHAVN

NYT UDIFRA



Fairey 17 er en ny flåde-flyvemaskine til bekæmpning af u-både. Motoren er en Armstrong Siddeley Double Mamba propelturbine.

Er reaktionsdrevne trafik-flyvemaskiner fremtidsmusik?

Det mener i hvert fald formanden for SABENA's bestyrelse *Gilbert Périer*, der siger, at ganske vist kan reaktionsdrevne trafik-flyvemaskiner leveres i løbet af nogle få år, men der er blot den ulempe ved dem, at de eksisterende kontrolmidler på jorden slet ikke er i stand til at kunne betjene dem. Han er også bange for deres store brændstofforbrug i lavere højder, og han er af den opfattelse, at de nuværende store, firemotorede luftlinere som Douglas DC-6 og Lockheed Constellation samt de mindre typer som f. eks. Convair-Liner'ne har nået en sådan udvikling, at de vil kunne tilfredsstille alle rimelige krav et godt stykke frem i tiden. Ydermere, siger Périer, vil det vist være klogt, hvis luftfartselskaberne fik et pusterum, hvor de ikke behøvede at tænke på anskaffelse af nyt og kostbart materiel.

Automatiske vejrstationer.

I arbejdet på at oprette et verdensomspændende net af vejrstationer har man stødt på store vanskeligheder, hvor det gjaldt om at etablere disse på fjernliggende, utilgængelige steder, i ørkener, i tyndt befolkede områder eller på steder i oceanerne, som ligger fjernt fra de normale skibsruter. Derfor har man i USA, Canada, Frankrig, Rusland og Tyskland i de senere år gjort sig store anstrengelser for at skabe en automatisk arbejdende vejrstation, og efter en nylig udsendt ICAO-publikation synes dette også at være lykkedes. De automatiske vejrstationer skal være i stand til at kunne sende meddelelse om lufttryk, fugtighedsgrad samt vindhastighed og retning, og oplysningerne gives ved hjælp af morsetegn. Vinddrevne generatorer skal sørge for batteriernes opladning, og det hævdes, at stationerne skal kunne arbejde et års tid mellem hvert eftersyn. Udgifterne til oprettelsen af hver station vil komme til at ligge omkring 4000 pund sterling.

Tegning af Martin 4-0-4.

Medalje for udforskning af verdensrummet.

Det store arbejde, som man i Tyskland i årene før den 2. verdenskrig gjorde for at undersøge mulighederne for luftfart i verdensrummet, er blevet fortsat efter krigen med »Gesellschaft für Weltraumforschung« som drivende faktor. Selskabet, hvis hjemsted er Stuttgart, har indstiftet »Hermann-Oberth-Medaljen«, som kan tildeles personer, der har gjort sig særlig fortjent ved arbejdet på undersøgelse af mulighederne for luftfart i verdensrummet, og den første sølvmedalje er fornylig blevet overrakt præsidenten for den franske aeroklubs astronautiske sektion (Groupement Astronautique Français) *Alexander Ananoff*.

Ananoff, der er født i 1910, har studeret ved Sorbonne i Paris. Allerede i 1929 holdt han foredrag om interplanetarisk navigation. Fire år senere var han med til at grundlægge det franske astronautiske selskab og fortsatte ivrigt sine særpregede studier. 1945 oprettede Ananoff sine astronautiske gruppe under den franske aeroklub, og året efter fik han betroet særlige opgaver af den franske regering samtidig med at han startede udgivelsen af det første franske astronautiske tidsskrift »L'Astronef«, hvoraf hidtil fire hæfter er udkommet.

Den tyske professor *Hermann Oberth*, efter hvem Medaljen har fået navn, er selv den førende tyske videnskabsmand på det astronautiske område.

Leveret 174 DC-6.

Efter at det italienske luftfartselskab fornylig har købt tre DC-6, har Douglas Aircraft Co. i alt fået bestilling på 174 luftfartøjer af denne type. De luftfartøjer, der allerede er leveret, flyver en gennemsnitlig strækning på 575.000 km om dagen, svarende til 14 gange jorden rundt ved ækvator. DC-6, der som bekendt også anvendes af SAS, flyver daglig over Nord- og Sydatlanten, Stillehavet, de indiske have, Middelhavet og de kinesiske have.

Syv af de femten luftfartselskaber, som i øjeblikket anvender DC-6, har suppleret deres bestillinger. Derved er bl. a. United Airline kommet op på en flåde på 50 DC-6, og American Airlines har ligeledes 50 stk.

Ny engelsk fragtflyvemaskine.

Blackburn og General Aircraft Limited har bygget en ny og meget rummelig fragtflyvemaskine, Universal Freighter. Det nye luftfartøj, som forener stor nyttelast med stort rumindhold, kan medføre en last på 15 tons. Det er specielt bygget som fragtflyvemaskine. Dets høje haleparti giver let adgang til lasterummet gennem en stor tofløjet dør under halen. I hovedlasterummet er der plads nok til en etages omnibus; det er 11,97 m langt, 3,04 m bredt og 3,04 m højt; dets rumindhold er 162 m³. Lastning og losning kan ske meget hurtigt ved hjælp af en indbygget hydraulisk virkende rampe.

Gulvet er forstærket og kan bære 1220 kg/m². Fragtrummet kan opvarmes og ventileres. Såfremt det drejer sig om transport af lettere varer, kan fragtrummet indrettes med to etager. Luftfartøjet er udstyret med fire Bristol Hercules 261 motorer; dets marchfart er 281 km/t; det har gode start- og landings-egenskaber, og det behøver ikke startbaner til start og landing.

Firmaet, som har bygget Universal Freighter, hævder, at der verden over er stærkt brug for rummelige fragtflyvemaskiner og anfører som eksempel det nordlige Australien, hvor man fra maj til september i år har til hensigt at transportere ca. 4000 stykker kvæg fra opdrætscentre inde i landet til slagterierne ude ved kysten. Endvidere nævnes biltransporterne over den engelske Kanal, hvor firmaet Silver City Airways regner med at skulle fragte 6000 biler i indeværende år.

Den første Universal Freighter vil komme i luften i løbet af april måned. Man påtænker også at bygge en passager-version af typen, som skal kunne befordre 90 passagerer på strækninger op til 800 km.

Martin 4-0-4 luftliner.

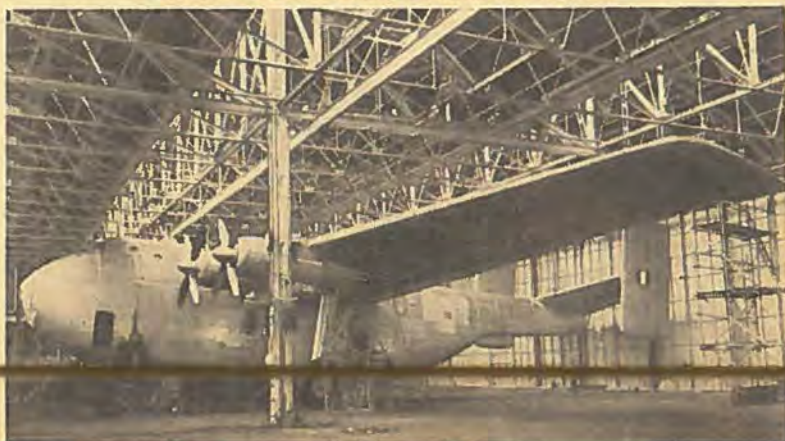
Martin 2-0-2, som var omtalt i FLYV nr. 2/1950, har fået en afløser i typen Martin 4-0-4. Det nye luftfartøj har ligesom sin forgænger to motorer (Pratt & Whitney R-2800 CB-16 hver på 2400 hk). Det kan rumme 40 passagerer, som har plads i en luftkonditioneret trykkabine med store rektangulære vinduer. Den største hastighed ligger på 502 km/t.

Ved konstruktionen af Martin 4-0-4 er der taget hensyn til en eventuel ombygning af stempelmotorerne med propel-turbiner. De første bestillinger på det nye luftfartøj er allerede indløbet, idet Eastern Air Lines har bestilt 35 og Trans World Airlines 30, altså ialt 65 luftfartøjer, og disse store ordrer drejer sig tilsammen om 35 millioner dollars. De første maskiner vil blive leveret i løbet af foråret 1951.

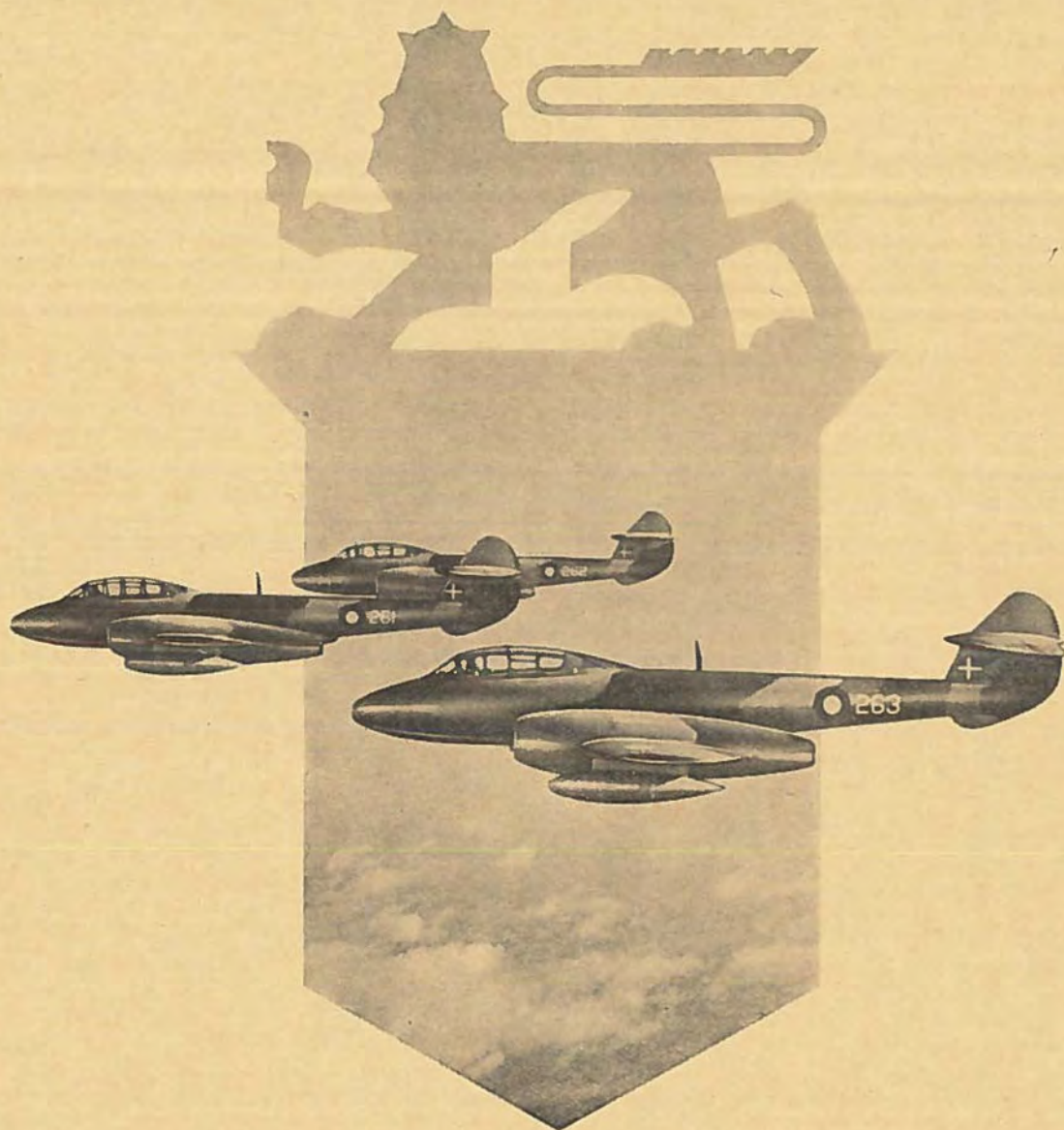
Nu kommer USA: Convair Turboliner.

Nu bliver der konkurrence på markedet. USA begynder at indse, at man er kommet langt bag England med moderne trafikflyvemaskiner, og Allison motorfabrikken har nu købt en Convairliner i fragtudgaven, som vil blive udstyret med to 2750 hk Allison T-38 propelturbiner, og som ventes at være i luften til sommer. Selv om der utvivlsomt bliver en del forsøg og ændringer at foretage, så har amerikanerne den fordel frem for englænderne, at turbinnerne er indbygget i en moderne og velafprøvet flyvemaskine, så i realiteten er USA nærmere England end de to år, der til sommer er gået, siden Vickers Viscount fløj for første gang. Under hensyntagen til den amerikanske produktionskapacitet må England nu regne med amerikansk konkurrence, selv om man endnu intet officielt har hørt om bygnings af amerikanske trafikflyvemaskiner med ren reaktordrift.

Blackburn & General Aircraft Universal Freighter.



Progress



Derwent motorer i
det danske flyvevåben

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

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



Øverst til venstre ses Comet'en lande med næsehjulet højt løftet, og neden under starter den igen. Øverst til højre skriver John Cunningham sin flyveplan, og civilingeniør P. Kampmann og oberstløjtnant Birksted diskuterer maskinen. Nederst ses luftfartsinspektør Dalbro og civilingeniør Vagn Prytz med to tidtagere og kronometret.

BESØGET af verdens hurtigste trafikflyvemaskine, de Havilland Comet, på rekordflyvningerne London-København og omvendt den 21. marts var — som kort omtalt i sidste nummer — en stor oplevelse.

I modsætning til så mange andre flyvninger, der uden berettigelse betegnes som rekorder, var denne tur en officielt kontrolleret rekordtur. FAI anerkender en række rekorder over forskellige strækninger, fortrinsvis hovedstæder. Hidtil har ingen gjort sig den ulejlighed at opstille en officiel rekord på London-København-strækningen, men nu er det under forbehold af FAI's endelige anerkendelse sket.

Eftersom lufthavnene ofte ligger et godt stykke fra de pågældende byer, er der bestemte regler for, hvor langt fra og på hvilken side, de må ligge. Da vejrudsigterne for København var dårlige for den 21., måtte man forberede sig på eventuelt at flyve til Stockholm i stedet og derfor ændre startlinjen ved London. Det blev således London lufthavn Heathrow i stedet for en ret ukendt plads, men selve starten og landingen foregik fra de Havillands egen flyveplads i Hatfield.

Heldigvis ventede det dårlige vejr en dag med at nå frem, så målet for flyvningen blev København. Over Nordsøen passeredes fronten. Comet'en går ikke igennem eller udenom en sådan, men over — i en højde af 9—10 km.

Oprindeligt skulle maskinen være ankommet kl. 1140 dansk tid, men det blev ændret til 1150. Starten blev åbenbart forsinket, for ved 12-tiden meldtes der beregnet ankomsttid til kl. 1217, og så kørte aeroklubens kontrollanter i stilling. Målet var skæringspunktet for lufthavnens to store diagonalbaner. Her anbragte man sig med et kronometer, udlånt af firmaet Weibach, og nogle stopure. Såvel kronometer som stopure blev gentagne gange i løbet af dagen kontrolleret af efter radiotjenestens ure.

I mellemtiden blev den forventede ankomsttid ændret til mellem 1230 og 1233, og nogle minutter før den tid blev 5 stopure startet efter kronometret, hvorpå tidtagerne gik i stilling og stirrede anspændt ud i horisonten.

»Der kommer den«, råbte en, og nu så man Comet'en med en røghale bagefter. Lydløst kom den nærmere, blev større og større og foer forbi lige syd for tidtagerne, som stoppede urene i samme øjeblik. Først nu kom lyden, et hvin og en rullende tor-

den, mens maskinen forsvandt stigende ud over sundet, tog et sving ind over byen og atter kom rundt om lufthavnen på mere reglementeret måde, mens understellet kom ned. Herunder virkede den ikke spor hurtigere end andre 4-motors maskiner. Det var egentlig bane 12, der var i brug, men i den svage vind foretrak John Cunningham åbenbart den 500 m længere bane 22 med den perfekte indflyvning fra sundet. Set inde fra banekrydset syntes den at komme højt ind, men i virkeligheden gled den fladt ind mod baneenden, de store flaps kom helt ud, og elegant sank den ned mod startbanen, satte sig ned på hovedhjulene og brusede forbi os med næsehjulet højt hævet, indtil også det kom ned, og farten gik af.

Så fløjtede gasturbinerne atter, maskinen vendte og kørte efter en af lufthavnens jeeps tilbage ad banen og op foran platformen, mens man kunne se den hede luft strømme ud af de fire udstødsrør, indtil den kom i ro.

Honoratiore, journalister og andre tilskuerne flokkedes om den og var snart igang med at bese den, så passagererne næsten ikke kunne komme ud.

Indtryk af maskinen.

Comet'en er ren og smuk i linierne. I størrelse svarer den til de 4-motors typer, man ellers ser på lufthavnen, men planarealet er noget større, og fuldvægten er hel del større — den angives nu til 47 tons. Bemærkelsesværdigt er halefinnens lidenhed i sammenligning med de sidste stempelmotortypers. Det skyldes, at motorerne hos Comet er anbragt tæt inde ved kroppen.

Prototypen er udstyret med to store hovedhjul, som på produktionsudgaven bliver erstattet af hver 4 hjul, to og to bag hinanden. Det bliver lettere og fordeler hjultrykket bedre. På planet bemærkede man nogle små finner på forkanten ud for det sted, hvor krængningsrorene begynder, ligesom der uden for indsugningshullerne i forkanten var anbragt en lille skarp kant, der skal have til opgave at give varsel om stall.

Inden i er maskinen endnu ikke indrettet som luksuøse passagermaskine, men fremtræder stadig som den søgsmaskine, den er. Der var stillet nogle forskelligartede stole op på interimistisk vis til denne anden officielle passagerflyvning. (Den første var turen til Rom d. 16/3). Der var iøvrigt iltudstyr til hver passager, da trykkabinen endnu ikke fik fuldt tryk. Iøvrigt var der masser af må-

Da COMET'en var her

leapparater og instrumenter. Førerens instrumentbræt virker derimod forholdsvis enkelt i sammenligning med propeldrevne maskiners. Udsynet forekommer ikke overvældende stort, men på den anden side har man vel ikke megen glæde af at se andet end lige frem med den fart.

Hjem igen.

Hen på eftermiddagen blev der gjort klar til hjemturen. Det var blevet sagt, at den ikke ville tanke, men man besluttede alligevel at fylde en lille smule på — hvilket ville sige over 3000 liter petroleum.

Aeroklubens kontrollant, civilingeniør Vagn Prytz, der i dagens anledning havde fundet et gammelt certifikat nr. 9 som »chronometreur« frem, udstedt af selskabet i 1927, skulle kontrollere seglene på maskinen og motorerne. Hans skarpe blik opdagede hurtigt, at der stod R.A.C. på seglene, mens der på den tilsendte prøve stod R.A.C. C. Havde man været nede og skifte motorer på vejen? Det var ikke videre sandsynligt, og da Royal Aero Clubs kontrollant, Mr. F. A. Dismore, der selv havde forseglet maskinen om morgenen, var med ombord og havde sin segltang med, gik den strenge kontrollant med til at underskrive papirerne, dog med en anmærkning, ligesom også luftfartsinspektør Dalbro som vidne underskrev tidskontrollen.

Så blev de »bure«, der under opholdet var sat for indsugningshullerne for at forhindre fugle og andre uønskede elementers indtrængen, taget af og tilskuerne bragt ud i sikker afstand. Turbinerne begyndte at fløjte, og snart steg lyden til en hvin, mens maskinen kørte ud til start på bane 22. Her steg hvinet til et infernalsk hyl, mens maskinen blev holdt fast med bremserne. Så blev de sluppet, og Comet'en rullede frem, hurtigere og hurtigere. Den gungrede forbi krydset, løftede sig og steg med en langtrukken brølen til vejrs. Så forsvandt den i et sving ind over Malmø og kom atter til syne efter nogle minutter. Tidtagerne var parat. John Cunningham svingede i nogle højkantsving, der nok har fået passagererne til at sidde godt fast i sæderne, ind på kurser og dykkede ned og passerede i 50 meters højde tidtagerne og forsvandt kort efter i en kraftig stigning mod eftermiddagshimlen, hvor frontens forløbere bebudede dens ankomst. Det kan man kalde flyvende start for alle pengene!

Det vil ikke være fair at sammenligne de 80—85 minutter, rekorderne blev på, med de 195—215 minutter, fartplanerne for nutidens maskiner mellem London og København angiver, for til Comet'ens tid må naturligvis lægges tid til start og landing, rulning o.s.v. Alligevel bruger den kun ca. halvdelen af tiden, men man skal næppe forvente en sådan nedsættelse af rejsetiden i en årrække — det vil sikkert også være billigere at indvinde noget ved forkortelse af transport- og ekspeditionstid på jorden.

Iøvrigt er gennemsnitshastigheden en del

GLOSTER METEOR slår Comet

— og opstiller samlet rekord
London—København—London

Den 31. marts blev der sat ny rekord for gennemflyvning af strækningen London—København, idet en Gloster Meteor Mark 8, tilhørende Glosterfabrikken, gennemførte turen på 1 time 7 minutter. Flyvningen gjaldt imidlertid ikke blot strækningen London—København, men også returflyvningen inklusive opholdet i København. På Royal Aero Club's vegne varetog Kongelig Dansk Aeroklub under ledelse af civilingeniør Vagn Prytz, den officielle tids-tagning i Københavns Lufthavn, Kastrup. Man imødeså med nogen spænding, om det ville lykkes at klare brændstofføydningen i København så hurtigt, at der virkelig kunne blive tale om en rekordflyvning for hele turens gennemførelse, men alt klappede tilfredsstillende. Tankvognene, der blev assisteret af personale fra Karup Flyveplads under ledelse af kaptajn Wickmann, klarede problemet på mønsterværdig måde. Hele opholdet i lufthavnen varede kun ca. 12 minutter.

De officielle tider for flyvningens gennemførelse blev følgende (regnet fra flyveplads til flyveplads):

Start fra London kl. 13 t. 09 min. 11 $\frac{1}{2}$ sek.
Passagetid Københavns Lufthavn Kastrup kl. 14 t. 16 min. 08,3 sek.

Flyvende start fra Københavns Lufthavn, Kastrup, kl. 14 t. 28 min. 16,6 sek.

Ankomst London kl. 15 t. 42 min.

Alle tider er dansk tid.

Luftfartøjet, der som før nævnt var en Gloster Meteor Mark 8, førtes af squadron-leader J. Zurakowski, der er en af Glosterfabrikken's indflyvere. Zurakowski er polsk af fødsel; under krigen gjorde han tjeneste i Royal Force; han er nu engelsk statsborger og en af de bedste engelske demonstrations-flyvere.

Mark 8 er en udvikling af Mark 4, den type, som anvendes af det danske luftvåben. Forskellen på de to typer er en ændring af halepartiet samt en forlængelse af luftfartøjets krop, hvorved der er opnået større tankkapacitet. Endvidere er Mark 8 udstyret med udskydeligt førersæde.

Meteor Mark 8 er ligesom Mark 4 udstyret med 2 stk. Rolls-Royce Derwent reaktorer, der tilsammen udvikler 3500 kg statisk tryk!

under de næsten 800 km/t, der er maskinens forventede rejsehastighed. Det skyldes den korte rute, hvor en uforholdsmæssig stor del af tiden bruges til at stige op i dens økonomiske højde. Turen hertil var foregået over skyerne, men allerede ved Langeland kom man ned derunder ved forberedelserne til landingen. Man regner med, at Comet'en ikke er økonomisk på ruter under 1500 km, og at den er bedst mellem 2500 og 3000 km. Ved en udnyttelse på 3000 timer om året forventes maskinen, hvis produktionsudgifter vil koste små 10 millioner kroner stykket, at være 20 % billigere pr. tonkilometer betalende last end nuværende typer.

P.W.

28 amerikanske flyvemaskiner på eftersøgning med København som hovedkvarter

En forsvunden amerikansk militærflyvemaskine af typen Convair PB4Y-2 Privateer gav anledning til den største eftersøgningsaktion, der til dato er set i Danmark. Med Kastrup som hovedbase eftersøgte på et tidspunkt 28 amerikanske luftfartøjer den forsvundne maskine. Denne var startet med en besætning på 10 mand fra Wiesbaden lørdag 8/4 ved middagstid på en træningsflyvning over Østersøen. Da den ved midnatstid ikke var returneret, stod det klart, at den var forulykket, og det amerikanske luftvåben besluttede derfor at iværksætte en eftersøgning efter dens besætning. USAF anmodede om tilfaldelse til at anvende Kastrup lufthavn som hovedbase. Da denne tilfaldelse var opnået, ankom i løbet af søndag 9/4 7 Douglas C-47A og 3 Boeing RB-17G fra Tyskland til Kastrup. Disse sættes straks ind i en eftersøgning af den del af Østersøen, som ligger uden for de russiske territorialfarvande. I løbet af de nærmestfølgende dage ankom yderligere et antal amerikanske militærflyvemaskiner, og nogle af C-47'erne blev udskiftede med Douglas C-54D, som på grund af sin større flyvestrækning og radar-udrustning var bedre egnet til at tage del i eftersøgningen. Tallet på amerikanske maskiner engagerede i eftersøgningen steg derfor til 24. Af disse var 10 maskiner af typen Douglas C-54D, 5 Boeing RB-17G Flying Fortress, 3 Convair PB4Y-2 Privateer (samme type som den forulykkede maskine), 3 Douglas C-47A Dakota samt 3 Boeing SB-17G. Disse tre sidste ankom fra Afrika og tilhører 7th Rescue Squadron. De er udrustede med en rednings-motorbåd op-hængt under kroppen og beregnet til at droppe (med faldskærme) ved siden af nød-stedte flyvere, som er landet i havet. Disse 24 luftfartøjer blev stationerede på Kastrup og deres besætning blev dels indkvarteret på Københavns hoteller, dels i hangar B's tekniske lokaler. Sengeklæder samt en mindre lastbil blev fløjet op i en Fairchild C-82A-45-FA Packet. Senere ankom med en anden Packet en del jordmandskab samt en jeep og senere igen en større lastbil.

Eftersøgningen ledes af den amerikanske marineattaché Commander Mahler og Captain Klingler fra USAF, som oprettede deres hovedkvarter i »Briefing» i Kastrup, hvorfra de førte kontrol med alle maskiner, som deltog i eftersøgningen. Denne blev tilrettelagt med minutnøjagtighed. Det vidtstrakte Østersø-område inddeltes i kvadrater på 30 sømil på hver led. Et sådant kvadrat kan fin-kæmmes på ca. 2 $\frac{1}{2}$ time, og når en maskine var færdig med et kvadrat, blev den pr. radio

Comet-rekordernes størrelse

Fra Royal Aero Club har KDA modtaget kopier af resultat-certifikaterne for rekorderne. Distancen, hvorover rekorden blev målt, var 979 km, men rekorden omregnes til distancen fra bymidte til bymidte, hvilken R.Ae.C har opgjort til 957.220 km, hvorpå rekordtiden for London—København blev 1 time 18 min. 36,8 sekunder, og for København—London 1 time 25 min. 35 sek. Hastighederne bliver henholdsvis 730.637 km/t og 671.129 km/t — stadig under forbehold af anerkendelse fra FAI.

R.Ae.C. har takket KDA for den udmærkede måde, hvorpå vi med så kort varsel løste opgaverne.

straks dirigeret til et andet. Hver maskine opholdt sig ca. 6 timer i luften ad gangen. Også ved nattetid fortsattes eftersøgningen med anvendelse af radar. Det meste af tiden var 10 maskiner konstant i luften. I de indre svenske farvande deltog det svenske luftvåben i eftersøgningen med en Catalina-maskine, ligesom en af luftmarinens Catalina'er afsøgte en del af farvandet ved Bornholm, da en amerikansk maskine mente at have set en gummibåd, som dog desværre viste sig at være tomme sildekasser. Den danske marine deltog også på et tidspunkt med minestrygeren »Søhesten» ligesom fartøjer konstant holdtes klar. På grund af det store antal amerikanske flyvemaskiner og de ca. 275 mand på Kastrup opstod der utallige rygter i København. Det er dog ganske givet, at dette antal ikke efter amerikanske forhold på nogen måde var usædvanligt — man vil bl. a. erindre en eftersøgning på Grønland, hvori over 100 maskiner deltog. Danske typekendere ville have hilst denne »invasion» med glæde, om den ikke havde været forårsaget af noget så sørgeligt som en flyveulykke.

Efter en forevisning af redningsmateriellet den 19. april forlod amerikanerne landet igen. Det eneste resultat af eftersøgningen var fundet af en gummibåd.

Efter en opfordring fra myndighederne til den danske befolkning om at give meddelelse om overflyvninger i løbet af lørdag eftermiddag samt oplysninger om, hvorvidt man havde bemærket noget usædvanligt ved disse, fremkom et virvar af mere eller mindre sandsynlige beretninger. Ingen af disse var så sikre, at de kunne bidrage til løsning af gåden om maskinens forsvinden. Hermed dokumenteres endnu engang det ringe almene kendskab til flyvemaskinetyper, som findes i Danmark i modsætning til f. eks. England. Dette burde også opfattes som en formaning til at forstå, at typekendskab kan blive livsvigtigt, og at det på ingen måde er unyttigt tidsspild. End ikke Gedser Rev Kystmarinestation kunne give bedre oplysninger end at »en 4-motoret flyvemaskine kl. 13.20 var fløjet i nordøstlig retning». Havde mandskabet på denne station været indviet i typekendskab, kunne denne oplysning måske have haft uvurderlig betydning. Med det forholdsvis ringe antal fire-motorede luftfartøjer, som almindeligvis ses over Danmark (DC-4, DC6, Boeing F17 »Store Bjørn» etc.) skulle det ikke have været umuligt at konstatere i det mindste, om den nævnte flyvemaskine var »fremmed». Et af de københavnske eftermiddagsblade meddelte bl. a. i omtale af den forulykkede maskine, at dens kælenavn var Flying Fortress, men at dens korrekte betegnelse iøvrigt var Privateer af Liberator-typen. Forkerte oplysninger er naturligvis tilgivelige — men en sammenblanding af tre helt forskellige typer, hvorfra de to ganske vist fremstilles af samme fabrik, er op-rørende for typekendere. Utvivlsomt hører der i Danmark gøres en virkelig indsats for at skabe forståelse for, hvor vigtigt typekendskab kan være. Man kan ikke lade være at tænke på utallige flyveulykker, hvor øjenvidner ikke har været i stand til at oplyse, om de så en en- eller fler-motoret flyvemaskine.

C. G.

LÆR AT FLYVE I TERMIK

Af Harald Wermuth Jensen & John Wetlesen

Termikken er begyndt at boble, og det gælder om at udnytte den. Desværre er det langt fra alle svæveflyvere, der kan, og FLYV har derfor bedt vore to fremragende svæveflyvere og svæveflyvelærere, Cowboy og Wetlesen, om at sætte lidt af deres rige erfaringer på papiret, inden de og Klarskov med Hütter'en drager til Frankrig for at træne, Cowboy med henblik på verdensmesterskabet i Örebro.

TERMISK svæveflyvning er noget, man i Danmark ikke kendte ret meget til før krigen; man havde nærmest den opfattelse, at termik var et sjældent forekommende fænomen. Svæveflyvning udover »1 minut og 17-stadiet«, var altid skræntflyvning. Den langsomme ændring i opfattelsen på dette område skyldtes navnlig manglen på litteratur om emnet, en mangel, som iøvrigt endnu ikke er afhjulpet.

Træningen af elever foregår i to hovedtempi, først øvelserne i manøvrering af glide- og overgangsplaner, som strækker sig til og med c-diplomet; derefter den egentlige svæveflyvetræning, som skal gøre eleven fortrolig med opvindsmulighederne og lære ham at udnytte dem.

Erhvervelsen af diplomerne går i reglen efter programmet; derimod er der erfaringsmæssigt store vanskeligheder, når en c-elev skal tilegne sig den særlige teknik, som er nødvendig for at kunne udnytte de termiske opvinde.

I det følgende vil vi forsøge at komme disse vanskeligheder til livs ved hjælp af erfaringer, som navnlig er indvundet under unionens kurser på Vandel.

Den eensædte skoling, som praktiseres her i landet, lider af den mangel, at læreren må stå nede på jorden og bedømme elevens flyvning på ret stor afstand. Dette bevirker, at læreren kun opdager og påtaler de større og let synlige fejl, men ikke de mange småfejl, som tilsammen giver halvdårlig flyvning.

Efter en godt gennemført termikflyvning stiger man veltillfreds ud af svæveplanet.



Lær at holde kurs og konstant fart.

Mange elever kan f. eks. ikke, efter c-diplomet, flyve en præcis kurs eller flyve med konstant fart. Disse elever har den opfattelse, at planet hele tiden er på nippet til at kæntré el. lign., og at de ved hjælp af uafbrudte rorudslag skal forsøge at hindre dette. Resultatet er uren flyvning med veksellende hastighed.

En elev, som fløj på denne måde, fik beskudt om efter udløsningen at slippere rorene i nogle sekunder. Først da blev han klar over, hvor selvstabilt en Baby flyver, og han kunne holde op med sine overflødige rorbevægelser. Altså: Det første, man skal lære, er at holde en kurs med langsom og konstant fart. Anvend kun ganske små rorudslag og kun, når det er nødvendigt.

Kurver.

Næste punkt er kurverne. De er svære, fordi man skal bruge alle tre ror på een gang. Det skal indskræpes, at termikkurver ikke er det samme som pladsrunder på ½ km diameter. På dage, hvor der ingen termik er, lærer man bedst at flyve korrekte kurver med lav konstant fart, konstant krængning og allervigtigst: kuglen i midten.

Først gennemgås på jorden styregrejernes bevægelser, f. eks.: venstre fod frem og pinden til venstre; når den ønskede krængning er opnået, føres pinden lidt tilhøjre for neutral og samtidig lidt tilbage. Der lattes lidt på sideroret, dog ikke helt tilbage til neutral stilling. Farten skal ikke være mere end 5 km/t højere end ved ligeudflyvning. Husk, at lav fart giver lille kurvediameter, hvilket er nødvendigt for at kunne holde sig i en termikboble i lav højde.

Efter gennemgang på jorden går man op til f. eks. 300 m, begynder straks at kurve, og fortsætter dermed *til samme side*, indtil man er nede i 150 m; *termikkurver under 150 m er bandlyst*, og har så godt som ingen betydning, med mindre man er ude efter at smadre planet. Fra 150 m til 50 m skal man bringe planet i gunstigste position for landing, og *de sidste 50 m bruges til en retlinet landing uden sving af nogen art*. Disse højstarter med kurveøvelser fortsættes hver søndag, og når man er i stand til at udføre 4, 5 eller 6 lukkede kurver inden for højdeintervallet 300–150 m, er der håb om, at man kan lære at flyve termik.

Den almindeligste fejl under disse øvelser er ujævn hastighed eller for stor hastighed. Dette kan rettes ved, at eleven tvinger sig til at overtrække (stalle) planet gentagne gange i betryggende højde. Først når eleven er fortrolig med denne ufarlige manøvre, vil han vænne sig til kurver med lav hastighed. Husk, når planet staller og falder blødt igennem, så føres pinden frem, og når flyvehastigheden igen er opnået, tages planet op ved hjælp af højderoret.

Flyvning i termik.

Næste punkt er at opsøge termikken og flyve rigtigt i den. Søgningen efter opvind begynder under optrækket. Hvis man har en dygtig spilfører, som trækker jævnt, og man selv trækker rigtigt op, vil variometeret under optrækket vise f. eks. 8 m stigning, med

faldende tendens, når man nærmer sig top-højden. Hvis variometeret nu pludselig begynder at vise 10–11 m, er dette tegn på, at man trækkes op gennem et opvindsområde; man udløser dog ikke før tophøjden; men hvis man ikke finder andre bobler i denne højde, søger man straks tilbage til det område, hvor man mærkede opvinden. Når man kommer ind i boblen, skal man først finde ud af, til hvilken side opvinden er kraftigst. Dette gør man ved at lette grebet om styrepinden for ikke at komme til at bevæge klapperne, før man har mærket sig, hvilken vinge der har tendens til at løfte sig. *Til den side, hvor vingen løfter sig, er opvinden kraftigst, og man kurver så over til denne side.*

Det er sjældent, at man ligger midt i opvinden med det samme, og opgaven er nu at »centrere« sig således, at variometeret viser samme stigning hele vejen rundt i kurven.

Hvis det nu viser sig, at en del af kurven ligger uden for opvindsfeltet, så fortsætter man alligevel rundt i samme cirkel, og idet man flyver ind i opvindsfeltet igen, gives fuldt modsat sideror uden at ændre krængningen. Herved sideglider planet et stykke frem mod opvindscetret, og efter højst et par sekunder i denne stilling gives atter sideror i kurvens retning, og variometeret observeres, før man kan gentage korrektionen, indtil man ligger midt i opvinden.

Det er jo ikke altid, man er så heldig at få termik allerede under optrækket, og det er derfor klogt før starten at regne ud, hvor man skal søge. En dygtig instruktør vil ofte kunne anvise eleven de rette områder, og navnlig vil han kunne afpasse starttidspunktet efter de regelmæssigt forekommende termikudløsninger. Det er meget vigtigt at huske, at termikboblernes i almindelighed begynder med at blæse langs med jordoverfladen og først begynder at stige, når de udløses af en hindring i terrænet, f. eks. en række træer eller huse. På grund af vindens afdrift søges opvinden lidt til læ af en udløsende hindring.

Er vejret således, at mindre cumuluskyer kommer drivende ind over pladsen, den ene efter den anden, betaler det sig ofte at udsætte starten til det rette øjeblik, nemlig når skyen er over pladsens luv begrænsning. Når man søger termik under større cumuluskyer, må man regne med, at opvinden ofte forekommer under skyernes vindside, og at man måske skal passere et nedvindsområde først. Fordelen ved denne taktik er, at man kan opsøge og udnytte opvinden, mens skyen driver hen over flyvepladsen, og pladsen er altså inden for rækkevidde så længe som muligt.

Svag termik i lav højde.

Når man søger efter termik i lav højde (150–500), skal man ikke vente at finde 3–4 m stigning pr. sekund. Nul er fint. Husk på, at når man glider normalt, viser variometeret ÷ 1 m/sek; hvis nålen så går op på nul, vil det jo sige, at man har truffet en opvind på 1 m/sek., og hvis der er 1 m i f. eks. 300 m højde, kan man næsten altid regne med, at det bliver til mere, så det gælder bare om at

blive hængende under udfoldelse af megen stædighed. Nul er altså fint, og $\frac{1}{4}$ m synk kan også tit bruges, men man må altså regne med at skulle kurve i flere minutter i samme lave højde og med variometeren svingende omkring nul. Dog må man naturligvis hele tiden passe på ikke at drive bort fra pladsen, og straks vende hjem, hvis afstanden øges, uden at højden er betryggende. Hvis man skal mod vinden hjem til pladsen, sætter man lidt ekstra fart på for at komme igennem modvinden.

Bliv fra skyerne!

Hvis opvinden er så god, at den trækker helt op i skyerne, så lad være med at gå med ind; for det første er det forbudt, og for det andet er det meget svært at flyve derinde.

Heldigvis er det sådan, at skyerne selv spytter de folk ud, som ikke kan flyve i dem, som regel inden man når 200 m op, men selv det kan være dødsensfarligt.

Det sikreste man kan gøre, hvis man uforvarende kommer ind i en sky og mærker, at man ikke har planet under kontrol, er at trække bremserne helt ud og slippe styregrejserne. Der skal ganske vist stor overvindelse til for at slippe, men man gør kun ondt værre ved at sidde og regere med pinde.

Mange vil sikkert trække på smilebåndet af ovenstående og tænke: »Det skal jeg nok klare, når det bliver min tur«. Men husk, at mange års erfaringer ligger til grund for advarselen, som er dybt alvorligt ment.

Når man har haft den første halve times termikflyvning, bør man ikke straks tro, at man er en gudbenådet svæveflyver; mange er »faldet i søvn« på dette stadium og når ikke videre. I stedet bør man udveksle sine erfaringer med kammeraterne og ikke være spor bange for at give sine fiduser fra sig. Samtidig skal man være vågen for at lære noget mere, både teoretisk og praktisk, eller sagt tydeligere: både meteorologisk og flyvemæssigt.

Så må man ganske vist sande det gamle ord, at svæveflyvning er 1 % inspiration og 99 % transpiration, men det bli'r sporten ikke ringere af.

Ny flyverfilm

Under et ophold i London fornylig, for sammen med Jørgen Elholm at repræsentere »Aerosports« ved et internationalt møde afholdt af »Air Britaine«, overværede vi premieren på den meget omtalte film om Jet-flyvning »Chain lightning«. Handlingen er i korte træk følgende: En B-17 pilot Brennan (Humphrey Bogart) tager en af de »flyvende fæstninger« konstruktører med på et nervepirrende raid over Tyskland. Konstruktøren skal herigennem selv opleve, hvad disse store fartøjer udsættes for, ligesom han skal notere sig, hvilke forbedringer, der måtte tiltrænges. Glimrende autentiske optagelser vises af spærrelid, angribende tyske jagere og nedskydninger. Af speciell interesse er nogle glimt af en angribende Me. 109, den første tyske jetmaskine. Efter freden hutler Brennan sig igennem tilværelsen som »stunt flyver«, instruktør m. v. En dag får han så ansættelse som »chief test-pilot« for den splinternye JA-3 tegnet af ingen anden end den instruktør, som han havde med over Tyskland. Denne agter nu at benytte sig af Brennans store erfaring. Handlingen kulminerer, da Brennan foretager en rekordflyvning fra Nome i Alaska til Washington over Nordpolen for at skaffe en kontrakt med regeringen. Maskinen har selvfølgelig trykkabine, og Brennan bærer en speciel gummidragt. Flyvningen finder sted i en højde på 27.000 m og med en fart af 2600 km/t. Man bemærker således meteorpartikler, der farer forbi udenfor kabinens vinduer. Når målet er brændstoffet opbrugt, og da tårnet i Washington kalder JA-3, får de at vide, at de taler til en »glider-pilot«! Efter en fantastisk spændende anflyvning til lufthavnen i ganske lav højde, lykkes det Brennan at udføre en »dead stick landing«. Afsløbet bremses ved hjælp af to faldskærme, der udløses fra fartøjets agterende. Kontrakten er sikret!

I et andet af filmens højdepunkter skal Brennan afprøve den såkaldte »pode«. Ved et greb skal JA-3's kabine kunne udløses fra det øvrige fartøj og ved hjælp af flere faldskærme, som efterhånden udløses, være i stand til at bringe piloten uskadt til jorden stadig siddende i kabinen. En tidligere prøve, som foretages af konstruktøren mislykkes, JA-4, som det andet fartøj kaldes, mister planerne og splintres mod jorden. For den sammenbidte, urokkelige Bogart går imidlertid alt godt, han kan efter en forholdsvis blid landing falde i armene på sin hårdt prøvede elskede (den yndige Eleanor Parker).

JA-3 i luften forekommer mig at være optagelser af enten Republic XF-91 eller Douglas D-558-2 bortset fra noget fotomontage med en model. Til optagelser af JA-3 på jorden blev der fremstillet en attrap af det rigtige fartøj i fuld skala og med den virkelige instrumentering. Denne attrap var i stand til at løbe med stor fart hen over jorden drevet af raketter. Sikkert en meget kostbar historie! Den kendte filmsflyver Paul Mantz sad her ved rattet og oppebar for disse korte optagelser en klækkelig gage!

Filmen må ses af alle flyveinteresserede, kommer den nogensinde hertil, den bringer bud om en helt ny æra indenfor den mere avancerede side af flyvning; således vil en kommende, forhåbentlig undgåelig krig, sikkert vide at udmytte fartøjet i lighed med JA-3. »Chain lightning« giver stof til megen eftertanke.

Lennart Ege.

Luftfartøjsregistret m. m.

SOM omtalt i sidste nummer har Notam-Danmark udsendt et specialnummer (64 sider) med fortegnelse over certifikater, luftfartøjsregister og koncessionsindehavere.

I år er certifikaterne bragt samlet uanset certifikatets art, således at man straks kan slå op på en mand og se, hvilke certifikater, han indehaver, og hvor længe de er gyldige. Hvis vi har talt rigtigt, er der 404 privatflyvercertifikater, 120 svæveflyvercert., 87 erhvervs-, 61 offentlige lufttrafik- og 6 kunstflyvningscertifikater. Hertil kommer 7 flyveklarerer-, 13 flyvemekaniker- og 157 kontrolmekaniker-certifikater, 26 1. klasser og 1 2. klasser navigatørcertifikater, 44 certifikater for radiotelegrafister af 1. og 1 af 2. klasse, samt 8 telefontifikater. Privatflyvere med bevis for bestået telefonprøve er ikke opført.

Luftfartøjsregistret for motorflyvemaskiner omfatter 121 maskiner. Udgået siden sidste liste er ABC, AID, DBY, DDU, de fire Vickers Viking: DLA, DLE, DLO og DLU. Af nye er tilkommet ABZ (Seabee), ACA (Norseman), AIS (Cub), DFY (DC-4), DZU (KZ IV) og ITC (DC-3).

Der er 53 glidere og svæveplaner til begrænset og 25 svæveplaner til udvidet flyvning. De omfatter 24 SG-38, 4 Polyt, 1 KZ G-1 og 6 andre ensædede skoleglidere foruden 2 to sædede »2 G«. Endvidere 2 Hütter 17, 1 Aslago, 31 Grunau Baby, 1 Mü 13d, 2 Rhön-bussard, 1 Hütter 28, 1 Olympia, 1 Fl-1 samt 1 to sædet Gö 4.

Specialnummeret, der kan købes for 2 kr., slutter med en fortegnelse over 25 koncessionsindehavere.

Det er farligt at flyve i lav højde.

Man får et begreb om, hvor farligt det er at flyve i lav højde, når man læser den sidste statistik om uheldene i forbindelse med bebudning i USA. Ganske vist viser statistikken, at de mange uheld for en stor del skyldes uegnede luftfartøjer (mange tidligere militære træningsmaskiner), men den omstændighed, at de fleste af de flyvere, der drejer sig om, har en flyvetid på omkring 3000 timer, viser tilstrækkelig tydeligt, hvor farligt det er at flyve i lav højde.

I løbet af seks år, regnet fra 1942, indtraf der 727 uheld, og ikke mindre end 10 procent af ca. 2700 bebudnings-luftfartøjer måtte totalt afskrives. Det var et tab, som ikke engang det engelske Bomber Command kunne have tolereret under krigen; dette betragtede 3-4 pct. som et stort tab. Ved disse uheld blev 97 flyvere dræbt og 77 hårdt såret. Man kan derfor godt forstå, at bebudningsflyvere må betale en årlig forsikringspræmie på 20 pct.

Hvad disse uheld nu end skyldes, så viser de med tilstrækkelig tydelighed, hvor farligt det er at flyve i lav højde — i særdeleshed med lette luftfartøjer.

Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 6,00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Zonen i 1949.

Zonens virksomhed i 1949 har været delt mellem egentlig ambulanceflyvningsvirksomhed m. m. (540 flyvetimer), flyvning for International Tuberculosis Campaign (704 timer) og mere forretningsmæssig flyvning (1148 timer).

Ambulanceflyvningen er foregået efter de samme retningslinier som de forgående år, og flyvningen til småøerne er steget væsentligt. Flyvningerne for ITC er foretaget med en DC-3, stillet til rådighed for UNICEF af U.S. Airforce (OY-ITC). Der er fløjet en ugentlig tur, for det meste ad ruten Kbh.—Warszawa—Prag—Wien—Budapest—Beograd eller Zagreb og retur, og disse flyvninger har i høj grad bidraget til flyvetjenestens økonomiske stabilitet.

Den forretningsmæssige flyvning omfatter Bornholmstruten, hvor der fra 1.1. til 15.8., hvor DDL atter overtog ruten, er fløjet 338 ture med 2346 passagerer og 66.015 kg post. Ruten gennemføres i 1½ år uden offentligt tilskud har givet den erfaring, at den antagelig på samme grundlag kan opretholdes ved helårsdrift, når der flyves med maskiner af passende størrelse.

Da den væsentligste del af flyvningerne således henhører under andre områder end Flyve-Ambulance-Tjenestens egentlige, har man under overvejelse at udskille disse flyvninger i et særligt selskab med særligt navn, dog således, at luftfartøjer og organisation kan supplere hinanden indbyrdes, men på den anden side sådan, at ambulancetjenesten kommer til at bære sine reelle udgifter. Den samlede drift for 1949 viser et underskud på 50.000 kr., men den egentlige ambulanceflyvnings underskud er i virkeligheden 200.000 kr.

Ved en adskillelse vil der til ambulanceflyvning stå to KZ IV, en Monospar og to KZ III til rådighed, mens der til andre opgaver disponeres over to de Havilland DH 89 (idet Zonen har erhvervet endnu en af denne type, OY-ACZ), en Avro Anson V, to KZ III og en KZ VII.

Zonen har indgivet ansøgning om koncession på en rute Kbh.—Odense og i årets løb efter overenskomst med Statens Luftfartsvæsen oprettet en speciel luftredningstjeneste. Der har ikke i årets løb været tale om skade af nogen art på passagerer, personel eller materiel.

Effektiv lyd-dæmper til flyvemaskiner.

I begyndelsen af april blev en ny lyd-dæmper til flyvemotorer demonstreret i Odense lufthavn for myndigheder og presse.

Det drejer sig om en såkaldt »Full-Power«-lyddæmper, opfundet for et lille årstid siden af fabrikant J. Kirkmose og grosserer K. Ohrtmann-Brask, Odense. Den er i fuld produktion og er blevet en succes for biler, og nu har løjtnant Erik Malmose taget initiativet til at få den prøveinstalleret på sin KZ-III.

Konstruktionen består bl. a. af glasuldfilter, vakuum- og modtryksskammer, spredfilter og gennemgående perforeret dekaperet rør. Der findes ingen hindringer for udblæsningen af forbrændingsgassen, således at lyd-dæmperen udmærker sig ved ikke at bevirke nogen ned-sættelse af motorens omdrejningstal.

Ved en demonstration i lav højde bevirkede den en betydelig dæmpning af støjen, idet den skarpe, irriterende lyd forsvinder. Naturligvis bliver maskinen ikke derfor lydløs, for en stor del af støjen er propelstøj, men larmen fra udblæsningen dæmpes altså overordentlig effektivt.

»Full-Power« model »Sky« forventes godkendt af luftfartstilsynet og vil utvivlsomt kunne blive en hjælp ved rundflyvning, landingsøvelser og anden art flyvning, som hyppigt fremkalder klager over støj fra omegnens beboere. Rent bortset herfra ned-sættes støjen også betydeligt for de ombordværende, der faktisk lider mest under støjen.

★

Svæveflyveskole på Lundtofte.

På grund af manglen på egnede flyvepladser har svæveflyveklubberne i og omkring hovedstaden de sidste år næsten ikke uddannet nye svæveflyvere, og dette har ganske naturligt bevirket en tilbagegang i medlemstallet.

Som det fremgår af en annonce andetsteds i bladet påtænker Birkerød Svæveflyveklub nu at starte en begynder-skole på Lundtofte. Selv om man naturligvis også tager andre egnede elever, så ser klubben gerne elever, som gennem modelflyvning har visse gavnlige for-kundskaber.

Ringsted svæveflyveklub.

Den 2. april åbnede Ringsted Svæveflyveklub sæsonen ved en lille sammenkomst i hangaren med flere indbudte gæster. Den særlige anledning var, at en nybygget Grunau Baby II A, OY-122, blev indviet. Bygningen påbegyndtes i december 1948 og har kostet 1800 arbejdstimer, hvoraf ca. halvdelen falder på konstruktør Buchwald Rasmussen. Klubben skylder intet på planet, hvortil de direkte udgifter har andraget ca. 3200 kr.

Bærepplanet er opbygget på en lidt anden måde end sædvanligt, idet der er fuld højde på planbjælken. Ribberne er lavet i to dele og limet på for- og bagsiden af bjælken. Man opnår herved at kunne lave bjælken og forkanten ud i eet og sparer en del beddinger.

Ringsted-klubben har nu en SG-38 og to Baby II A foruden første klasses hjemmebygget jordmateriel såsom selvkørende spil og en babyjeep »Dumbo« til wirestøbning, udlægning af telefonkabel, transport m. m. Klubben har den uvurderlige fordel at have både værksted og flyveplads umiddelbart ved byen og ligger med 4000 starter i 1949 blandt vore flittigste klubber.

Uden på nogen måde at forklejne eller kritisere klubbens arbejde, finder vi dog anledning til at bemærke, at det sidste svæveplan uden bremsklapper nu bør være bygget i Danmark. Også den trofaste Grunau Baby burde vel nu efter en 18-årig levetid erstattes af noget nyere og bedre.

Og så håber vi, at klubben må få mange gode flyvninger i OY-122, og at den snart må få et svæveplan med bogstaver i stedet for tal bag OY, således at dens medlemmer kan få lov at flyve bort fra pladsen og ud over landet. De fortjener det nemlig.

★

Flyvende rødspætteyngel.

I begyndelsen af april foretog man forsøg med udplantning af rødspætteyngel fra flyve-maskine. En af Luftmarinens Catalina-maskiner, Pluto, med orlogskaptajn Overbye som fører udkastede rødspætter dels direkte, dels i containere. Fiskeriministeriet står bag forsøgene.



Et Mærke hævet til Skyerne...

Fra Motoriseringens Begyndelse har DUNLOP holdt Hjulene i Gang — og DUNLOP-Mærket været en Garanti for fremragende Kvalitet. I Dag dækker DUNLOP Trafikken i alle Elementer. Den straalende, engelske VICKERS VISCOUNT er f. Eks. forsynet med DUNLOP DÆK, HJUL og BREMSER.



DUNLOP

Dunlop Rubber Co. A/S,
Vennemindevej 30, Kbh. Ø.

Cirkus lægger ud

Når dette nummer kommer læserne i hænde, har *Sylvest Jensens* luftcirkus indledt sin sæson, såfremt vejret da ikke har umuliggjort det. Premieren var ansat til 29. april ved Ringsted, og søndag den 30. skulle der fortsættes i Odense.

Vi har tidligere i nummer 3 udførligt omtalt programmet. Der er dog enkelte ændringer, idet nummeret med skoleglideren har vist sig upraktisk at gennemføre. Til gengæld vil der, hvor dette er muligt, blive indlagt en ekstra opvisning af lokale svæveflyveklubber. Landingen på bil, der kun kunne gennemføres på pladser med betonbane, udgår også, idet det let virker skuffende, hvis det ikke kan udføres nær publikum. (Det vidste Mølvig ikke, da han lavede sin tegning.)

Da mange har spurg, om cirkus kommer til deres by, bringer vi her listen over de steder i landet, som det er planen at besøge i år. Som tidligere omtalt kan de enkelte datoer først angives med kort varsel. Når vi begynder nordfra, ser listen således ud:

Frederikshavn, Hjørring, Løkken-Brønderslev, Ålborg, Thisted, Skive, Lemvig, Holstebro, Herning, Silkeborg, Viborg, Randers, Tirstrup, Århus, Horsens, Vandel, Esbjerg, Fredericia, Kolding, Skrydstrup, Sønderborg. Og videre på øerne: Odense, Svendborg, Nakskov, Nykøbing F., Næstved, Vordingborg, Slagelse, Ringsted, Haslev, Roskilde, Kalundborg-Holbæk, Helsingør, Hillerød, København, Bornholm.

Den amerikanske luftfarts bedste år.

Året 1949 blev det bedste, som luftfarten i USA har oplevet, hvilket tydeligt fremgår af Air Transport Association's (A.T.A.) nylig udsendte statistik. Passagerer på lufruter udviser en stigning på 11,4 pct. og fragttrafikken en stigning på 24 pct. i forhold til året forud. Det anslås skønsmæssigt, at de regelmæssige lufruter i USA i alt har haft en nettoindtægt på 44.830.248 dollars imod 16.321.327 dollars i 1948.

På regelmæssige lufruter blev der befordret 16½ million passager, og der blev fløjet 800 millioner rutekilometer. Sikkerheden viser en betydelig fremgang, idet der kun har været eet passagerdødsfald for hvert 160 millioner passagerkilometer.

Det samlede antal passagerkilometer for 1949 var ifølge A.T.A. ca. 14½ milliard (ikke million); antallet af ton-kilometer (includeret passager-kilometer) var 1.812.743.182, og antallet af ton-kilometer fragt og post var 288.606.955.

Luftfartsindustrien i USA havde i 1949 — bortset fra krigsårene — det bedste år i sin historie. Beskæftigelsen var oppe på 250.000 personer inden for de industrier, som beskæftiger sig med fremstilling af flyvemaskiner, flyvemotorer, propeller, tilbehørsdele og reservedele. Salget indenfor flyvemaskiner-, flyvemotor- og propelindustrien var ved udgangen af 1949 nået op på et beløb på 1.800 millioner dollars, d.v.s. betydeligt mere end året forud, hvor det samlede salgsbeløb var 1.450 millioner dollars.

Ifølge statistiken forvandlede Convair et underskud i første halvår af 1948 på 7,8 millioner dollars til et overskud på 1,5 millioner dollars i samme periode i 1949. Ryan fordoblede sit salg. Douglas berettede om en nettoindtægt på over 5 millioner dollars for de første ni måneder af 1949, sammenlignet med et nettoudbytte på under 2 millioner dollars for samme periode i 1948. Medio 1949 beløb de hos Boeing placerede ordrer sig til i alt ca. 359 millioner dollars.

Hvad angår antallet af lette flyvemaskiner var der en betydelig nedgang i sammenligning med året umiddelbart efter krigen. I 1949 blev der fremstillet i alt ca. 3.500 lette flyvemaskiner imod ca. 30.000 umiddelbart efter krigen. Cessna står øverst på listen for 1949 udregnet i dollars, idet dette firma i årets første elleve måneder solgte for 4.384.000 dollars. Piper Aircraft er nummer to med et salg på 3.130.000 dollars, efterfulgt af Beech Aircraft Corporation med 2.619.000 dollars. Derefter kommer Ryan Aeronautical Company med et salg på 1.747.000 dollars og Aeronca Aircraft Corporation med 816.000 dollars.

Hvordan reaktorjagerens flyver har det

Hvis en privatflyver vil prøve at forestille sig, under hvilke forhold en moderne militærflyver har at flyve, så behøver han bare at tænke på, at en moderne reaktorjager ikke har længere varighed end den godt en halv time, som en privatflyver altid regner med at have tilbage ved landingen som reserve.

Nogle reaktorjagere begynder at gå nedad med ca. 350 liter tilbage, og de har så lige nok til en ekstra pladsrunde udover den normale.

Hvis man vil prøve noget lignende med en privatmaskine, skal man varme motoren op med næsten tom tank, køre ud til startpladsen og fylde 10–15 liter på (idet man tænker sig, at det er 100 gange så meget). Dernæst gør man klar til en tur over en ca. 75 km distance. Så snart man nu har startet motoren, følger man samme ubehagelige fornemmelse over hvert minuts forsinkelse på jorden som jagerflyveren. I forvejen har man regnet ud, hvordan man hurtigst kommer ind på kursen, og den holder man sig iøvrigt strengt til.

Hvis alt går vel, ankommer man til bestemmelsesstedet med 5–10 minutters benzin tilovers — lige nok til nogle få pladsrunder.

Men vi må nok hellere nøjes med at tænke os dette her, selv om vi kan nødlænde med en hastighed, der kun er en trediedel til en fjerdedel af reaktorjagerens.

★

3 Olympia til luftvåbnet.

Svæveflyvevirksomheden inden for luftvåbnet i Danmark er glædeligt nok stadig voksende. Foruden skolemateriel er der nu tilføjet de militære svæveflyvere tre EON Olympia-svæveplaner, hvilket i realiteten næsten betyder en fordobling af den danske flåde af svæveplaner. Selv om Olympia ikke er nogen ny type, så er den særdeles vellyvendende, og den engelske udgave indeholder nogle forbedringer i forhold til originalen.

Den militære svæveflyvning udføres især af jordpersonalet, der på denne måde har en lejlighed til at komme i luften i deres fritid. Forhåbentlig hører man i sommerens løb om gode resultater med de nye planer, og der bliver formodentlig både kappestrid og samarbejde mellem de militære og civile svæveflyvere, som tilfældet f. eks. er i Sverige.

Til linestyling i Belgien.

Interesserede modelflyvere til international linestylingkonkurrence i Belgien 9.–10./7. bedes omgående henvende sig til førsteinstruktøren. Gratis ophold, mulighed for 50 kr. rejsestilskud.

Konkurrence i Fyens Flyveklub.

I dårligt vejr gennemførte Fyens Flyveklub i påsken en pokalkonkurrence i orientering, landing og teori. Den vandtes af formanden, Spænd Fondt, mens Jørn Rårup blev nr. 2.

Anden distriktskonkurrence.

1. distrikt (Ejbylille): A 1: Sven Wiel Bang (105) 437, J. Gamst (105) 306, F. Neumann (105) 284. — A 2: H. Hansen (105) 444, K. Flensted-Jensen (106) 318, S. W. Bang 315. — C 1: P. Kuniss (105) 292, H. Ekelund 110. — D 1: P. Kuniss 153, Sv. Olsen (105) 135.

2. distrikt (Roskilde): A 1: V. Petersen (207) 511, H. E. Hansen (208) 409, O. M. Larsen (208) 316. — A 2: K. Johansen (207) 444, B. Schmidt (201) 433, B. Sitas (210) 399. — A 3: B. Schmidt (201) 444, H. E. Hansen (208) 372. — D: K. V. Nielsen (207) 370. — F: V. Petersen 45 km/t. Flyvningerne fandt sted 26. marts.

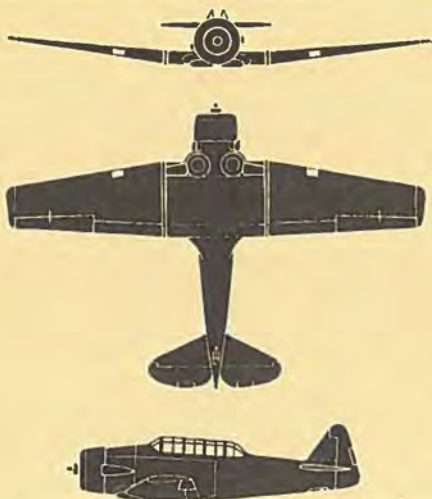
MØLVIG tegner —



Cirkusdirektør Jensen: Jeg håber, det ærede luftfartstilsyn i egen interesse vil godkende min nye transportable flyveplads, som jeg medbringer overalt, hvor vi giver forestillinger. D'herrer må kunne indse, at jeg derved sparer Dem for en masse ulejlighed.

TYPEHJØRNET

4. North American AT-6A-NT Texan (Harvard).



Enmotoret, lavvinget monopl. Træner. Anvendes af det danske luftvåben til fortsat skoling af piloter. Typen anvendes i ca. 25 luftvåben verden over. Herhjemme anvendes versionerne AT-6A-NT, AT-6B-NT og AT-6C-NT. Typen kaldes oftest Harvard — dens navn i RAF.

Motor:

Pratt & Whitney Wasp R-1340-49 eller 1340-AN-1 begge på 550/600 hk. 9-cyl. stjernemotorer.

Data:

Sp.v. 12,9 m. Længde 8,8 m. Planareal 23,4 m². Tomvægt 1.890 kg. Fuldvægt 2.380 kg. Max.hast. 331 km/t. Marchhast. 272 km/t. Landingshast. 100 km/t. Flyvestrækn. 1.200 km. Tophøjde 6.500 m.

TYPEKENDETEGN

Vinge: Lav, vandret midterstykke, v-form i ydvinger. Rektangulært — næsten kvadratisk — midterstykke, forkant pilformet, bagkan svagt omvendt pilf.

Krop: Relativt kort. Stor glasdækket kabine. Haleparti: Højtsiddende haleplan (altid i forhold t. vingen.) m. stærkt pilf. forkant og stærkt afrundet bagkant. Enkel trekantet finne.

Motor: Rel. kort stjernemotor m. NACA-skærm.

Detaljer: Indtr. understel m. fast halehjul. Indsugning på motorens venstre side lige bag motorskærmen. Understellet bryder vingens forkant i buer ved vingeroden.

Vigtigste kendetegn.

Forfra: Lavv., højtsiddende haleplan, indtrækkeligt understel, stjernemotor, landingsprojektør.

Fra siden: Kortnæset, lang glaskabine, trekantet finne, fast halehjul.

Nedefra: Rektangulært midterstykke på vinge. Pilf. forkant. Stærkt pilf. forkant og stærkt buet bagkant på haleplan. Understel trækkes op i kroppen (indad/opad) og er synligt i indtrukket stilling som to sort-hvide kokarder. C.C.

NB. Ved gennemgang af en type bliver teksten meningsløs uden et øje på tegningen. Husk, at vingen altid først ses forfra, dernæst nedefra. Samme gælder haleplan. Se FLYV nr. 3/50.

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.

Flyvningens bøger

»The Aeroplane Directory 1950 redigeret af W. C. M. Whittle, udgivet af Temple Press Ltd., London. 571 sider.

Den nye udgave af denne årbog er ligeså indholdsrig som sine forgængere. Den giver klare og koncise oplysninger om så at sige alt vedrørende den britiske flyvning, herunder: personregister over ledende stillinger indenfor Royal Air Force, Dominion's Air Forces, forsyningsministeriet, den civile flyvning og luftforsvaret, de civile luftfartsmyndigheder i de britiske rigsele, nationale og internationale luftfartsorganisationer indbefattet luftfartsselskaber, aeroklubber og flyveklubber, svæveflyveklubber og modelflyveklubber, flyvepladser, certifikatindehavere samt flyvemaskine- og flyvemotorfirmaer.

Endelig indeholder den en biografisk oversigt over 1.300 af de førende personligheder indenfor den britiske flyvning.

»The Magic Of A Name af Harold Nockhols, udgivet af G. T. Foulis & Co., Ltd., London. 283 sider.

Bogen er fortællingen om Rolls-Royce; for der er, som englænderne siger, et vist trolldomskær omkring et navn, der har formået at gøre sig gældende som symbol på den ypperste ingeniørkunst og håndværk.

Fra en lille 10 hk automobil i 1904 er der opstået en vældig organisation, som ikke blot har forsynet verden med den fineste bil, men som også har fremstillet Merlin flyvemotoren, der satte Royal Air Force i stand til under »Slaget om Storbritannien« at vinde en af de få virkelig afgørende sejre under verdenskrigen.

Tre mænd har æren for dette: den fremvædne C. F. Rolls, teknikeren Henry Royce og den geniale organisator Claude Johnson.

Hver af disse mænd har spillet en betydelig rolle i de år, hvor firmaet Rolls-Royce voksede op; de lagde grunden til den tekniske dygtighed, som førte firmaet igennem den første verdenskrigs prøvelser og triumfer til den strålende britiske sejr i Schneiderløbet og verdensrekorderne i luften, til lands og på søen.

»Ett År i luften«, Flygets Årsbok 1950, redigeret af Bill Bergmann, Yngve Norrvi og S. Arthur Svensson, udgivet af Allhems forlag, Malmö. 209 sider, ill.

I fjor udsendte Allhems forlag sin første »Ett År i luften«, og en bedre bog skulle man lede længe efter. Den var førsteklases. Hvis De, kære læser, ikke allerede har den, så kom hurtigst muligt hen til Deres boghandler og lad ham skaffe den. Hvis De vil have en god opslagsbog, kan De simpelthen ikke undvære den. Og nu kommer forlaget med en ny udgave, ligeså god, ligeså righoldig og ligeså oplysende som sin forgænger. Den kan De heller ikke undvære, for der er nye ting i den senest udkomne udgave. Skynd Dem, inden det bliver for sent.

Hvad står der da i denne udmærkede bog? Der er en række artikler, som ikke blot fortæller om flyvningen i dag i Sverige, men

som også giver et indblik i flyvningen verden over. Bogen indledes med artikler om den militære flyvning, luftfartsmedicinen af i dag, flyvemaskinens våben, flyvningens meteorologi, flyvesikkerheden i det svenske luftvåben, svæveflyvningen i Sverige. Og den fortæller om ICAO, IATA. ICAO's nye certifikatbestemmelser, om nye svæveplaner, Sveriges civile flyvepladser, modelflyvningen i Sverige o.m.a. og herunder om flyvningens humor, hvor Hugo Mølvigs karakteristiske tegninger er rigt repræsenteret. Dertil kommer, at bogen foreligger i et smukt udstyr, har mange og gode illustrationer og er smukt indbundet.

★

Nye bøger i KDA's bibliotek.

Siden sidste liste blev offentliggjort i FLYV nr. 6/1949 side 141 er følgende bøger anskaffet i aeroklubbens bibliotek:

- C. E. Bowden: Diesel Model Engines.
- W. F. Ogburn: The Social Effect of Aviation.
- C. H. Gibbs-Smith: Ballooning.
- John A. De Chant: Devilbirds
- T. Theodarsen: Theory of Propellers.
- Veikko Rossi: Svæveflyvemeteorologi (finsk).
- K. Vuoripalo: Svævemodeller (finsk).
- Pauli Massinen: Lufttrafik (finsk).
- Finlands Flygförbund: Luftforsvar i krig (finsk).
- Bridgman: Jane's All The Worlds Aircraft 1949/50.
- R. H. Warring: Control Line Flying.
- R. H. Warring: Speed Control Line Models.
- R. H. Warring: Stunt Control Line Flying.
- D. Laidlaw-Dickson: Aeromodeller Annual 1949.
- Teknikens Värld: Svensk Flygkalender 1950.
- J. W. R. Taylor: Aircraft Annual 1949.

★

Messerschmitt og Heinkel.

Willy Messerschmitt er i øjeblikket ved at konstruere en ny jager for Hindustan Aircraft Co. — Ernst Heinkel har været i Holland for at rådgive Fokker-fabrikken.

SVÆVEFLYVESKOLE

Birkerød flyveklub påtænker at starte en skole for svæveflyvning på Lundtofte flyveplads ca. 1. maj d. a. Eventuelle interesserede bedes henvende sig på tlf. Birkerød 706 eller skriftligt til

Christian Lund, Birkerød Autoservice, Birkerød.

1 stk. Rhönbussard til salg

Et plan i fin stand og med gode flyveegenskaber

Henvendelse
tlf. Birkerød 706

1 sæt stræbere

til GRUNAU BABY II B, i god stand, sælges eller byttes med instrumenter (fartmåler, drejnings- og krængningsviser o.l.)

AVIATOR

Tordenskjoldsgade 10, Aalborg

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i
Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil Kr. 4.75

Fartøj-Journal 6.00

Flyve-Journal (i Føderal) . 2.50

Arbejdsbog 0,85

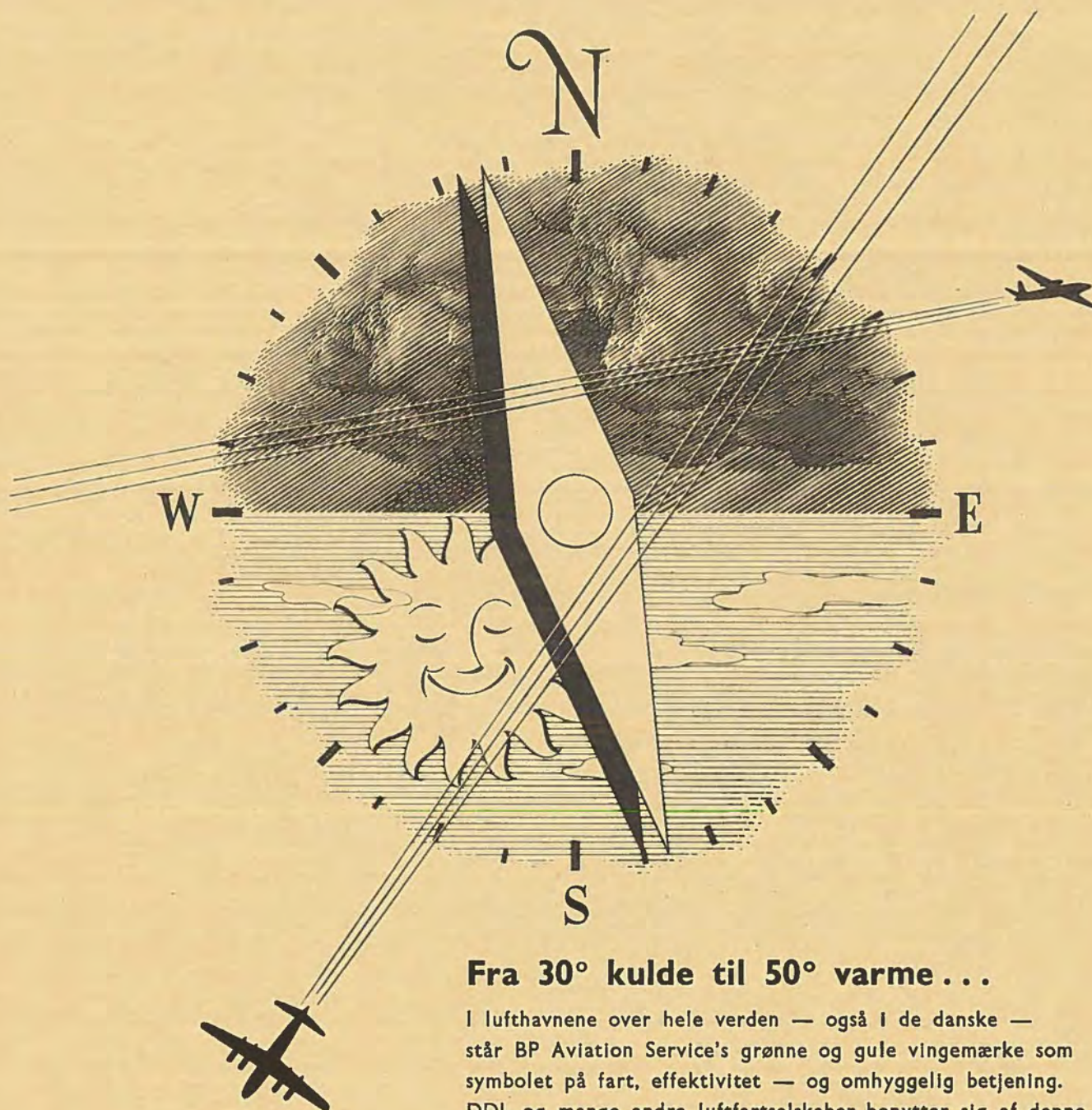
Ekspederes fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404





Fra 30° kulde til 50° varme...

I lufthavnene over hele verden — også i de danske — står BP Aviation Service's grønne og gule vingemærke som symbolet på fart, effektivitet — og omhyggelig betjening. DDL og mange andre luftfartselskaber benytter sig af denne omfattende service, der er et led i den verdensomspændende organisation...

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.



343.23.3

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S . KØBENHAVN . DANMARK



Til venstre vender Åge Høst-Aris tilbage med en af sine bortfløjne A2-modeller, og til højre ses Arne Hansen med sin C1-model Kadet.

En dags
fint og
to dages
elendigt
vejr
prægede
resulta-
terne

PÅSKESTÆVNET I ODENSE

ODENSE, der har landets ældste motorflyveklub og ældste modellflyveklub, fejrede i påsken Odense Model-Flyveklubs 15-årsdag. Klubben havde lagt et stort arbejde i dagens markering. Den udsendte et stort 28-sidet festskrift til samtlige modellflyvere under KDA. Forordet var skrevet af generalsekretær, kaptajn John Foltmann, ligesom der var artikler af klubbens tre æresmedlemmer, *Johs. Thinesen, Per Weishaupt og Åge Høst-Aris* samt af *Carl Johan Petersen og Mogens Erdrup*. Det var redigeret af klubbens nuværende næstformand *Herman Agerholm Jensen*.

Desuden havde klubben indbudt alle landets modellflyvere til et tre dages stævne i Odense lufthavn, hvor deltagerne ude fra landet var indkvarteret i havnebygningen ved sædvanlig velvilje fra havneledelsens side. Der var tilmeldt over 80, men ikke alle mødte frem, og ved konkurrencerne var deltagerantallet væsentligt mindre end forventet.

Det kunne man således vel forstå for lørdagens og påskedags vedkommende, hvor vejret var af en sådan art, at man normalt ville have aflyst. Men langfredag var det bedst tænkelige modellflyvevejr på selve fødselsdagen, men også her var der frafald, således at der deltog 30 af 52 tilmeldte i selve konkurrencerne.

Åge Høst-Aris vandt byens præmie.

På grund af den tilmeldte store deltagelse og af hensyn til de udenbys medlemmer, der kun kunne deltage på en af de tre dage, var programmet lagt fast, og det var meddelt, at aflysning ikke fandt sted, men at man fløj uanset vejret.

Langfredag bød på svage skiftende vinde, dejlig sol og en del termik. Der blev fløjet svæveflyvermodeller i den nordiske A2 klasse om Odense Bys flotte ærespræmie samt om 80 meter motorgummi, udsat af Dansk Modellflyve Industri for små gummimotormodeller i klasse C1.

Det var påfaldende, at trods det fine vejr så manglede deltagerne efter vinterens ualmindelig dårlige modellflyvevejr træning i at højstarte. I første periode var der kun ganske få præne starter, og flere af vore bedste blærede sig. Vor ældste modellflyver, Åge Høst-Aris, fik efter en fejlstart modellen i termik og fik noteret maximaltid, 6 minutter. *Børge*

Sitas fra Ringsted startede først, umiddelbart før fløjten lød ved periodens ophør, og fik også 6 min. Han havde det uheld ikke at få startet i anden periode, da han var ude at lede efter modellen, som imidlertid blev bragt tilbage af en anden. Høst-Aris fløj med reservemodel igen 6 min. i 2. periode, hvor også tre af OM-F's juniormedlemmer fik maksimaltid. Høst-Aris fandt selv den ene model, mens den anden blev bragt tilbage; i sidste periode kom han ud for faldvind, men vandt alligevel konkurrencen. *Verner Buch-Andersen* fik i sidste periode termik, og hans model steg højt op over pladsen, hvor *Svein Jensen* lå i over 2 timer i Odense Svæveflyveklubs Baby i tørtermik.

Før konkurrencen var en model forsvundet i termik, og *Henry Peteren* fik sent på eftermiddagen noteret 20 min. 09 sek. uden for konkurrencen, formodentlig en årsrekord!

Der var tilmeldt 11 i C1, men adskillige havarerede under trimning, og der var ikke megen konkurrence, så *Arne Hansen*, OM-F, vandt uden vanskelighed med sin rekordmodel fra sidste år. Den første flyvning var på 148 sek., men de to andre var ikke så store, og resultatet blev 307 sek. Modellen vil snart komme i handelen under navnet Kadet og vil sikkert blive en yndet model, når vore modellflyvere har lært begyndelsesgrundene for motormodellflyvning.

Mange kom ud for at trimme modeller i andre klasser med henblik på de næste dage. Det var især en fornøjelse at se Calles Wakefield stige højt til vejrs. Den satte en årsrekord på 322 sek. for gummimotormodeller.

Hårdt vejr i de to andre dage.

Lørdag havde højtryksryggen desværre forskudt sig, og en frisk til hård vind jøg hen over lufthavnen. Det var ikke vejr for A1 modellerne, der kæmpede om KDA's pokal. Der var mange havarier, men mærkeligt nok var det sjældent planerne, der knækkede i højstart. Det var derimod fortrinsvis de tynde bagkroppe, der gik ud over. Det er jo ganske vist nemt at bygge en flad krop med en stok til at bære halen, og det er velegnet til begyndermodeller, men med det vejr, vi har her i landet, må det nu kunne betale sig at anvende nogle solidere modeller med opbyggede kroppe til decideret konkurrencebrug.

De færreste kunne klare en højstart under disse forhold, men konkurrencen blev alligevel en triumf for de fynske juniører, som besatte de fem første pladser. *Vinderen, Bent Honoré*, opnåede på første flyvning 2 minutter, hvilket også var den længste tid, man fra tildagernes stude kunne se modellerne.

Om eftermiddagen fløj Wakefield-modellerne om endnu 80 m gummi fra DMI. Konkurrencelederen, *Per Weishaupt*, gav undtagelsesvis lov til håndstart. Calle fløj 80 sek., og modellen var ubeskadiget i landingen, men knækkede planet, da en tililende landmand løftede den op. Det var den store chance for *Henry Ekelund*, der ikke havde nået at flyve i første periode, men nu i to starter opnåede ialt 98 sek med sin Kuniss-Wakefield. De øvrige deltagere blev slået ud af vejret.

Søndag formiddag ikke alene blæste det hårdt, men regnede desuden, så de mange smukke linestyrede modeller kom ikke igang før over middag, da det klarede lidt op, og kun *Johs. Holm-Jørgensen* udførte en enkelt hastighedsflyvning på 93 km/t og vandt derved OM-F's pokal. De øvrige nøjedes med at prøve motorer. Det var bemærkelsesværdigt, hvor mange udenlandske motorer, der efterhånden finder vej hertil, og mod dem har de hidtidige danske motorer ingen chance. Vore motorfabrikanter må til at anstrenge sig lidt.

Fra kl. 15 til 18 blev de to sidste klasser fløjet, nemlig A3 og D1. Det vil glæde tilhængerne af de store modeller at høre, at der havde været tilmeldt hele 16 A3-modeller, men det var betydeligt færre, der mødte frem, og mange opgav at starte! *Kaj Vestergård* fra Køge sikrede for første gang denne klub et større resultat ved sin sejr med en smukt bygget model, tæt fulgt af den lille *Erik Wichmann* med en SP-Baronet, der dog kun nåede en flyvning, hvor den fløj væk. Ekelund måtte med sin kombination af en Holger Danske og en Diogenes nøjes med tredjepladsen, da det ene plan faldt af efter den anden, meget dramatiske højstart. Førstepremien var en pokal fra firma Modelsport.

Calle måtte også se sig slået i D1, ganske vist af en Calle 16 D, fløjet af *Valdemar Petersen*. Valde har stor erfaring i flyvning i hårdt vejr med den model. Calle benyttede iøvrigt en ny dansk motor, der så lovende ud og som ikke var skyld i, at han ikke vandt. Det må bemærkes, at gasmotormodellerne jordstartede trods vejret!

Så spredtes atter deltagerne for alle vinde, efter at de sidste præmier var uddelt. Selv om OM-F ikke deltog i 3 af de 8 klasser, vandt klubben dog overlegent det stopur, der var udsat til bedste klub. Næstbedste klub var Pingvinen, hvis 4 medlemmer kom cyklende med en kæmpetransportvogn på slæb fra København.

Konkurrencen viste, at det for størsteparten skorter på træning efter denne vinter, så det gælder om at benytte enhver lejlighed til flyvning, hvis man vil gøre sig gældende ved årets konkurrencer og hvis man vil gøre sig håb om at komme med til udlandet.

Resultater:

A 1. Bent Honoré (301) 241, Karl Lorenz (301) 182, Erik Wichmann (302) 117 sek.

A 2. Åge Høst-Aris (301) 831, V. Buch-Andersen (113) 613, Bent Honoré 511 sek.

A 3. Kaj Vestergård (214) 208, E. Wichmann 204, Henry Ekelund (113) 166 sek.

C 1. Arne Hansen (301) 307, Preben Petersen (301) 132, Henry Ekelund 127.

C 3. Henry Ekelund 98, Carl Johan Petersen (301) 80 sek.

D 1. Vald. Petersen (301) 221, Carl Johan Petersen 212, Jens Håstrup (304) 127 sek.

F 1. J. Holm-Jørgensen (111) 31 km/t.

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



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8—13

KALENDER

Motorflyvekalender:

- 20.—22. 5. Yorkshire Aeroplane Club Internat. rally.
- 2.—4. 6. A. C. Français d'Autriche. Rally i Tyrol.
- 15.—18. 6. Benelux-rundflyvningen.
17. 6. King's Cup Air Race, Wolverhampton.
11. 6. Rally og luftvæddelse, Orly, Frankrig.
- 17.—18. 6. Rallye Aerien International de Basse Normandie (Flers de l'Orne).
- 2.—9. 7. International flyveuge i Italien.
- 14.—16. 7. Internationalt rally, Cognac, Frankrig.
15. 7. Grosvenor Challenge Cup Race (Int.) Newcastle-upon-Tyne.
22. 7. SBAC Challenge Cup Race og Air League Challenge Cup Race (Int.) Sherburn in Elmet.
19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race (Int.) Fairwood Common Aerodrome, Swansea.

Svæveflyvekalender:

- 3.—16. 7. Verdensmesterskab, Örebro, Sverige.

Diverse:

28. 5.—4. 6. FAI's generalkonference, Sthlm.
10. 6.—25. 6. International luftfartsudstilling i Bruxelles.
5. 9.—10. 9. SBAC-show Farnborough.

Modelflyvekalender:

4. 5. Sidste frist for tilmeldelse til udtagelse til nordisk landskamp og Wakefield.
7. 5. DM for gasmotormodeller (Århus).
18. 5. Udtagelse til Wakefield og landskamp.
4. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
12. 6. Sidste normalfrist for sommerlejrtilmeldelse.
26. 6. Forsinket sommerlejrtilmeldelse slutter.
5. 7. Opgørelse for 2. kvartal i pointskonk.
- 10.—15. 7. Sommerlejr.
23. 7. Wakefieldkonkurrence i Finland.
30. 7. International konkurrence og landskamp i Sverige (29.—30. 7.).

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

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

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyverballet i Odense

Flyverballet i Odense den 1. april blev en stor succes. Det var arrangeret af KDA i samarbejde med Fyens Flyveklub og Reklameforeningen i Odense på Grand Hotel, som var fyldt af et festklædt publikum på omkring 400 personer.

Der blev budt velkommen på aeroklubbens vegne af kaptajn Foltmann, der forklarede de mange tilstedeværende ikke-flyvere, at KDA's opgave var at fremme al den private flyvning i Danmark, såvel motor- som svæve- og model-flyvning.

Efter spisingen var der i aftenens løb forskellig optræden, bl. a. af Ebbe Rode og Helle Virkner, ligesom der blev bortloddet nogle flyverejser, udsat af SAS (der udstedte billetterne på stedet), og endvidere blev der bortloddet eller bortauktioneret en række sjældne varer, såsom ananas, kokosnødder, bananklaser, whiskey etc.

Og så blev der naturligvis danset, og man gav ikke op før henad 5-tiden søndag morgen! Flyverballet på Fyn var således lagt op i et lidt højere plan end de tilsvarende i København, og tilslutningen viser, at det var rigtigt. Dog kunne man måske have ønsket, at der som i København også havde været lejlighed til at være med uden at deltage i spisingen, som især de yngre ikke så godt har råd til, men faktisk kunne Grand Hotel dårligt have rummet flere.

Nogle mere asketisk anlagte flyveklubsmedlemmer finder måske, at man hellere skulle koncentrere sig om direkte flyvemæssige opgaver; men man må ikke glemme, at klubberne har mange medlemmer udover de aktive flyvere, ligesom man må tænke på medlemmernes pårørende o.s.v. Det er derfor en god propaganda for KDA og de tilsluttede klubber at arrangere sådanne festlige begivenheder fra tid til anden, og der er da også planer om flere, således et sommerbal i Århus til august.

★

Benelux Air Rally 1950.

KDA har modtaget indbydelse for op til 10 danske personer til Benelux-Air Rally, der finder sted fra 15.-19. juni og arrangeres af aeroklubberne i Holland, Belgien og Luxembourg. Der startes i Hilversum i Holland og flyves over Luxembourg til Belgien, hvor der er lejlighed til at se luftfartsudstillingen i Bruxelles.

Närmere oplysninger om detaljerne fremgår af et cirkulære, KDA har udsendt til motorflyveklubberne.

Stort anlagt konkurrence for svenske motorflyvere.

I anledning af Kungl. Svenska Aeroklubbens 50-års jubilæum vil der til sommer blive foranstaltet en større konkurrence for svenske motorflyvere. Den bliver lagt an som en kvalifikationskonkurrence mellem motorflyveklubberne, og den skal finde sted i løbet af maj, juni og august. Hver klub må deltage i konkurrencen med højst 4 mand, hvoraf de tre bedste danner et hold. Vindere af en distriktskonkurrence fortsætter til finalen, som finder sted den 3. september (alternativt den 10. september) i Linköping med Linköping Flyveklub som arrangør.

I finalen deltager hver klub med et hold på to mand. Føreren skal være alene i luftfartstøt og må altså ikke have navigatør med. Alle konventionelle landflyvemaskiner med en motorstyrke på højst 300 hk må deltage, dog ikke flyvemaskiner med næsehjul eller helikoptere o. l.

I konkurrencen indgår navigations-, orienterings- og landingsøvelser. Konkurrencens formål er at stimulere interessen for den private motorflyvning, og den vil først og fremmest præmiere de klubber, som ved godt opnåede resultater i holdkonkurrencerne har vist, at de har drevet motorflyveruddannelsen på effektiv måde. For at stimulere interessen har Kungl. Svenska Aeroklubben udsat en præmie på 1000 kroner til den vindende klub.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Ålborg, telf. 4070.
Sekretær: William Nielsen, Borthligsgade 4, 4., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5015.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Civiling. Hans Harboe.
Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.
Civiling. Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Wermuth Jensen.
Civiling. Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERÅDET

Formand: Johs. Thinesen, Oppermannsvej 1, Odense.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.
Sekretær: Jørgen Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.

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 Modelflyver Unions opløsning sat i kraft

Kun to dage efter repræsentantskabsmødet, nemlig den 14. marts, vedtog KDA's bestyrelse at sætte de nye KDA-love i kraft, og hermed blev DMU's opløsning formelt fuldbyrdet.

KDA og modelflyveklubberne, der allerede i november har betalt deres kontingent for 1950, har nu underskrevet overenskomsterne. Nogle større ændringer vil modelflyverne næppe kunne mærke. Førsteinstruktøren, Per Weishaupt, har imidlertid nu kontor hos KDA i Nr. Farimagsgade 3, hvortil alle henvendelser bedes rettet (mærket Modelafd.). Telefon Palæ 9852.

★

Dansk Svæveflyver Union opløst

Den 15. og 16. april blev Dansk Svæveflyver Union lovformeligt opløst ved to ekstraordinære repræsentantskabsmøder i Odense. På begge møder blev beslutningen vedtaget med samtlige stemmer. Opløsningen blev besluttet i form af følgende erklæring:

»Dansk Svæveflyver Unions repræsentantskab har på møderne d. 15. og 16. april 1950 i henhold til lovenes § 18 vedtaget, at unionen er opløst på det tidspunkt, hvor den nu valgte bestyrelse erklærer, at D. Sv. U.'s værdier er overført som nedenfor angivet. Der disponeres som følger med de værdier, som er i D. Sv. U.'s varetegt:

Alle luftfartstøt og dele hertil samt alt hjælpemateriel overgives til en selvejende institution kaldet svæveflyvefondet, som på juridisk gyldig måde kan stå som ejer af materiellet. Dette bestyres af så vidt muligt 11 personer, som vælges på repræsentantskabsmødet, idet de 7 heraf skal være KDA's til enhver tid siddende svæveflyverråd med suppleanter. Denne bestyrelse skal straks oprette statutter, som skal sikre, at materiellet fremtidig vil blive anvendt efter samme retningslinier som hidtil, hvilket vil sige, at det først og fremmest skal benyttes på centrale kurser, oprettet på svæveflyverrådets initiativ og iøvrigt efter KDA's formålsparagraf.

Det materiel, der overføres til svæveflyvefondet, kan ikke sælges eller overdrages andre,

med mindre det med simpel stemmeflerhed godkendes af et repræsentantskabsmøde.

D. Sv. U.'s øvrige værdier: likvider, instruktionsmateriel og kontorinventar overdrages til KDA.

Repræsentantskabet vælger nu 5 medlemmer og 2 suppleanter til KDA's svæveflyverråd. Disse udgør D. Sv. U.'s bestyrelse indtil overdragelsestidspunktet. Denne bestyrelse pålægges iøvrigt at ordne den praktiske overgang til KDA-organisationen så hurtigt som muligt, idet klubberne samtidig opfordres til omgående at tilslutte sig KDA. Desuden vælger repræsentantskabet 4 delegerede til svæveflyverrådet, som kan deltage i rådets møder uden stemmeret. Disse 4 delegerede indtræder desuden i bestyrelsen for svæveflyvefondet.

Overenskomstforslaget blev ligeledes godkendt, således at svæveflyverne i modsætning til motor- og modelflyverne går ind for fuldt kontingent og dermed fuld stemmeret.

Ordinær dagsorden og valg af rådet.

Det andet møde omfattede også et ordinært mødes dagsorden. Direktør Einar Dessau, der har været formand gennem 5 år, kunne ikke komme til stede, men der var blevet oplæst en skrivelse, hvori han anbefalede at gennemføre tilslutningen til KDA, og hvori han meddelte, at han nu måtte gøre alvor af at trække sig tilbage, bl. a. fordi han mente at måtte gøre dette under den nye organisationsform, da han sad i KDA's bestyrelse, valgt af de direkte medlemmer. Desuden anså han det for praktisk, at svæveflyverrådet fik en mere aktiv formand, der havde tid til arbejdet.

Næstformanden, ing. Knud Høgsland, af lagde beretning, og forsamlingen mindedes Slagelse-svæveflyverne Curt Schrøder og Aksel Sørensen, der omkom sidste sommer. Et dybt indtryk gjorde det på forsamlingen, da der under mødet indløb meddelelse om, at bestyrelsesmedlem Oluf Jensen, Slagelse, pludselig var afgået ved døden.

Af beretningen fremgik, at der pr. 1.1.50 var 36 klubber med 588 medlemmer. I 1949 var der fløjet 13.819 starter (1948: 18.297), 1031 timer (1432) og 1531 km distanceflyvninger (2105). Tilbagegangen falder især på Vandel-lejren 1949 og skyldes desuden flyvepladsmangelen ved København. Klubbernes svæveflyvemateriel er vurderet til ca. 325.000 kr.

Statistikken blev gennemgået af civiling. Eckert, mens H. Wermuth Jensen (Cowboy) gennemgik og kommenterede havarierne, af hvilke de fleste skyldtes forkert indflyvning med sving i lav højde!

Kassereren, civiling. Bjørn Thøgersen, fik decharge for regnskabet, der balancerede med 36.773 kr. og udviste et overskud på 4309 kr. Formuekontoen var på 36.024 kr.

Det nye svæveflyverråd kom til at bestå af civiling. Hans Harboe, Kbh. (formand), biograftejer Ejvind Nielsen, Havdrup (næstformand), maskinarbejder H. W. Jensen, Århus (flyveteknisk medlem), civiling. Bjørn Thøgersen (kasserer til D. Sv. U.'s endelige afvikling) og civiling. Erik Eckert, Ålborg (internat. samarbejde). Det konstituerede sig efter mødet som anført i paranteserne. Det kan yderligere anføres, at Harboe og Cowboy bliver medlemmer af KDA's hovedbestyrelse.

Som suppleanter valgtes Bent Halling, Holte (der bliver byggeteknisk sagkyndig for rådet), og Hugo Holm, Esbjerg. A. h. t. fondet og provinsen valgtes yderligere 4 såkaldte delegerede: direktør Einar Dessau, John Weisen (Århus), Torsten Pedersen (Skive) og Paul Larsen (Århus). De delegerede vil blive indbudt til sammen med suppleanterne at deltage i rådsmøderne.

Til revisorer valgtes Iver H. Iversen og Kjeld Lopdrup.

Under eventuelt diskuteredes en lang række flyvemæssige og tekniske problemer, som der desværre ikke er plads til at referere, hvorpå dirigenten, ing. Per Weishaupt, kunne hæve mødet, der havde været overordentligt roligt og sagligt helt igennem.

★

Husk navn og adresse.

Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frakteret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.





Den er extra!

De kører BILLIGERE!

Esso Extra Motor Oil giver mindste olieforbrug.

De kører BEDRE!

Esso Extra Motor Oil giver den mest fuldkomne smøring under alle forhold.

De kører STRAKS!

Esso Extra Motor Oil giver den letteste start — og naturligvis er Esso Extra Motor Oil rensende, så den holder motoren fri for skadelige urenheder, ligesom den beskytter mod syredannelser og ætsninger af lejerne.

Esso Extra Motor Oil fås i 3 sværhedsgrader:

NO. 1 dækker SAE numrene 10, 10 W, 20 og 20 W.

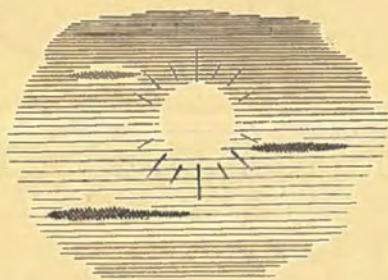
NO. 3 dækker SAE numrene 20, 20 W og 30.

NO. 5 dækker SAE numrene 40 og 50.

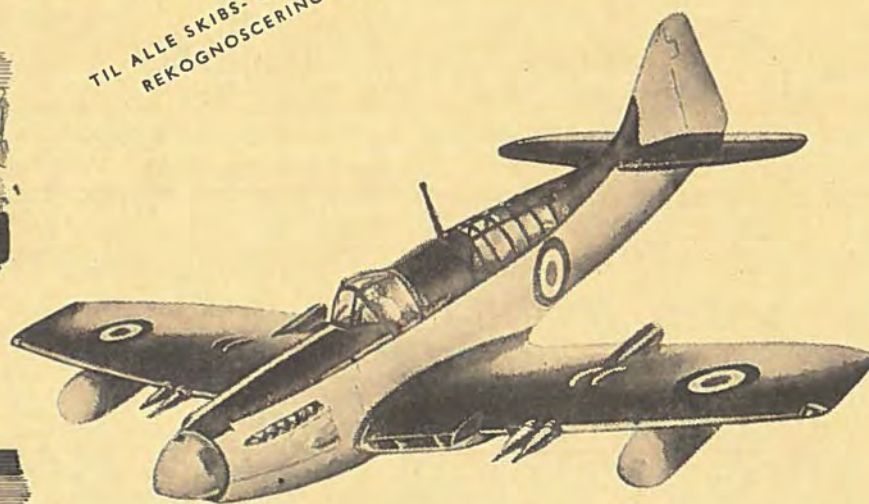
**OLIEN MED DET HØJESTE
VISKOSITETS
INDEKS**



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



TIL ALLE SKIBS- OG LANDBASEREDE
REKOGNOSKERINGSOPGAVER



FULDSTÆNDIGT DAG- OG NATUDSTYR

GODKENDT TIL ETHVERT KLIMA OVER HELE VERDEN

DEN ALSIDIGE *Firefly*

THE FAIREY AVIATION CO., LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND
REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND
CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENLUND, DANMARK

FLYV

23. ARGANG

— JUNI 1950 —

PRIS 50 ØRE



En blandet formation af RAF-standardtyper, fløjet af flyvere fra Empire Test Pilot's School i Farnborough.
Fra forgrund til baggrund: Vampire 5, Meteor 4, Lincoln, Mosquito og Firefly.

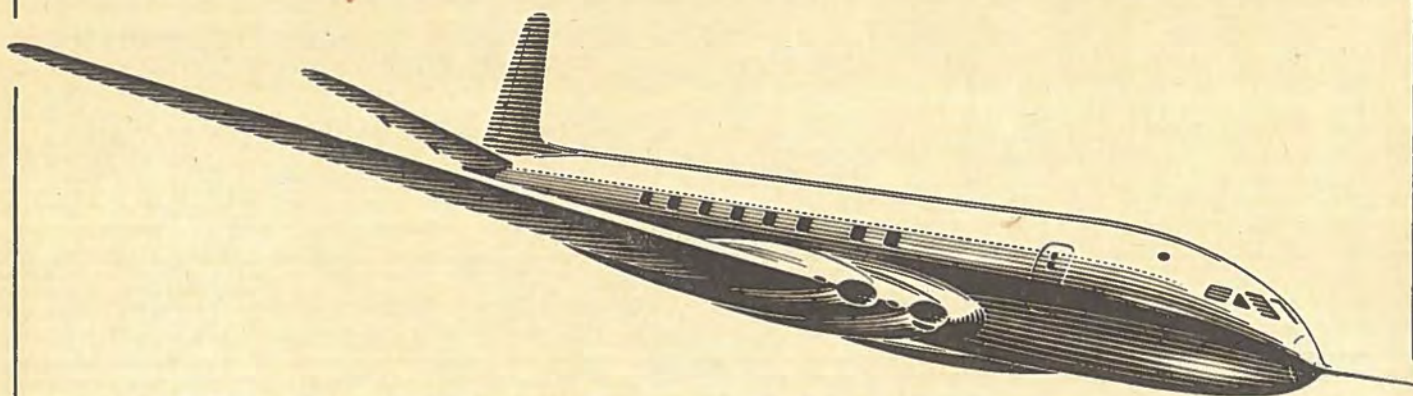
6

INDHOLD:

Amerikanske reaktorjagere ★ Du og din højdemåler ★ Kighoste-flyvning ★ Amerikansk luftredningsmateriel demonstreret ★ Samba og Cleo.

»COMET«^S

hidtil største bedrifter



De Havilland »Comet« har nu fuldendt nye bemærkelsesværdige flyvninger

- ★ en lang række starter og landinger under vanskelige forhold i Nairobis tynde bjergluft
- ★ tilsvarende omfattende forsøg i Khar-toums tropiske hede.

Til disse hårde prøver og rekordflyvningerne London — Cairo — London valgte De Havilland fabrikerne igen

SHELL

BRÆNDSTOF OG SMØREOLIE





FLYV

OFFICIELT ORGAN FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING · SVÆVEFLYVNING · MODELFLYVNING



Nr. 6

Juni 1950

23. årgang

Omorganisationen af SAS

PLANERNE om at omdanne SAS med det formål at få en mere rationel virksomhed, end det hidtidige samarbejde har muliggjort, blev i begyndelsen af maj drøftet på et skandinavisk ministermøde i København.

Hermed er man kommet endnu et skridt videre, og selv om der endnu ikke er truffet endelige afgørelser, så spores der overalt sympati for tanken om at videreføre det skandinaviske luftfartssamarbejde i endnu mere intensiv form, således at der vel næppe kan herske tvivl om, at det vil blive til virkelighed.

Imidlertid er det jo noget ganske nyt sådan at starte et forretningsforetagende, som flere stater er fælles om, og det kræver nøje planlægning samt drøftelser af de pågældende landes rigsdage. Alle disse forhandlinger tager tid, det kan ikke undgås.

Men når man nu synes at være enig om at føre planerne ud i livet, især med det formål at spare penge (der er her tale om et årligt beløb på ca. 17 mill. kr.), så er det indlysende, at i den tid, man bruger til forhandlinger, da spildes i realiteten et stort beløb, som lige så godt kunne være sparet. Dette blev også fremhævet i en tale af civilingeniør Per Kampmann ved Pressens Luftfartsmedarbejderes fest den 12. maj. Både for at spare mest muligt og også af hensyn til det ansatte personale, der stadig går i uvished om fremtiden, må man håbe, at de pågældende instanser vil fremme sagen mest muligt og snarest få truffet de nødvendige afgørelser.

FLYV

AMERIKANSKE REAKTORJAGERE fra F-80 til F-95

SELV om de er beregnet til at sprede død og ødelæggelse, så er der en særlig charme ved jagerflyvemaskiner, fordi de i reglen er de hurtigste praktisk anvendelige maskiner. Deres udvikling baner vej for udviklingen af andre kategorier af flyvemaskiner. Stort set har trafikflyvemaskinernes hastighed gennem årene været rundt regnet halvdelen af jagerens. I de senere år med de særlige aerodynamiske problemer omkring lydhastigheden er der dog en tendens til at anvende særlige forsøgsmaskiner forud for jagerne, især i USA.

Den amerikanske flyveindustri har især under krigen, men også siden, frembragt et stort antal jagertyper. Der er langt fra Curtiss P-36 Mohawk fra krigens begyndelse til nr. 80, hvor vi begynder. Vi nøjes med at betragte serien fra F-80 til F-95 (og lader altså helt flådens typer ude af betragtning denne gang). Alene disse 15 typer (idet vi dropper F-82, da den er stempelmotordrevet) viser en fortsat rivende udvikling i efterkrigsårene.

Denne overordentlig hastige udvikling skyldes naturligvis reaktorernes fremkomst, som ikke kunne nå at gøre sig bemærket i større grad under krigen.

Den første reaktordrevne maskine i Pursuit-serien, der nu kaldes Fighter-serien (F i stedet for P), var Bell P 59A Airacomet. Den var udstyret med to Whittle-reaktorer, bygget på licens i USA, og den fløj første gang den 1.10.1942, knap 1½ år efter den første reaktordrevne engelske maskine. Som bekendt havde tyskerne deres første i luften nogle få dage før krigens udbrud.

F-80, Lockheed Shooting Star.

Lockheed Shooting Star var den første amerikanske reaktorejager, som gik i produktion, og det er den, der er bygget i størst

antal (over 2000). Den blev konstrueret på kun 143 dage med en de Havilland H-1 reaktor og fløj første gang den 9.1.1944. Den har været i produktion siden 1946 i forskellige udgaver med en Allison J-33 reaktor, der også selv er udviklet en del, således at J-33-A-23 yder 2090 kg trykkræft. Shooting Star er nu så gammel, at der foreligger ufuldige oplysninger om den:

Data: Spændvidde 11,8 m, længde 10,5, planareal 22 m², tomvægt 3723, fuldvægt 6946 kg.

Præstationer: Topfart 968 km/t, tophøjde over 14 km, største rækkevidde (med udv. ekstratanke) 1760 km.

Rækkevidden er så stor, at typen har kunnet flyves over Atlanterhavet ad den nordligste rute.

Som af så mange andre moderne typer, er der, også af F-80 bygget en to sæt til træning. TF-80C har en kroplængde på 11,5 m, en tomvægt på 3632 kg, en fuldvægt på 6356 kg. Den har to 12,7 mm maskingeværer, mens standardbevæbningen er 6 af denne type på den ensædende udgave.



Lockheed XF-90.



Convair XP-81.

XP-81 blev konstrueret som en langdistan-
ceeskortejager, og da ren reaktordrift især
på den tid ikke tillod lang flyvestrækning,
blev den foruden en General Electric J-33-3
reaktor på 1814 kg tryk udstyret med en GE
TG-100 propelturbine på 1900 hk og 227 kg
tryk.

Konstruktionen begyndte i 1943, men pro-
pelturbinen var noget forsinket, og XP-81
fløj derfor først med en Packard Merlin
stempelmotor. Sidst i 1945 fløj den med
propelturbinen, men synes ikke at være ble-
vet udviklet frem til produktion.

Data: Spændvidde 15.4 m, længde 13.6,
planareal 29.5. Fuldvægt 8845 kg.

Det er således en forholdsvis stor maskine.
Præstationer ubekendt.

Bell XP-83.

XP-83 er også en sværvægter. Den er ud-
styret med to J-33 reaktorer, anbragt i de
to underste hjørner mellem det midtvinget
anbragte plan og kroppen. Der blev kun
bygget to prototyper.

Data: Spændvidde 10.67 m, længde 13.72,
planareal 40 m². Tomvægt 7275 kg, fuld-
vægt 9860 kg. Fart: over 800 km/t.

Republic F-84 Thunderjet.

Thunderjet fløj første gang i februar 1946
og fløj da så hurtigt, at der i september
med den anden prototype blev foretaget et
angreb mod verdensrekorden, som den dog
manglede 8 km/t i at nå, idet den fløj 977.6
km/t. Senere er der bygget mange hundrede
af varierende udgaver af maskinen. Den er
udstyret med en Allison J-35 reaktor (1705
kg tryk). Bevæbningen er 6 12.7 mm mgv.
og 8 raketter. Som de øvrige er den 1-sædet
med trykkabine, næsehjulsunderstel o.s.v.

Data: Spændvidde 11.4 m, længde 11.1 m,
planareal ca. 25 m². Vægt (F-84B): Tomvægt
4082 kg, fuldvægt som jager 5843 kg, som
jager-bomber 7010 kg.

Præstationer: Topfart ved jorden over 960
km/t, i 9 km højde 930 km/t. Tophøjde 13.7
km, kamprækkevidde: 1360 km.

F-84D er en videreudvikling, som også pro-
duceres, og F-84E er udstyret med en kraf-
tigere J-35A-17 reaktor på 2270 kg tryk. Den
har en noget længere krop.

McDonnell XF-85.

XF-85 er en af de mest mærkeligt udse-
ende i denne serie. Det var meningen, at den
skulle medføres i Convair B-36 bomberen og
bruges til forsvar af denne. Normalt blev
den opbevaret i dennes forreste bomberum.
Den kunne sænkes ned under bomberen og
»løslades«, og det var så meningen, at den
atter skulle kunne hægte sig på og trækkes
op i bomberen. Den havde af samme grund
ikke noget understel.

Den blev prøvet på en speciel B-29. Ved
det første forsøg på at hægte sig på i 7½
km højde blev førerhuset slået i stykker og
flyverens iltmaske revet af. Han puttede
imidlertid resolut slangen i munden og fore-
tog en fin nødlanding i ørkenen med meget
ringe skade på maskinen. Senere lykkedes
forsøget, men man har alligevel opgivet
idéen. De mærkelige haleplansformer skyldes,

at man ville undgå at folde disse ligesom
planet for at kunne få den indenbords.

XP-85 var udstyret med en J-34 reaktor
med 1362 kg trykkraft. Oplysninger om præ-
stationer foreligger ikke.

Data: Spændvidde 6.46 m (sammenfoldet
1.65 m), længde 4.54 m.

North American F-86A Sabre.

Sabre har i over 1½ år indehavet den
absolutte verdensrekord i hastighed med
1079.841 km/t, og det bemærkelsesværdige er,
at rekorden blev sat med en standardjager
med bevæbning og normalt kampudstyr.

Sabre er altså den tredje af denne serie,
der er i større produktion og bruges i luft-
våbnet. Prototypen fløj i oktober 1947 og
var den første amerikanske jager, der — gan-
ske vist i dyk — overskred lydhastigheden.
Den første produktionsmaskine, F-86A, var
i luften i maj 1948.

Den er udstyret med en J-47A gasturbine
(2270 kg trykkraft), som får sin lufttilførsel
gennem maskinens næse. Som den første
jager er Sabre også forsynet med pilform
(35 grader) på såvel plan som rorflader med
henblik på at tillade den at flyve med stør-
re hastighed, før den generes af fænome-
nerne omkring lydhastigheden. Planerne er
udstyret med automatiske slots.

En ny version, YF-86D er udstyret med
»efterbrænder« og får luften ind gennem en
»mund« under selve næsespidsen, i hvilken
der er radar. Denne version er nu omdøbt
til F-95A.

Data: Spændvidde 11.3 m, længde 11.5 m,
planareal 22.4 m². Fuldvægt 6226 kg.

Bevæbning: 6 12.7 mm mgv. + evt. ra-
ketter.

Curtiss-Wright XP-87.

Mens de foregående jagere er beregnet til
»almindelig« jagervirksomhed, så er de næ-
ste numre i rækken bygget på et lidt andet
grundlag. XP-87 blev konstrueret til brug i
al slags vejr, selv under sådanne forhold,
hvor man ikke kunne få øje på fjenden med
det blotte øje.

Den er noget større, og der er plads til 2
mand side ved side. Planet er anbragt midt-
vinget, og gasturbinerne er installeret i to
naceller på planet. Ialt var der ikke mindre
end 4 gasturbiner på hver 1455 kg i proto-
typen.

Spændvidden var 18 m, og fuldvægten lå
væsentligt over de tidligere omtalte typer.

Typen er imidlertid senere blevet opgivet.

McDonnell XF-88.

Mens den normale »interceptor fighter«
først og fremmest er beregnet til hurtigt at
kunne finde og angribe fjendtlige bombere
i stor højde, og »all weather fighter«en som
sagt er beregnet til nat- og dårligt vejrsvy-
ning, så er der en tredje kategori, »penetra-
tion fighter«, der som navnet angiver skal
kunne gennembrænge fjendens forsvar og bl.
a. angribe jordmål i fjendeland foruden at
fungere som eskortejager.

En sådan type er XF-88, der er udstyret
med to Westinghouse J-34 turbiner på til-
sammen 2725 kg trykkraft. De er indbygget
i kroppen og har lufttilførsel i planroden.
Maskinen er 1-sædet, naturligvis med tryk-
kabine og katapultsæde, og den er med 6
20 mm maskinkanoner stærkere bevæbnet
end de tidligere. Som F-86 har den pilform
på alle rorflader.

Data: Spændvidde 12.0 m, længde 16.5 m,
Fuldvægten opgives varierende mellem 6800
og 8400 kg. Hastigheden menes at ligge om-
kring 1100 km/t.

Fra oven: Lockheed F-80B.
Convair XP-81.
Bell XP-83.
Republic F-84.
McDonnell XF-85.
North American F-86D = F-95A.
Curtiss-Wright XP-87.

Northrop F-89 Scorpion.

F-89 var konkurrent til XP-87 og gik af med sejren m. h. t. produktion. Den første fløj i august 1948. Den ser forholdsvis almindelig ud og drives af to J-35 gasturbiner på tilsammen 3410 kg tryk. De er anbragt på undersiden af kroppen.

Den to mands besætning, bestående af fører og radar-operatøren, sidder her bag hinanden.

Spændvidden er 16,8 m, længden 12,8 m, fuldvægten 14.530 kg. Topfart omkring 880 km/t.

Lockheed XF-90.

Så er vi nået til halvfemserne, og her er konstruktørerne for alvor begyndt at muntre sig. XF-90 er en penetration fighter, og den sylspidse næse og det pilformede plan er som et symbol på dens gennemtrængnings-egenskaber. Med de to J-34 gasturbiner indbygget i kroppen bag førerens plads ligner den trods pilformen alligevel med lufttilførselshullerne foran planroden F-80 en del. Haleplan og højderor er dog sat højere til vejrs, og de to ekstratanke er ikke anbragt i underkanten af plantipperne, men direkte for enden af tipperne.

Bevæbningen er på 6 20 mm kanoner, ligesom der sikkert vil blive anbragt raketter under planet. Det ret smalsporede understel trækkes ind i kroppen, idet det åbenbart kniber med at få det anbragt i de meget tynde planer (profilhøjde kun 8 % af korden på det tykkeste sted), som vist er de hidtil tyndeste på en jager. Der er slots i forkanten, meget fint indbygget, og for at holde landingsfarten lidt nede er der Fowler flaps. Og naturligvis bremseklapper, som er nødvendige på reaktionsdrevne maskiner, der savner bremsevirkningen af en propel i tomgang — for slet ikke at tale om en bremsende propel.

Man ved, at spændvidden er 12,2 m og længden en del mere, nemlig 16,75 m, og så er fuldvægten angivet at være omtrent det samme som på en DC-3, nemlig ca. 11,5 tons. Imidlertid mener andre, at den normale startvægt vil blive over 12,5 tons og med fuld bevæbning og ekstratanke snarere 14 tons.

Under alle omstændigheder er XF-90 den hidtil tungeste ensædende jager, og den er væsentlig tungere end sin konkurrent, XF-88. I betragtning heraf er det mærkeligt, at den har de samme motorer, selv om de her angives til tilsammen 2900 kg med tendens til at blive kraftigere endnu. På dens første prøveflyvning den 4. juni 1949 blev den da også hjulpet af JATO-raketter i starten, og man gætter på, at den enten normalt skal have hjælp af raketter eller skal have installeret kraftigere motorer.

Hvordan den er i landingen, er så også en sag for sig, for planbelastningen ser ud til at være ikke så lidt højere end de hidtidige typer har haft det. Fra omkring de 250 kg/m² kommer vi her op på 400 og endnu mere, og det må trods alle flaps medføre stor landingshastighed.

Dens styrke er imidlertid dens rækkevidde, som muligvis kan komme op på 3-8000 km i henholdsvis lav og høj højde, mens de nuværende typer rækker højst 2500 km. Hastigheden skulle nå op et sted mellem 1000 og 1100 km/t, mener man.

Republic XF-91.

XF-91 er en »interceptor« af højst mærkeligt udseende, idet bæreplanet er bredere ved tippen end ved roden. Normal tilspidsning er jo udad, og når Republic her på en

maskine, som oven i købet anvender et meget tyndt profil, går den modsatte vej, så må der have været tungtvejende grunde derfor, idet det medfører en indviklet og tung konstruktion af planroden. Årsagen er hensyntagende til tværstabiliteten, idet der på pilformede planer ofte optræder en udadrettet luftstrømning, som kan medføre, at tipperne staller på uønskede tidspunkter.

Iøvrigt er planet ikke som sædvanligt bygget fast til kroppen, men dets indstillingsvinkel kan ændres. Det bredsporede understel er i hver side udstyret med to tynde hjul i tandem, og de trækkes op udad i tippen.

XF-91, der fløj første gang i maj 1949, er udstyret med en J-47 gasturbine på 2270 kg tryk, men er også indrettet til fire raketter, der indbygges i en forlænget og tykkere halefinne, og som skal give ekstra skub på i start eller særlige situationer.

Data: Spændvidde 9,15 m, længde 13,72 m. Der foreligger ingen andre pålidelige data. Vægten menes at ligge nær de 7 tons og topfarten omkring de 1100 km/t.

Convair XF-92A.

XF-92A har modsat 91 planet spidset den »rigtige« vej, og det endda i meget høj grad, idet planerne er trekantede, og man mangler haleplan. Eller rettere kan man omvendt sige, at den har en trekantet bærende hale og ingen planer! Langs hele spændvidden løber der klapper, der fungerer både som krængnings- og højderor.

Oprindelig hed den Convair 7002 og var tænkt som et forsøg forud for jageren XF-92, som siden er opgivet, mens 7002 omdøbtes til XF-92A.

Den drives af en 2360 kg J-33 og er beregnet til hastigheder i selve lydhastighedsområdet og i store højder. Spændvidden er 9,45 m, længden 12,5 m. Fuldvægten omkring 5900 kg.

Maskinen fløj første gang i februar i 1949.

North American YF-93A.

Denne maskine er en direkte udvikling af F-86 Sabre, men medens denne suger luften ind i næsen, gør 93 det i siderne. Den har tvillingehjul i hovedunderstellet og er udstyret med en Pratt & Whitney J-48 reaktor, hvilket er den amerikanske udgave af Rolls-Royce Tay, der atter er en udvikling af Nene. Den har over 2800 kg trykkraft, og løber således udviklomt hurtigere end Sabre. En produktionsordre blev imidlertid sidste år indskrænket til et par prototyper.

Lockheed F-94.

Så slutter vi rækken, som næsten er en ring, fordi F-94 er en direkte udvikling af F-90, eller rettere af den to-sædede træningsudgave af Shooting Star. Det er imidlertid ingen træner, men en all-weather fighter, som i stedet for eleven medfører en radarmand samt over en ton radarudstyr. Bag kroppen er tykkere, fordi den 2090 kg J-33 reaktor er udstyret med en såkaldt »efterbrænder«, der forøger trykkraften.

F-94 er i produktion som en mellemtype, indtil de specielt byggede typer, som vi tidligere har omtalt, kan overtage arbejdet.

Om F-95 se under F-86.

PW.

Fra oven: McDonnell XF-88.

Northrop F-89.

Republic XF-91.

Convair XF-92A.

North American YF-93A.

Lockheed F-94.



DU OG DIN

HØJDEMÅLER

Det er overmåde vigtigt at kende sin højdemålers begrænsning



Modern trevisers højdemåler med tre visere. Den er inddelt i fod, og i ruden til højre ses barometerstanden i tommer.

NAVIGATØRER og bombekastere må nødvendigvis anvende meget nøjagtige metoder til måling af den virkelige højde af deres luftfartøj. Men selv om en pilot kun behøver at indstille højdemåleren efter en opgivet barometerstand, aflæse den indikerede højde, indføre en eventuel instrumentfejlkorrektur og omsætte indikeret højde til sand højde ved hjælp af computoren, vil han, hvis han nøjes med dette minimumskendskab, ikke føle sig fuldt tilfredsstillt. Vi vil derfor her se lidt på dette betydningsfulde instrument.

Den moderne, fod-inddelte visers højdemåler, der iøvrigt er så følsom, at den er i stand til at måle højden af et almindeligt hus, hvis man tager den i hånden og kravler op på taget, er et trykmåleinstrument, der ligeså godt kunne være inddelt som et almindeligt barometer. Som bekendt kan atmosfærens tryk holde ligevægt med en kviksølvstøbe af længden 760 mm eller 29,92 inches. Da man senere har fundet det uhensigtsmæssigt at måle et tryk i længdeenheder, bruges nu oftest — og i ICAO-lande kun — enheden millibar, idet

$$760 \text{ mm} = \frac{76 \times 13,6 \times 9,81}{1000} = 1013,2 \text{ mb,}$$

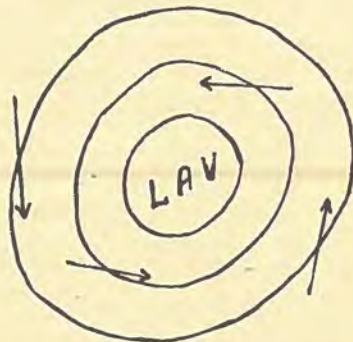
hvor 76 er antallet af kubikcentimeter kviksølv og 13,6 dets vægtfylde. Multipliseres denne vægt med tyngdens acceleration, der er 9,81 m/sek², har vi kraften målt i dyn. Da 1 mb er 1000 dyn, må vi dividere med 1000.

I den internationale standardatmosfære, efter hvilken højdemåleren er graderet, er lufttrykket 1013,2 mb, temperaturen +15° C. og temperaturgradienten 0,65° C. d.v.s. at temperaturen aftager 0,65° C. for hver 100 m stigning, og luften er tør. I denne atmosfære svarer et trykfald på 1 mb til ca. 8 m stigning nær jordoverfladen. I ca. 5½ km højde er trykket kun det halve og lufttætheden aftagen med højden derfor også kun det halve. Altså svarer en trykændring heroppe på 1 mb til en højdeændring på ca. 16 m.

Men trykfaldet i højden afhænger af luftens temperatur. Jo koldere luften er, jo tungere er den, og jo større en del af dens vægt vil da være at finde i de lavere luftlag. Det vil igen sige, at når vi i standardatmosfæren finder trykket 986 mb i 200 m højde, så vil vi i en kold luftmasse finde dette tryk allerede i 190 m højde, men i en varm først i 210 m højde. Men i alle 3 tilfælde viser højdemåleren 200 m, fordi trykket 986 mb er beregnet for 200 m højde. Det praktiske resultat heraf bliver:

Hvis man flyver i en relativ kold luftmasse, vil luftfartøjet være nærmere jorden, end højdemåleren viser. I en relativ varm luftmasse vil det være højere oppe. Fejlen kan i 1500 m højde let være 100 m. Dette er især vigtigt at huske ved overflyvning af bjerglandskab i koldt vejr.

En anden vigtig ting at huske er, at ved flyvning fra et højt lufttryk til et lavere vil luftfartøjet være nærmere jorden, end højdemåleren viser. Flyves fra lavt til højt tryk, bliver det naturligvis omvendt. Idet vi husker på den nordlige halvkugles vindretninger omkring lavtryk, konstaterer vi let, at vi under en flyvning med afdrift til højre bevæger os mod lavere lufttryk og således kommer nærmere jorden, end højdemåleren fortæller os. (se fig.).



Vindretningerne omkring et lavtryk på den nordlige halvkugle.

Lad os antage, at vi skal flyve fra Kastrup til Tirstrup i 200 m højde, og trykket i Kastrup er 1015 mb, men 990 mb i Tirstrup. Trykforskellen er 25 mb, og da en tryksænkning på 1 mb svarer til en stigning på ca. 8 m, vil de 25 mb svare til ca. 200 m. Dette vil igen sige, at piloten, såfremt han stadig holder sig til samme højdemålervisning, vil bevæge sig på den isobarflade, der har trykket 1015 mb. Han vil da ved ankomsten til Tirstrup — hvis han når så langt — befinde sig på jorden til trods for højdeangivelsen 200 m.

Da lufttrykket også afhænger af den reelle højdeforskel mellem de to pladser, bliver den praktiske lære af ovenstående, at man snarest muligt under en flyvning til en anden plads bør indhente oplysninger om det herskende tryk på denne.

Vil man under en indflyvning til landing tage højde for højdemålerens træghed, kan man subtrahere ca. 1 mb fra den opgivne qfe (d.v.s. barometerstanden ved startbanens overflade). Men for ikke at skulle tænke over, hvorvidt man skal subtrahere eller addere, er det bedre først at dreje den opgivne qfe frem i ruden og derefter kun at se på den store højdemålerviser og dreje den til at vise lidt ringere højde, f. ex. 20 fod. d.v.s. 1 delestreg på skiven.

Højdemåleren er konstrueret således, at lige meget hvilken værdi man sætter på barometerskalaen, så vil højdemålerens visere vise højden over eller under det sted, hvor den valgte barometerstand hersker. Det er netop det, man bruger i praksis. Man nærmer sig en flyveplads, forlanger en qfe og stiller skalaen på denne værdi. Da vil højdemåleren vise, i hvilken højde man er over det sted, hvor det opgivne tryk hersker — dog forudsat, at man befinder sig i en standardatmosfære.

På de lange strækninger uden for lufthavnens kontrolområder flyves med højdemåleren indstillet på den såkaldte trykhøjde (pressure altitude). Denne fås ved at stille barometerskalaen på 1013,2 mb. Dette standardtryk bevæger sig op og ned i forhold til havoverfladen, hvoraf man ser, at det at flyve i trykhøjde kun har værdi for højdeafskillelse, men giver ikke piloten nogen oplysning om hans virkelige flyvehøjde.

En anden metode til at finde trykhøjde består i at bruge de små, hvide, bevægelige trekanten på højdemålerens skala. Disse kaldes på engelsk »index« eller »reference markers« og er nu standardudstyr på alle finhøjdemålere. Sætter vi 1013,2 mb i ruden, vil index stå over 0 på skalaen. Sætter vi derimod højdemåleren på 0, vil index vise afvigelsen fra normaltrykket. De kan kun bevæges med stilleknappen under højdemåleren og vil da altid bevæge sig lige så meget som højdemålerviserne, men i modsat retning. Lad os antage, at ruden viser 1013,2 og højdemålerviserne 1200 fod. De 1200 fod er altså trykhøjden. Hvis vi nu drejer højdemålerviserne ned på 0 fod, vil index stå ud for +1200 fod. Altså kan vi også finde trykhøjden ved at dreje højdemålerviserne til 0 fod og aflæse index.

Indstilling af højdemåleren

Spørgsmålet om, hvordan højdemåleren skal være indstillet under flyvning, er af stor betydning. Fartøjer, der flyver i dårlig sigtbarhed på de af flyvekontrollen eller af kvadrantshøjdereglen fastsatte højder, må have højdemåleren indstillet på samme barometerværdi, for at højdeforskel virkelig kan opnås og kollisionsfare derved undgås. Her til kommer det gamle krav om rigtig indstillet højdemåler for ved hjælp af kort at kunne fastslå flyvehøjden over terrænet.

Ifølge de af ICAO fastsatte regler skal ved flyvning qnh være indstillet, qnh er barometerstanden for en plads reduceret til havoverfladen iflg. formelen for den internationale standardatmosfære, til forskel fra qff,

der er barometerstanden reduceret til havoverfladen iflg. den barometriske højdeformel.

Da højdemåleren er graderet ifølge den internationale standardatmosfære, viser højdemåleren, der er indstillet på qnh, i et luftfartøj, som står på jorden, pladsens virkelige højde over havet. Dette er ikke altid tilfældet, hvis højdemåleren er indstillet på qff. Forskellen mellem qff og qnh kan blive helt op til 10 pct. af pladsens højde over havet.

Her i Danmark kan forskellen mellem qff og qnh ikke få nogen praktisk betydning, når man tager den nøjagtighed, hvormed man er i stand til at indstille sin højdemåler, i betragtning. Noget andet bliver tilfældet, hvis man f. ex. skal lande på en plads, der ligger 2000 m over havet. Her vil normale atmosfæreforhold let kunne medføre en omstilling af højdemåleren til en lavere mb-værdi, end skalaen har, (de fleste barometerskalaer går fra 800 mb til 1050 mb). Man kan da indstille denne på qff i stedet for qfe, men dette vil ikke medføre, at højdemåleren vil vise pladsens højde ved landing, hvorimod dette vil være tilfældet, såfremt højdemåleren stilles på qnh. qff har kun den fordel, at den kan fås direkte fra vejrkortene (observationerne), mens qnh først fås efter en omregning.

Med modsat udvikling mod hurtige luftfartøjer og mere intensiv flyvning i nedsat sigt bliver det sandsynligvis nødvendigt, at man overalt — både i civil og militær flyvning — går over til samme højdemålerindstilling. For højdediskillene af luftfartøjer, der flyver efter ICAO-reglerne, bruges den qnh-værdi, som meddeles pr. radio, når fartøjerne ved indflyvning i kontrolområdet første gang får forbindelse med den pågældende station. For Danmark gælder 3 qnh-værdier, nemlig værdierne for Kastrop, Ålborg og Blåvand. Nærmeste radiostations qnh skal anvendes. For landing anvendes qfe, hvortil der skiftes, når luftfartøjet får landingsnummer 1.

Derimod har RAF bestemt, at højdemåleren altid skal være indstillet på qnh. Nogen omstilling før start og landing til qfe skal ikke finde sted. En sådan forskrift virker forbavsende, men forklaringen på, at den er udstedt, indeholder meget af interesse.

Man hævder, at metoden med at indstille højdemåleren, så den står på 0, når fartøjet står på jorden, har medført, at piloten ikke i tilstrækkelig grad erindres om højdemålerens egenskaber, d. v. s. at højdemåleren ingenlunde viser den absolutte højde over jorden. Hvis piloten anvender nulstillingen før hver start, så accepterer han situationen uden videre, kontrollerer ikke højdemålerfejl og tvinges ikke til at tænke på terrænets højdeforhold samt tryksituationen før hver flyvning. Han starter ofte ubevidst med den opfattelse, at højdemåleren viser højden over jorden og har fra begyndelsen af sin uddannelse fået en mere eller mindre bevidst fejlagtig opfattelse af højdemåleren. Antal af havarier, som forårsages af kollision med højt terræn under flyvning med dårlig sigt, tyder på, at de nuværende bestemmelser for højdemålerindstilling ikke er heldige. Specielt under krævende omstændigheder har piloten en vis tendens til at falde tilbage til den vane, at højdemåleren viser absolut højde over jorden.

Hvis man på den anden side anvender qnh-værdien, så vil piloten, når han sætter sig i luftfartøjet, aflæse f. ex. 100 på højde-

måleren og, når han er yngre og mere uerfaren, umiddelbart tro, at der er noget galt og derved tvinges til at tænke efter, hvordan forholdene er. Under uddannelse har instruktøren derved en udsøgt lejlighed til ved gentagne tilfælde at indprente eleven højdemålerens begrænsning. Endelig medfører en generel fastholdelse af qnh-værdien, at de øvrige q-forkortelser vedrørende højdemålerindstilling kan stryges, hvorved risikoen for misforståelser mindskes.

En omstilling af højdemåleren, inden et luftfartøj begynder sin indflyvning til landing i nedsat sigt, er RAF ej heller tilhænger af. Piloten er nemlig i denne situation udsat for et stort psykisk pres, hvorved misforståelser og dårlig indstilling af højdemåleren kan finde sted. Hvis man må »gå om« og igen »blande sig« med de øvrige fartøjer, der venter på landing, gives der herved lejlighed til yderligere misforståelser og fejlgreb, særlig i uroligt vejr om natten. Væner man derimod piloten til altid at anvende qnh, så tvinges han til før indflyvningens begyndelse at tænke på, hvor højt landingspladsen ligger over havet, og hvor højt terrænet hæver sig i nærheden.

Den største fordel ved den gamle metode, d. v. s. qfe-indstillingen, er, at højdemåleren — med hensyntagen til dens sædvanlige fejlkilder — direkte viser højden over landingsbanen. Med denne indstilling bliver direktiverne m. h. t. flyvehøjde og synkehastighed under instrumentflyvning noget forenklet, og en minimumshøjde kan fastsættes for alle tilfælde, ved hvilken indflyvningen skal afbrydes, hvis ikke jordsigt nås. Det bedste er altid, at piloten før indflyvningens begyndelse efter studium af kort over pladsen samt kendskab til sin egen begrænsning m. h. t. instrumentflyvning fastsætter, på hvilken højdemålervisning indflyvningen skal afbrydes, hvis ikke jordsigt opnås.

Fejlkilder ved højdebestemmelse

Helt sikker på at højdemåleren viser korrekt, kan man kun være i eet eneste tilfælde, nemlig hvis man stiller den på 0 og forbliver på jorden. Fejlkilderne er mange og kan ligge i:

atmosfæren (tryk, temperatur, vind), instrumentet, det statiske ledningssystem, pitotrøret, forkert bestemmelse af barometerstanden, forkert indstilling af mb-skalaen og forkert aflæsning af instrumentet.

Af disse giver en fejlagtig indstilling af barometerskalaen lettest adgang til store fejlvísninger.

Fejlen i det statiske ledningssystems forbindelse med atmosfæren ligger i, at de tryk, som virker på luftfartøjets forskellige ydre dele, ikke er ens, men høje f. ex. langs planforkanten og pitotrørets spids og lave f. ex. på planetets overside. For hver hastighed kan visse punkter udvelges, i hvilke der hersker et tryk, der er lige så stort som den uforstyrrede lufts statiske tryk. For en vis hastighed er det statiske rørs åbninger beliggende netop i sådanne punkter, men for enhver anden hastighed er dette ikke tilfældet. Da stedet for disse åbninger ikke praktisk kan flyttes under flyvning, behæftes tilsluttede instrumenter med en hastighedsbetingsfejls, som har fået benævnelsen »pladsfejls«. Denne er individuel for hver luftfartøjstype. Sædvanligvis er den 0 ved landingshastighed og temmelig ubetydelig ved hastig-

heder under 300 km/t. Oftest er pladsfejls-korrektionen positiv ved stor hastighed, så luftfartøjet ligger højere, end højdemåleren angiver, men det modsatte forekommer f. ex. hos Spitfire. Som eksempel på pladsfejls betydning kan nævnes, at hvis en Spitfire og en Vampire passerer hinanden i luften med største hastighed og med samme højdemålervisning, da ligger Vampire'n ca. 400 m over Spitfire'n. Dette kan få nogen praktisk betydning, når luftfartøjer »stables op« i ventepositioner før instrumentlandinger.

Højdemålerfejl ved flyvning over bjergegne

Der findes forudsætninger for, at højdemåleren kan vise betydelig forkert ved høje vindstyrker over kuperet terræn. Årsagen er, at en luftstrøm, som passerer en højderyg, sammenpresses og får forøget hastighed, hvorved det statiske tryk synker.

En flyver kunne således ved Mount Washington i USA ved hjælp af et specialkamera fastslå sin virkelige flyvehøjde til 1900 m samtidig med, at højdemåleren viste 2350 m. Højdemåleren, hvis indstilling nøje blev kontrolleret, viste således 450 m for højt.

Andre flyvere har rapporteret, at de med nød og næppe kunne passere over bjergtoppe på trods af, at højdemåleren viste mindst 300 m overskudshøjde.

Disse problemer er endnu ikke færdig-experimenterede, men de nævnte forhold bør altid huskes, når man flyver i nedsat sigt og store vindstyrker over bjergene. Bjerge, der ligger frit på fladt land, og bjergtoppe og bjergpas, der markeret rager op over det omkringliggende terræn, er sandsynligvis de farligste.

Husk

- 1 mb (= ca. 0,03 inch) svarer til ca. 8 m (26 fod).
1 inch (= ca. 34 mb) svarer til ca. 272 m (900 fod).

Da alle højdemålere ikke er ens, er det en god vane, før man påbegynder en flyvning, under hvilken der kan blive tale om instrumentflyvning, at lægge mærke til, hvorledes barometerskalaen er inddelt og her især mærke sig:

- a) i hvilken retning tallene på skalaen stiger,
 - b) om hver delestreg gælder 1 mb eller 2 mb og
 - c) om hvert tiende eller hvert tyvende tal er påtrykt.
2. Hvis barometerskalaen drejes til et lavere tryk, vil højdemåleren også vise lavere højde.
 3. Ved flyvning mod lavere lufttryk vil luftfartøjet være nærmere jorden, end højdemåleren viser. Haves afdrift til højre, flyves på den nordlige halvkugle mod lavere lufttryk.
 4. Ved flyvning i en luftmasse, der er koldere end + 15° C. i 0 m højde, vil luftfartøjet være nærmere jorden, end højdemåleren angiver. Regn i koldt vejr altid med, at højdemåleren viser 10 pct. forkert til den farlige side.
 5. Vær altid omhyggelig med højdemålerens indstilling. Lær at kende dens fejl, så du kan udnytte den uden risiko. Kender du ikke instrumentet til bunds, så tag altid en stor margin, når det gælder at undgå kollision med jorden. Højdemåleren viser praktisk talt aldrig højden over terrænet.

Dan.

Behandling af pertussis (kighoste) ved højdeflyvning

af Gøsta Fraenckel, Gøteborg

Bearbejdet til offentliggørelse af Harald Harpøth,
læge ved Zone-Redningskorpsets Flyvetjeneste, København

»Jag tror på højdeflyvning som botemiddel mod kighoste, och jag får tillsvidare vara nöjd med at et stort antal af de flygna barnens föräldrar nu mera också tro på dess effektivitet.»

EFTER offentliggørelsen af Zone-Redningskorpsets beretning om »Behandling af pertussis ved højdeflyvning og ophold i undertrykskammer» i »Nordisk Medicin» 1949 41. 164. henvendte den kendte svenske flyveveteran Gøsta Fraenckel sig til Zone-Redningskorpsets Flyvetjeneste og anmodede os om at gennemse og eventuelt offentliggøre et arbejde angående samme emne, som han havde udført i årene 1940—49. Når han ikke selv ønskede at fremlægge dette, var det, fordi han som lægmand ikke mente at have forudsætningerne dertil, og den læge, han samarbejdede med i Gøteborg, ikke havde tid.

Ved gennemlæsning af arbejdet — med de omhyggeligt førte journaler — fandt jeg dette så interessant, at en offentliggørelse syntes berettiget, og resultaterne — desværre i stærkt sammentrængt form — fremlægges derfor herved:

Allerede i året 1938 — meddeler Fraenckel — havde Aeroklubben i Gøteborg gennem tidsskrifter nogen kendskab til højdeflyvning anvendt som helbredelsesmiddel mod kighoste, asthma og høfeber. Da der imidlertid kun forelå få meddelelser fra udlandet og ingen fra Skandinavien, tog Fraenckel resolut dette spørgsmål op til nærmere undersøgelse, og i februar 1940 foretoges den første højdeflyvning med et 3½ års barn, lidende af kighoste. Flyvemaskinen var en åben D.H. Moth Major. Der noteredes $\pm 17^{\circ}$ C. i 3000 m højde. Barnet var raskt 4—5 dage senere, og takket være dette gode resultat indkom ansøgninger om at få børn op til flyvning. Forsøgene måtte imidlertid opgives p. gr. af krigen og blev først genoptaget efter denne i efteråret 1945, og dette er een af grundene til, at materialet ikke er større, end det er; — en anden er, at Fraenckel selv måtte udføre arbejdet i sin knapt tilmalte fritid og kun i fint vejr, da maskinen var åben og uden radio.

Materialet omfatter til trods herfor dog 200 patienter, som alle er lidende af kighoste på forskellige udviklingsstrin af det krampagtige stadium. Flyvningerne foretoges for de første 162 patienters vedkommende i den åbne Moth Major, mens de resterende behandledes i den lukkede Saab Safir. Når det drejede sig om ganske små børn, fulgte altid en voksen pårørende med, og da temperaturen ofte var negativ i højden, blev det forlangt, at børnene var godt varmt påklædt på flyvedagen, som var afhængig af vejrrapporten. Stigningen foregik så hurtigt som muligt med de forhåndsvarende maskiner, men Fraenckel mener — som vi — at dersom det engang bliver almindeligt at benytte hurtigere typer, må det sikkert være nødvendigt at begrænse stige-hastigheden af hensyn til frygten for slimbhindebristninger i trommehinde og bihulernes slimbinder. Maskinen befandt sig i 15 minutter i tophøjden, hvorefter nedstigningen skete med 100 m/min. Alle flyvninger udførtes over flyve-

pladsen, således at en nødlanding i tilfælde af motorstop kunne foregå på denne. Udgifterne, der beløber sig til 65—70 kr. pr. patient, afholdes af Fraenckel selv. Disse tør man ikke anse for værende særlig høje, dersom en langvarig og besværlig sygdomsperiode — såvel for børn som forældre — kan blive væsentligt afkortet.

Børnene blev undersøgt af dr. Axel Larsen, læge ved flyvevåbnet, og han angav selv flyvehøjden i hvert enkelt tilfælde, bedømt i relation til barnets tilstand, idet meget dårlige børn ikke gerne førtes op i den store højde.

Efter flyvningen indgav forældrene en rapport, som i tvivlstilfælde bedømtes af lægen. Dersom meddelelse ikke var indgået senest 1 uge efter flyvningen, henvendte man sig til forældrene. — Ved bedømmelsen af materialet er der i gruppen »afgjort bedring» kun medregnet de patienter, hvis typiske kvælningssanfald ophørte efter 4—5 dage, eller straks ophørte inden for det døgn, hvor flyvningen fandt sted. — Resultatet af samtlige flyvninger viser ca. 25 pct. bedring straks efter foretaget flyvning, 50 pct. bedres efter 4—5 dages forløb, mens 25 pct. ikke påvirkes. Hvis materialet opdeles i *aldersgrupper*, viser det sig, at den hurtigste bedring ofte indtræder hos yngre end hos større børn, hvorimod bedringen efter 4—5 dage tiltager med alderen.

Flyvehøjden var i begyndelsen 3000 m, men senkedes for patienterne 89—131's vedkommende til 2000 m dels for at spare benzin og dels for at se virkningen deraf; men af de sammenstillinger, der er gjort med henblik på undersøgelsen af indvirkningen på patienterne, fremgår det klart, at flyvning i 2000 m giver det dårligste resultat, hvorimod der findes en afgjort — men uforklarlig — bedring, når der flyves i 2500 m højde. Dette gælder for såvel 1.ste som 2.den gang højdebehandlede patienter. Da dette konstateredes, hævedes atter højden fra patient 132 til 2500 m eller derover i enkelte tilfælde, men af de få forsøg, der udførtes, mener han ikke at kunne udtale sig om, hvorvidt denne højde skal holdes i fremtiden, eller den skal forøges — det synes imidlertid, som om en stor flyvehøjde hæver virkningsgraden i det tidlige stadium.

Årstidernes indvirkning kan der ikke siges noget om, men det er som om første kvartal af året giver de dårligste resultater — formentlig fordi der på grund af kulde og dårligt vejr er en del tilstedeværende catarrhalier (slimbhindebesværligheder).

Da flyvningerne er udførte på alle årstider, har patienterne altid været underkastet vidt forskellig *temperaturpåvirkning* i højden, hvor der altid er noteret den laveste temperatur. Man kan imidlertid ikke af temperaturrens indflydelse slutte sig til noget som helst.

Sammenligner man bedringsprocenten hos vaccinerede og ikke-vaccinerede børn, er der ingen forskel, hvilket er interessant og et resultat, vi også kom til.

Fraenckel har dernæst gjort en *sammenstilling af resultaterne med opdeling i grupper efter tiden efter kvælningssanfaldenes første optræden*, og denne opdeling er fore-

taget i 5-dages perioder. Af denne sammenstilling synes at fremgå, at flyvning i de første 10 dage ikke har så god virkning, som flyvning på et senere tidspunkt. Resultaterne af flyvningen inden for de første 10 dage synes dog ikke at være utilfredsstillende. Når de typiske anfald har været i længere tid, er virkningen altid momentant.

I de tilfælde, hvor flyvningen ikke har ført til resultat, skyldes dette undertiden, at patienterne samtidig har lidt af andre sygdomme, selvom der i materialet selvfølgelig også omtales ukomplicerede tilfælde af kighoste, der ikke påvirkes af behandlingen.

Hans iagttagelser viser, at børnene i alderen 0—4 år som regel sov under turen, men at de undertiden fik kighosteanfald i højden, og endvidere, at mange fik typiske anfald under landingen. Som omtalt bedredes ca. 70 pct. — nogle umiddelbart efter flyvningen og andre 4—5 dage senere, men først efter at anfaldene undertiden var blevet forværret i disse dage. I de tilfælde, der blev betragtet som bedrede, holdt der sig ofte en let hoste af kortere eller længere varighed.

Fraenckel slutter sit interessante arbejde med nogle overvejelser, hvor han søger at belyse de forhold, der taler for og imod behandlingen af kighoste ved højdeflyvning. Meningerne om højdeflyvning som behandling er nemlig, som her i Danmark, noget delte, men efter disse flyvninger er udført, anbefaler dog et stigende antal af læger patienterne at forsøge denne form for helbredelse, og denne finder angiveligt sted flere steder i Sverige. I Linköping, hvor den svenske flyveindustri har til huse, udføres f. eks. en hel del flyvninger anbefalede af læger. Resultaterne påstås at være gode; men de kan ikke direkte sammenlignes, da de er udført vidt forskellige steder i Sverige og ikke efter nogen bestemt plan.

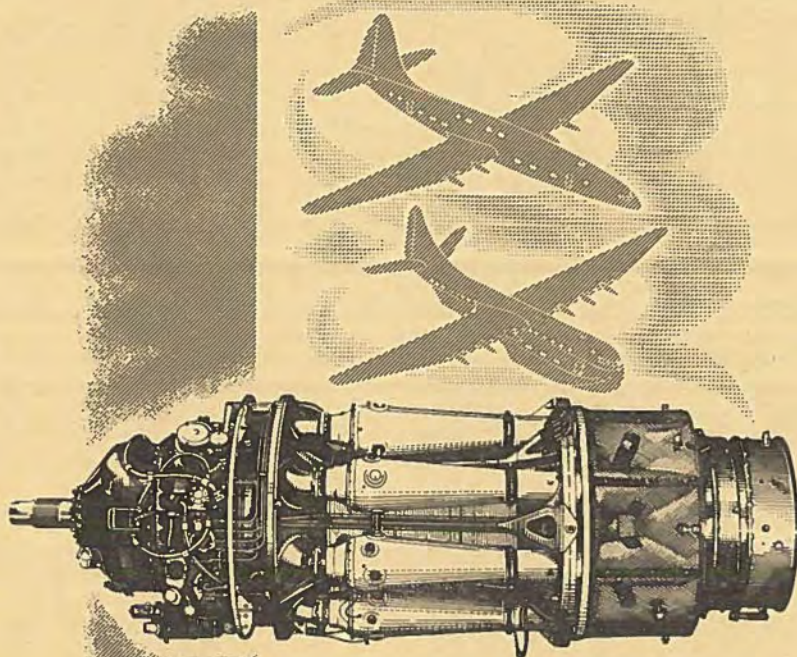
Det synes imidlertid at være en god bekræftelse for højdeflyvningens gode virkning, at man uden nogen reklame har kunnet foretage flere hundrede flyvninger rundt i Sverige og Danmark — blot fordi den ene patient anbefaler behandlingen til den anden.

Modstandere af højdeflyvningen anfører, at dersom denne hjælper, er det et rent tilfælde og evt. beroende på chockvirkning. Mod disse påstande anfører Fraenckel følgende:

1. At virkningen er lige god på nyfødte som ældre patienter.
2. At småbørn som regel sover under flyvningen.
3. At virkningen på patienten næsten altid er den samme, idet bedring enten fremkommer straks eller efter 4—5 dages forløb.
4. At bedringsprocenten afgjort er større ved flyvning på over 2500 m end ved 2000 m, hvilken højdeforskel de syge ikke kan bedømme.

Disse argumenter synes Fraenckel (og vi andre også) så afgjort taler for en effekt af flyvningen, og man kan ikke uden videre forklare de opnåede resultater som »tilfældighed».

Fraenckel anfører yderligere, at det ofte er svært at fastslå, om en patient har kighoste eller ikke, men han imødegår selv sin tvivl ved at anføre, at patienterne jo er undersøgt af læger, og dersom de ikke har været angrebet af kighoste, så må der jo findes en anden besværende sygdom af lignende art, som imidlertid er bedret. Hvorfor flyvningen hjælper, ved han lige så lidt som vi andre.



PROTEUS PROPELTURBINER

Til den flermotorede Princess flyvebåd og til Brabazon II er der blevet konstrueret en sammenkoblet kraftkilde bestående af to Proteus turbiner, der er indbygget med akslerne parallelle, og som driver et fælles propelgear. Dette reduktionsgear driver de to modroterende propellers koaksiale aksler. Det fremtrædende ved den 3500 hk „Bristol“ propelturbine er den store kraftydelse ved en forholdsvis lille motordimension, og dens særligt lave brændstofforbrug.

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

U.S. Airforce demonstrerer sit luftredningsmateriel i Københavns Lufthavn



Redningsbåden foran den Boeing SB-17G, der medfører den. Under næsen på »fæstningen« ses radarinstallationen, hvormed man søger efter de nødstedte.

INDEN afrejsen fra Danmark foreviste de amerikanske styrker, der havde eftersøgt den forsvundne Privateer, deres redningsmateriel i Københavns Lufthavn. Efter at luftfartsinspektør *Dalbros* havde budt velkommen, fortalte captain *Klingler*, at man havde foretaget 94 flyvninger med 20 maskiner fra Kastrup og fløjet 940 timer. Et område på ca. 300.000 kvadratkilometer var blevet undersøgt.

En Boeing SB-17G med redningsbåd blev vist. Den flyver med 10 mands besætning (3 flyvere, 1 navigatør, 1 radiotelegrafist, 1 radarbetjener samt endnu 4 mand). Hvis man finder en gummibåd med overlevende, smider man en A 1 redningsbåd ned fra en højde af ca. 450 meter, idet man flyver godt 200 km/t. Idet båden, der er ophængt i bombeflyhængningsapparaterne, falder fri, udløses automatisk 3 15-meters faldskærme. Båden rammer vandet i en vinkel på 60 grader og retter sig automatisk op, selv om den skulle

kæntre. Tre raketter afskyder automatisk liner ud til tre sider for at hjælpe de nødstedte op.

Hvis de ikke kan klare sig selv, springer to mand i gummidragter ud med faldskærm, svømmer hen til dem, og alle går ombord i redningsbåden. Her fjerner man faldskærmene og går i gang med arbejdet efter rigtige instruktioner, der er anbragt i den.

Båden er udstyret med mad til 12 mand i 2 uger (i et tilfælde har 38 mand levet af den i tre uger) og apparater til at gøre saltvand til drikkevand. En nødradiosender findes, men ingen modtager. Båden er en bagt krydsfinerkonstruktion med 22 vandtætte rum. To motorer kan give den en fart af 6-8 knob, og desuden er der sejl.

Til supplement af madforsyningen er der fiskegrejer ombord — og så rigeligt med tyggegummi til at holde munden våd. Der er første-hjælps-udstyr, blodplasma, solcreme, regnfanger, navigationsudstyr, luftmadrasser,

markeringspulver, der kan ses fra luften (alt er iøvrigt malet kraftigt gult), lypistoler og meget andet.

Sergenten, der gennemgik enkelthederne, bemærkede iøvrigt, at de ombordværende sjældent interesserede sig meget for maden, da de var søsyge 95 pct. af tiden, men de var alligevel »mighty glad to see you«, når de mødte nogen.

Den gamle fæstning gør god tjeneste som redningsflyvemaskine, men amerikanerne glædede sig til at blive forsynet med Superfæstninger til dette job. Iøvrigt fik man også et par Fairchild Packetts forevist og fik kort sagt et indtryk af en storstilet hjælpeorganisation.

★

Utrolig historie

Her er en trist historie, der fornylig tildrog sig på en flyveplads et eller andet sted i udlandet:

En motormaskine stod klar til start med et Olympia svæveplan hængt bagl. Begge førere var på plads, men der var ingen til at svinge propel. Motorflyveren stiger ud for at gøre det uden at kontrollere stillingen af gashåndtaget, der var — helt fremme! Han tager et energisk tag i propellen, der giver ham et ordentligt skub og går i gang med fuld fart, hvorpå motormaskinen og svæveplan begynder at køre fremad. Motorflyveren må åbenbart være sat ud af spillet, og svæveplanets fører er kommet i en delikat situation alene. Hvad tror De, han gør?

Han stiger ud af sit svæveplan uden at ud-koble dette og forsøger at løbe frem for at stoppe motormaskinen. Men ak, det var forgæves, og de to førerløse luftfartøjer begynder sig op i deres rette element, men opdager hurtigt, at de ikke kan klare sig alene, og vender brat, meget brat, tilbage.

Sic transit gloria mundi!

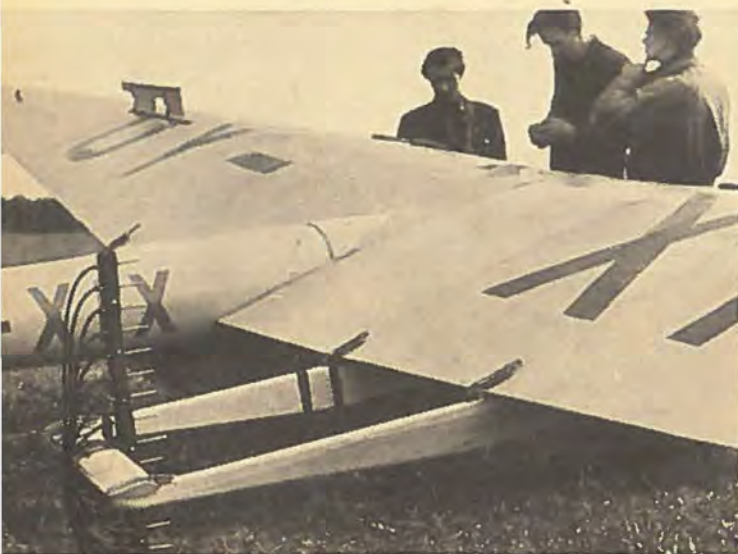
Verdensmesterskabet i Örebro

Til konkurrencerne om verdensmesterskabet i svæveflyvning i Örebro har KDA tilmeldt to danske hold. Det ene er et Århus-hold med *Harald W. Jensen* (Cowboy) som fører af Hütteren, det andet et hold fra Polyteknisk Flyvegruppe med *K. Rasmussen* som fører af Fi-1.

Cowboy drog i begyndelsen af maj sammen med *John Wetlesen* og *Paul Klarshov* på en tur til Frankrig for at træne.

Der er ialt tilmeldt 12 nationer med 36 planer.

Polyteknisk Flyvegruppe eksperimenterer nu med måling af profilmodstand på svæveplan. Billederne viser, hvordan måleapparaterne er monteret på gruppens Fi-1. En række pitotrør er ved gummislanger forbundet med et manometer, der fotograferes med en Leica. Fotografiet opmåles, og heraf kan profilmodstanden beregnes. Formålet er at udvikle nye profiltyper med stærkt formindsket modstand.





FOR 31 ÅR SIDEN ...



Den første transatlantiske flyvning

fandt sted d. 14/15. juni 1919 fra Newfoundland til Irland
og varede 16 timer 12 min. med et Vickers Vimy bi-
plan udstyret med to Rolls-Royce Eagle 360 hk motorer.

ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.

NYT UDE OG HJEMME

En helikopter looper

Den amerikanske flyver *Bill Murray*, som er indflyver for Kaman Aircraft Corporation, har fornylig foretaget et loop med en helikopter. *Bill Murray* fløj en K-225 helikopter over luftmarinestationen ved Patuxent River i Maryland, og ved denne lejlighed imponerede han hele luftmarinestationens personale ved pludselig at trække helikopteren rundt i det nydeligste loop. Han forklarede bagefter, at der ikke havde været den mindste vanskelighed ved at loope med luftfartøjet. Tidligere er også en stor Piasecki-helikopter blevet loopet.

Schiphol lufthavn 30 år

Den 17. maj havde Amsterdam lufthavn, Schiphol, bestået i 30 år. Den dag for 30 år siden landede et åbent DH-9 biplan, som kom fra London med to passagerer. Som årene er gået, er trafikken på lufthavnen uægtelig blevet noget større, — og det samme kan siges om selve lufthavnen. Denne har udviklet sig til en lille by, der ikke alene danner basis for KLM's 135.000 km lufttrænet, men som tillige trafikeres af 20 andre luftfartsselskaber. Om dagen lander eller starter en flyvemaskine hvert sjette minut. En million mennesker besøger hvert år lufthavnen for at betragte livet derude. Den oprindelige lille eng på 60 ha er blevet til en ca. 600 ha stor lufthavn med ca. 23 km start- og rullebaner. Det oprindelige personale på 7 mand er vokset til ca. 8000.

Comet'en fortsætter sine prøve-flyvninger

De Havillands Comet er begyndt at se sig om i verden. Rekordflyvningerne til Rom, København og Nordafrika har kun været nogle af etaperne i en lang række af prøveflyvninger, som i maj måned har været foretaget i Afrika, hvor Comet'en er blevet prøvet under tropernes vanskelige klimatiske forhold. Medio maj havde Comet'en ialt fløjet 210 timer fordelt på 172 flyvninger. Flyvningen fra England til Ægypten var blevet foretaget på 5 timer 10 minutter.

Opvarmning af flyvemotorer inden starten

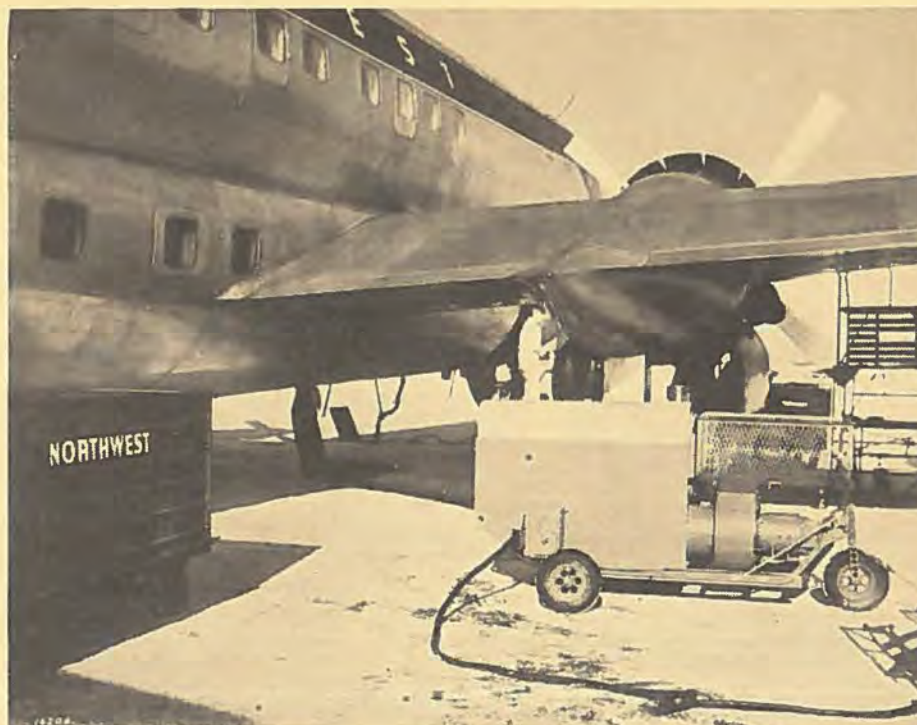
Enhver, der kender lidt til motorer, ved, at man for at skåne dem mest muligt må varme dem langsomt op, når vejret er koldt. Dette gælder i høj grad flyvemotorer. Northwest Airlines har til dette formål anskaffet nogle nykonstruerede »forvarmere«, som er let transportable, og som med fordel kan anvendes på en flyveplads. Opvarmningsanlægget, der vejer ca. 100 kg, drives af en elektromotor. Til opvarmningen kan anvendes enten benzin eller petroleum. Den varme luft ledes til motoren gennem en kørredskanal.

Hvor hurtigt kan man flyve ved hjælp af propeller?

Lige siden krigens slutning har propelteknikerne arbejdet ivrigt på at kunne besvare dette spørgsmål, og nu, hvor konkurrencen fra reaktorer og propelturbiner sætter ind for alvor, er det af største betydning at få dette spørgsmål klaret. Det har hidtil været en almindelig antagelse, at propellen ikke var meget værd, når det gjaldt om at komme op på hastigheder over ca. 800 km/t, men nu kommer United Aircraft's ingeniører og siger, at det er lykkedes dem at konstruere propeller, som kan give flyvemaskinerne hastigheder på ca. 960 km/t, og at det kun er et tidsspørgsmål, hvornår hastigheden kan blive endnu større. Man er kommet til dette resultat gennem prøver i vindkanaler med mange forskellige slags bladtyper, og Hamilton Standard hævder, at det vil være muligt at konstruere propeller, som kan anvendes til hastigheder, der ligger i nærheden af lydens.

Et godt år

Som eksempel på, hvordan det kan betale sig at have aktier i flyveindustrielle foretagender, kan nævnes, at United Aircraft for året 1949 gav et nettooverskud på over 10 millioner dollars. Firmaets samlede salg lå på ialt 227.085.032 dollars, d. v. s. over 1 milliard danske kroner.



På ovenstående billede ses det transportable forvarmeanlæg, som Northwest Airlines anvender til opvarmning af motorerne på bl. a. sine Stratocruisere.

SAS-NYT

Årets første Grønlandsflyvninger

Fredag den 5. maj startede SAS/DDL sommerens første flyvning mellem Danmark og Grønland. Den første maskine var DDL's nye skymaster OY-DFY »Sigvard Viking« med luftkaptajn *Thorvald Petersen* som fører. Iøvrigt bestod besætningen af flyvechef *E. Damm*, cheftelegrafist *Asger Petersen*, flyvemaskinisterne *Groth* og *Meyer*, telegrafisterne *Kaundsen* og *Ipsen*, stewardessen *Ingrid Hansen* og purser *Remming*.

Starten fandt sted den 5. maj kl. 23,00 med ankomst til Bluie West One den 6. kl. 12,15 grønlandsk tid. Maskinen var chartret af Grønlands Styrelse, og den var fuldt belagt på turen op. Det er meningen, at SAS/DDL i løbet af forsommeren skal udføre ialt 8 grønlandsflyvninger (afgang fra København 5. 12. 19. og 26. maj samt 2. 9. 16. og ultimo juni). Antallet af flyvninger i eftersommeren er endnu ikke fastlagt.

Ad luftvejen kan beforders brevpost indtil 20 gram, der frankeres med den til Grønland i almindelighed gældende porto. Forespørgsler om brevpost besvares på Byen 6509 og om passagerer på Sundby 7500.

Udnævnelser

Ingeniør *C. C. Bechmann* og sekretær *Oscar Thomas* er blevet udnævnt til direktionssekretærer i DDL.

DDL-folk godkendt af CAA

Kontrolmester *Axel Nielsen*, undermester *Sigurd Sørensen* fra pladeværkstedet, mester *Dalbros* fra reparationshangaren, kontrollant *Holger Jensen* fra motorkontrollen og undermester *Anton* fra servicehangaren har erhvervet CAA-certifikat efter at have aflagt de fornødne prøver. Erhvervelsen af dette certifikat betyder, at de pågældende kan godkende reparationer og eftersyn på amerikansk indregistrerede maskiner samt erklære disse luftdygtige.

Erhvervelsen af disse certifikater er et led

i en plan om at få godkendt DDL's værksteder af det amerikanske CAA (Civil Aeronautics Administration). Prøverne blev aflagt under kontrol af den amerikanske oberst *Rosto*, der er CAA's repræsentant for Nordeuropa.

★

Flyveulykken den 4. maj

Ved en flyveopvisning ved Langelinie i København den 4. maj forulykkede kaptajn-løjtnant *Carlo Friis Sørensen*. Under rygflyvning med en Gloster Meteor i lav højde kolliderede maskinen med nogle skibsmaster, hvorved den ene side af haleplan og højderor blev revet af. Det lykkedes at bringe maskinen nogle hundrede meter til vejrs igen, hvor kaptajn-løjtnanten forsøgte at springe ud med faldskærm, men dette mislykkedes, og han blev drebt, da maskinen styrtede ned på Arsenalens sportsplads.

Friis Sørensen stammede fra Nakskov, blev løjtnant i 1941 og flygtede til Sverige og England, hvor han gjorde tjeneste. Efter krigen gik han over til flyvevæsenet og var blandt de første, der blev sendt på instruktionskursus i flyvning med Meteor-jagere i England. Han var nu selv instruktør ved Meteor-flotillen i Karup. Friis Sørensen, der blev 32 år gammel, betegnedes af sine foresatte som en meget dygtig flyver.

★

Luftfartøjsregistret

Ifølge NOTAM-DANMARK af 10.5. er luftfartøjsregistret siden sidst udvidet med tre maskiner, nemlig ACB (KZ VIII), ACC (KZ VII) og ACE (KZ-Ellhammer), alle tilhørende Sylvest Jensen. ITC (DC-3) er udgået, og 4 andre maskiner har skiftet ejer.



Et billede fra Skovlunde flyveplads, der nu vil blive samlingssted for Københavns privatflyvere. Pladsen vil blive udvidet og forbedret, og en ny hangar opføres.

KØBENHAVNS PRIVATFLYVEPLADS, SKOVLUNDE

Nu er Skovlunde-sagen endelig gået i orden, efter at Københavns borgerrepræsentation på sit møde den 11. maj har vedtaget at kautionere for et lån på 400.000 kr. samt at ville dække et eventuelt årligt driftsunderskud på op til 40.000 kr.

Pladsen vil blive overtaget af en nyoprettet institution »Københavns Privatflyveplads, Skovlunde«, som dannes af Sportsflyveklubben og Kongelig Dansk Aeroklub. I spidsen kommer der til at stå en bestyrelse, i hvilken følgende herrer vil få sæde:

Luftfartsinspektør *Sv.-A. Dalbro*, vognmand *C. Damm*, kaptajn *John Foltmann*, lrs. *Leo Frederiksen*, civiling. *Age Gade*, kommunelærer *William Nielsen*, direktør *Chr. Thomas* og kontorchef *Weibøl*.

Kommunen stiller arealerne til rådighed for institutionen, og *Morian Hansens* bygninger vil blive overtaget, idet han får et beløb på 110.000 kr. som goodwill. Morian Hansen vil så iøvrigt kunne fortsætte på pladsen på lige fod med andre lejere.

Der vil af institutionen blive ansat en leder af flyvepladsen, og man er allerede gået i gang med at opføre en ny hangar, der kommer til at ligge på et areal udenfor den hidtidige flyveplads, som vil komme til at undergå visse udvidelser.

I næste nummer skal vi bringe udførligere oplysninger om Skovlunde, men for privatflyverne i København og omegn vil ovenstående være gode nyheder, som forhåbentlig vil sætte ny fart i privatflyvningen.



Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 6.00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

SAS-DAGEN BLEV EN SUCCES

Søndag den 14. maj havde personaleforeningerne i SAS arrangeret en propaganda-dag i de tre nordiske hovedstæder.

I Københavns lufthavn var de tre nye hangarer med tilhørende værksteder åbne for publikum, og ca. 12.000 mennesker benyttede lejligheden til at bese disse store og moderne anlag. Et betydeligt antal af personalet havde ofret deres fridag for at forklare publikum, hvad det var, man så.

På pladsen foran de nye hangarer kunne man stige ombord i en DC-3 eller DC-4 og få en rundflyvning til nedsat pris, hvilket 7-800 mennesker benyttede sig af, ligesom der endog var adgang til rundflyvning i en svensk Bell-helikopter til en pris af 40 kr.

Helikopteren fløj en fodboldkommer fra lufthavnen til idrætsparken, og om aftenen gjorde den nye Tivoli-direktør *Henning Søager* pr. helikopter sin entré i Tivoli, — det kan man da kalde en standsmæssig ankomst for en tidligere vicedirektør i luftfartsvæsenet!

I lufthavnen ankom en maskine med en broget passagerskare fra de lande, SAS beflyver, og der blev holdt en række taler, bl. a. af repræsentanter for foreningen Norden.

Alt ialt må man sige, at der var udfoldet et udmærket initiativ med denne SAS-dag, som blev en fortræffelig propaganda for SAS og trafikflyvningen i det hele taget.

MØLVIG tegner —



»Der afgår natmaskine til Paris — —«.
SAS's »Natpariser« er naturligvis blevet en stor succes.

Flyvestævner landet over

Sylvest Jensens luftcirkus en opvisning af kvalitet

Premieren i Ringsted

LØRDAG den 29. april lagde Sylvest Jensens luftcirkus ud. Det foregik ved Ringsted under ugunstige forhold, idet det blæste meget voldsomt. Faldskærmsudspringet måtte udgå, men ellers blev det meste af det righoldige program gennemført.

Når man tænker tilbage på sine yngre dage, hvor man tit cyklede store distancer for at se et »flyvestævne« med blot een eneste Moth, så ser man en stor forskel. Nu skal der mere til at trække folk til. En imponerende række maskiner stod opmarcheret på den lille flyveplads, idet der foruden Sylvest Jensens egne maskiner var kommet en del gæster ad luftvejen, bl. a. sås en SAAB Safir. Vinden var så stærk, at selv Sylvest

Jensens Seabee kunne lande og indgå som ekstranummer i programmet.

Selve programmet har vi tidligere omtalt i enkeltheder. Det foregår for en stor del tæt nede ved jorden, og alt kunne i den stærke og urolige vind ikke gennemføres, som det siden er sket ved de efterfølgende stævner. Opfiskning af klæde med plantip er tidligere set, men med lavvingede typer eller med undervingen af et biplan. At gennemføre det med en højvinget maskine, selv om det er med en type med så fine flyveegenskaber som en KZ III, er en bedrift — og var det ikke mindst i den blæst.

En oplevelse var det også at se Ellehammeren flyve. Ikke bare i hop hen over grønsvernen, som man viser det i udlandet med gamle typer, men en regulær flyvning rundt om pladsen. Og den lille KZ VIII med den fantastiske stigeovne boltrede sig ikke alle mulige manøvrer inklusive udvendigt loop.

Bemærkelsesværdigt er det i det hele taget, at dette righoldige program udføres næsten udelukkende med danske typer: KZ III, IV, VII, VIII og Ellehammeren. Cowboyridtet på ryggen af Miles Magister er den eneste undtagelse, og det kunne lige så godt være gjort fra en KZ II Sport eller Træner.

Det er et fint og interessant program, som Sylvest Jensen og hans dygtige team — såvel i luften som på jorden — udfører. Alle flyveinteresserede rundt om i landet må benytte lejligheden til at se det, hvor cirkus kommer frem.

PJF.

*

Flyvestævnet i Københavns lufthavn, Kastrup, torsdag den 18' maj

Flyvestævnet, som Kongelig Dansk Aero-klub og Foreningen Danske Flyvere havde arrangeret i Københavns lufthavn, Kastrup, torsdag den 18. maj blev en succes, for så vidt det trak mange mennesker og til lufthavnen og viste publikum en række ypperlige flyvenumre. Men det skortede med hensyn til økonomisk succes. Cirka 20.000 mennesker var søgt ud til lufthavnen, og deraf gik kun halvdelen gennem tælleapparaterne, mens den anden halvdel blev stående udenfor som »plankeværkstilskuere«. Og det var synd, for de mennesker, der foretog deres dristige akrobatnumre i luften, havde i højeste grad fortjent en økonomisk succes.

Oprindelig havde det været meningen, at Hærens og Marinens flyvemateriel, bl. a. de nye Meteor-jagere, skulle have deltaget i stævnet, men et forbud fra Forsvarsministeriet som følge af flyveulykken ved Langelinie, forhindrede dette. Programmet kom derfor udelukkende til at omfatte Sylvest Jensens luftcirkus, suppleret med den svenske Bell-helikopter og linestyrede motormodeller fra

Luftakrobaten Palle Johnson oven på KZ VII. Derunder samler Svend Sørensen et klæde op med plantippen, og nederst Johnson som flyvende Cowboy med Thorvald Jensen som fører af Magister'en (denne har ikke trukket halehjulene op, men »glemte« det på jorden i starten).

Sportsflyveklubben og Windy. Men det var også et godt og underholdende program, omfattende mange absolut førsteklasses numre — for ikke at sige: numre af verdensformat.

Stævnet indledes med en præsentation af det deltagende materiel, en pudringsdemonstration, flyvning gennem en brobue og meldingsfiskning. Så fulgte »Cowboyridt på ryggen af en Miles Magister«; Thorvald Jensen var flyver og luftakrobaten Palle Johnson var »rytteren«. Det var et morsomt nummer. Peter Steens flyvning med den gamle »Ellehammer« bragte minder frem fra længst forsvundne dage, og tilskuerne kiggede forbavset på det »gamle tremmeværk« og havde vanskeligt ved at fatte at den slags luftfartøjer var forløberne for vore dages elegante flyvemaskiner.

Da Svend Sørensen kom strygende i lav højde med en KZ III og fiskede et klæde op fra jorden med plantippe, gibbede det i publikum, og de mange tilskuere klappede begejstret. Peter Steens kunstflyvning med den ildrøde KZ VIII var en betagende oplevelse. Let og elegant og sikkert foretog han alle tænkelige manøvrer, og deriblandt et outside-loop; ikke ret mange i hele verden ville komme på siden af ham. Det var uimodsagt et nummer af verdensformat. Peter Steen fortjener en særlig hyldelse, og her er den: »Tak for den fortræffelige flyvning«.

Det gibbede også i publikum, da luftakrobaten Palle Johnson balancerede ovenpå planet af en KZ VII, og især da han hængende i knæene i nederste trin af en rebstige fiskede en flagline op med hånden. Det var dygtigt gjort.

Den svenske helikopter under Grimskogs førerskab gjorde megen lykke, og den lille svensker forstod at manøvrere sit mærkelige luftfartøj. Det var også helikopteren, som trak faldskærmsudspringeren Poul Hansen tilvejs, der var anbragt en rebstige under helikopteren, og herpå stod Povl Hansen. I ca. 600 meters højde sprang han, ventede nogle hundrede meter med at udløse skærmen — og landede i god behold. Det var et spændende slutnummer.

Sylvest Jensens luftcirkus er imponerende. Han har realiseret en dristig tanke, han har samlet en kreds af raske folk omkring sig, som går op i deres job med et humør og en interesse, som er al ære værd, og han fortjener en virkelig succes — også af økonomisk art.

Flyv.

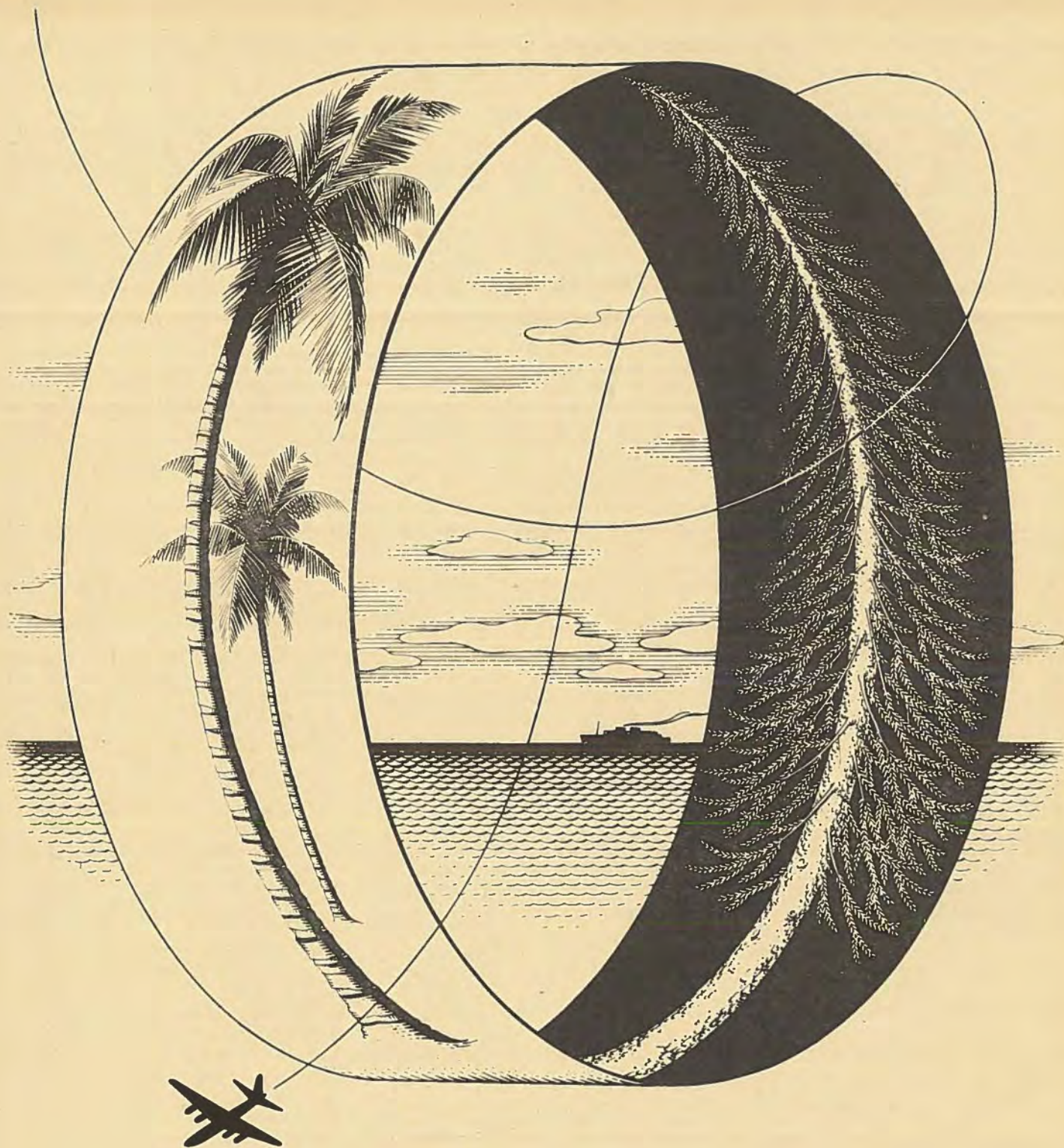


Husk navn og adresse.

Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frankeret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.





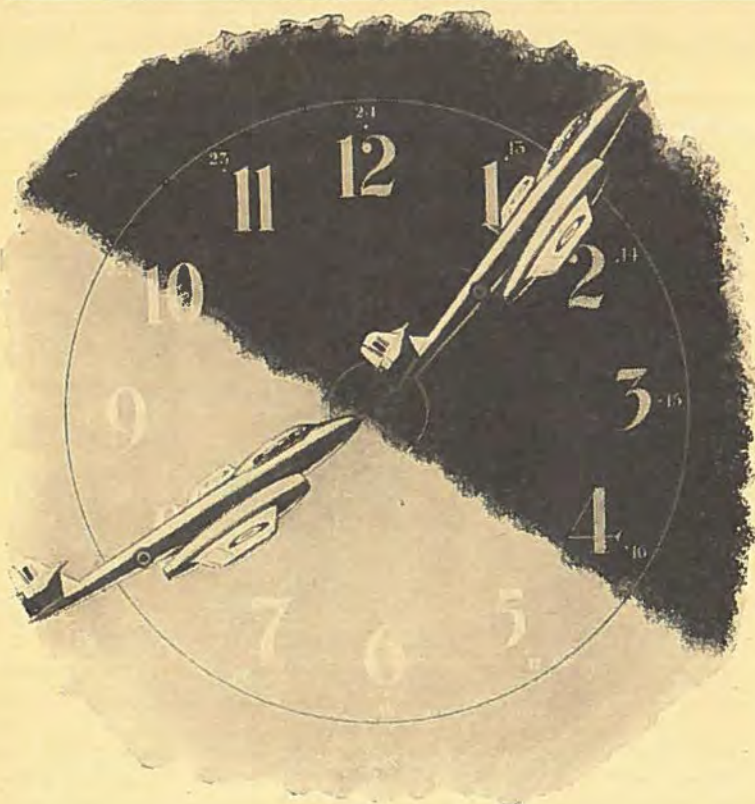
Over palmetræer og fyrretræer, i lufthavnene over hele verden — også i de danske — står BP Aviation Service's grønne og gule vingemærke som symbolet på fart, effektivitet og omhyggelig betjening. DDL og mange andre luftfartsselskaber benytter sig af den omfattende service, der er et led i den verdensomspændende organisation . . .

Anglo-Iranian Oil Company Ltd.



343.23.4

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S . KØBENHAVN . DANMARK



a trainer for night flying

*All in the
day's work*

FOUR JOBS IN ONE —
AND MORE TO COME

GLOSTER METEOR

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
GLOUCESTER, ENGLAND
BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

„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



11.50

den bedste tid på dagen

— ja, den helt ideelle for en flyverejse til London. Formiddagen
tilbringes i ro og mag i København, frokosten får De serveret
under rejsen — selvfølgelig inkluderet i billetprisen — og allerede
kl. 15.30 lander De i London med en dejlig lang eftermiddag og
aften for Dem.

København—London.

Daglig afgang fra Kastrup kl. 11.50.

Forbindelse med London til alle dele af verden med BEA og BOAC.

København—Stockholm.

Daglig afgang fra Kastrup kl. 16.15.

BEA

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Dagmarhus, Vestre Boulevard 12. Palæ 6311.

Kungliga Svenska Aeroklubben fylder 50

NÅR dette nummer udkommer, er Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) i fuld gang med sin jubilæumssæson, idet den internationale FAI-konference afholdes i Stockholm fra 28. maj til 4. juni.

Faktisk runder KSAK, der er en af verdens ældste aeroklubber, først de 50 år den 15. december, idet den stiftedes på denne dato i 1900 under navnet Svenska Aeronaustiska Sällskapet (allerede dengang var der altså noget, der hed SAS). I de første 10 år blev der naturligvis især drevet ballonflyvning, og den længste tur var på 760 km fra Stockholm til Novgorod, mens den største varighed var 33 timer.

Den første flyvning med et luftfartøj tungere end luften i Sverige blev foretaget i 1909, og den første svenske flyver var Carl Cederström, der uddannedes i Frankrig i 1910.

Allerede i 1921 moderniseredes navnet til Kungl. Svenska Aeroklubben. Indtil 1925 varetog KSAK officielle hverv ved skabelsen af det svenske flyvevåben og ved udviklingen af trafikflyvningen, men derpå har aeroklubben især virket for privatflyvningen. I 1937 reorganiseredes den, så KSAK blev en virkelig centralorganisation, og fra 1943 har KSAK nydt statsstøtte, især til svæve- og modellflyvningen af hensyn til betydningen

for flyvevåbnet. Statsstøtten beløber sig til 3-400.000 sv. kr. årlig.

I øjeblikket er der tilsluttet 54 flyveklubber, hvoraf 30 driver motorflyvning, og ca. 20 af disse har tilladelse til skoling. 40 af klubberne driver svæveflyvevirksomhed. Foruden 2000 direkte medlemmer har KSAK gennem disse 54 klubber ca. 7000 medlemmer. Hertil kommer ca. 10.000 modellflyvere i ca. 350 modellflyveklubber, hvoraf en del er sektioner i de ovenfor omtalte 54 flyveklubber.

HKH prins Bertil er KSAK's æresformand, mens direktør Carl August Wicander er formand. KSAK's daglige drift ledes af generalsekretariatet, hvis chef er oberst Harald Enell, og som er opdelt i 6 afdelinger. Svæveflyveskolen Alleberg sorterer også under generalsekretariatet. Klubbens officielle organ er nu Svensk Motor Tidning. I anledning af jubilæet er der udsendt »Boken om KSAK de första 50 åren« af Yngve Norrvi.

Jubilæumsarrangementerne indledes altså med FAI-konferencen og fortsættes med verdensmesterskaberne i svæveflyvning i Örebro fra 3.-16. juli samt internationale modellflyvekonkurrencer i Trollhättan den 29.-30. juli. Danmark deltager i alle disse arrangementer.

Alleberg 10 år

Samtidig med, at KSAK fylder 50, går den svenske centrale svæveflyveskole, Alleberg, ind i sin 10. sæson. Den blev grundlagt i 1940 ved hjælp af en indsamlet kapital på 200.000 kr. Siden er der nedlagt mange flere penge på skolen, idet den svenske svæveflyvning som bekendt støttes af staten. På de 10 år er der udført 40.000 starter og bl. a. uddannet ikke mindre end 200 svæveflyveinstruktører foruden byggeledere, modellflyveinstruktører osv. Skolen råder nu over 24 planer og to motormaskiner. Den 11. juni begynder årets almindelige kursusvirksomhed. Den omfatter bl. a. hurtig skoling til c-diplom i tosedede planer foruden de traditionelle kurser.

Det bliver billigere at lære svæveflyvning på

KDA's svæveflyveskole!

Trods den ringe deltagelse sidste år har svæveflyverådet planlagt en ny stor Vandel-flyveskole i sommer for medlemmer af svæveflyveklubber, tilsluttet KDA. I erkendelse af, at den ringe tilslutning skyldtes de høje priser, har man i år sat afgifterne betydeligt ned med den tanke at få et større antal svæveflyvere til at nyde godt af tilskuddet fra flyvelotteriet. En forudsætning er det indlærtid, at disse kurser får fuld tilslutning. Nærmere oplysninger er for en måned siden tilsendt klubberne. Det kan nævnes, at der bliver både A-, B-, C-, S-, F- og instruktørkursus. Til rådighed står foreløbig to enskede skoleglidere og tre Baby'er, men man håber også at få et tosedet plan.

Tilmeldelsesfristen slutter 8. juni.

Flyvedagskonkurrencerne

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer om Ekstrabladets, Berlingske Tidendes og Politikens vandrepokaler begynder 5. maj og løber i år til 30. september. Det er meningen, at de næste år skal udstrækkes til fulde seks måneder.

Der flyves som sædvanligt i henholdsvis varighed (med landing på startstedet a. h. t. de klubber, der kun har »begrænsede« planer), højdevinding og distanceflyvning. Sidste klasse er udvidet til at omfatte målflyvning med ekstra pointstildeling.

Reglerne er udsendt til klubberne for en måned siden, og i år må man regne med, at præstationer, der indberettes senere end 8 dage efter flyvning, ikke kommer i betragtning.

England udbygger flåde-luftvåbnet

DE 3. maj 1950 søsattes Englands hidtil største hangarskib H.M.S. Ark Royal fra Birkenhead. 400 officerer og menige fra det »gamle« Ark Royal, som blev sænket af en tysk undervandsbåd ved Gibraltar i November 1941, overværede søsætningen. Det nye Ark Royal beregnes at være i tjeneste omkring begyndelsen af 1952. Det er det andet store hangarskib, som England har ladet bygge siden krigens afslutning. I 1949 søsattes det første H.M.S. Eagle, som nu snart er klar til at gå på sit jomfru-togt.

De to skibe er betegnende for den udvikling, som har fundet sted indenfor det engelske flåde-luftvåben. Eagle og Ark Royal er begge på 37.000 tons og vil få en hastighed over 32 knob. De vil sandsynligvis hver betjene 80 luftfartøjer.

England har i øjeblikket 7 hangarskibe på 23.000 tons. Af disse er kun et i direkte tjeneste (Implacable), idet to anvendes til uddannelse af såvel piloter som hangarskibs-besæt-

ning, og to andre er i reserve. Endelig er de to sidste (Formidable og Indefatigable) under ombygning for at kunne betjene reaktor-luftfartøjer. Endvidere har den engelske flåde 6 lette hangarskibe med en hastighed på 25 knob. Af disse er to i øjeblikket engagerede i specielle anti-ubåds eksperimenter. Yderligere fem af denne type er under bygning.

På de fleste engelske hangarskibe anvendes stadig Supermarine Seafire, Hawker Sea-Fury og DH Sea-Hornet som standard typer. Man er imidlertid beskæftiget med eksperimenter med reaktor-typer og har forsøgt i gang med bl. a. DH Sea-Vampire, Hawker P. 1050 m. fl. Den eneste reaktor-jager, som endnu er bestilt i større antal, er dog Supermarine Sea-Attacker. Man har bl. a. forsøgt at indrette hangarskibene med gummi-måtter, således at reaktor-flyvemaskinerne kunne lande med understellet inde for derved at forkorte landingsstrækningen. Det har fra amerikansk side været hævdet, at de engelske hangarskibe ikke

skulle være hurtige nok til at betjene reaktor-luftfartøjer. De engelske autoriteter benægter dette, og erklærer at selv hangarskibe på 23.000 tons er i stand til at betjene reaktor-jagere. Det meddeles dog, at der kan blive tale om katapult-start. Foreløbig sætter England sin lid til de nye skibe Eagle og Ark Royal.

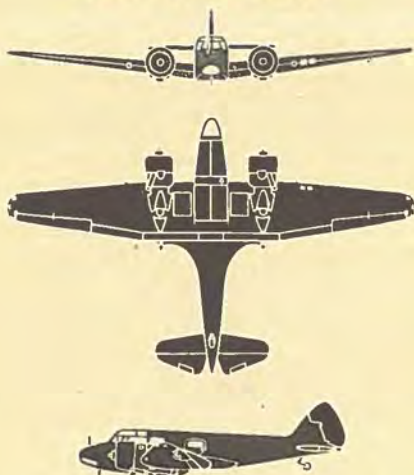
Det kan have interesse i forbindelse med ovenstående at erindre, at den amerikanske flådes største hangarskibe er af Midway-klassen. Denne type er på 45.000 tons, har en hastighed på 35 knob og rummer 100 luftfartøjer hver. Endvidere har den amerikanske flåde 5 hangarskibe af den mindre Essex-klasse, som er på 27.000 tons, har en hastighed på 32 knob og rummer hver 80 luftfartøjer. Der findes yderligere 3 Essex-hangarskibe i reserve. Endelig råder amerikanerne over et ubekendt antal »escort-carriers« af »Jeep«-klassen.

Typer i anvendelse på de amerikanske hangarskibe er endnu hovedsagelig Goodyear Corsair, Grumman Bearcat etc. Forsøg med f. eks. Grumman F9F Panther pågår.

C. C.

TYPEHJØRNET

5. Airspeed Oxford



Tomotoret, lavv., monopl. Træner. Anvendes af det danske luftvåben til tomotoret træning. Ubevæbnet. Besætning 3-6 mand.

Motorer:

To Pratt & Whitney Wasp Junior på hver 450 hk.

Data:

Sp.v. 16.25 m. Længde 10.50 m. Planareal 32.00 m². Tomvægt 2575 kg. Fuldvægt 3.632 kg. Max. hastighed 325 km/t. Tophøjde 6.100 meter.

TYPEKENDETEGN (se tegning).

Vinge: Lav, tydelig v-form, centralplanetets for- og bagkant rette, ydervingernes forkanter pilf., bagkanter omv. pilf., afrundede vingetipper.

Krop: Vandret overside, kasseformet tvær-snit.

Haleparti: Haleplan i højde m. motorernes overside, forkant pilf., bagkant omv. pilf. m. udsnit. Enkel, afrundet finne med spids top.

Motorer: To stjernemotorer anbragte ovenpå vingen.

Detaljer: Bombekaster-vindue i næsens underside, antenne under næsen bag vinduet samt antenne usymmetrisk på næsens overside, fast halehjul.

Vigtigste kendetegn.

Forfra: Lavv., tydelig v-form, kasseformet, firkantet krop, motorerne anbragte ovenpå vingen, vindue i næsens underside, antenne midt under kroppen.

Fra siden: Vandret kropoverside, fast halehjul.

Nedefra: Relativ stor spændvidde, motor-gondolerne træder lidt udenfor vingens bagkant, afrundet udfyldning mellem vinge og krop, udsnit i haleplan.

C. C.

★

Modelflyvebog

Miniature Aero Motors af R. H. Warring. Jan Allan Ltd., London. 160 sider. Rigt illustreret.

Endnu en bog af Ron Warring, denne gang en fortræffelig oversigt over det stadigt større område, der hedder motorer. Bogen behandler såvel dieselmotorer som glødhovedmotorer og motorer med stadig elektrisk tænding. Den gennemgår principperne, brændstoffer, propeller, behandling m. m. og indeholder også et afsnit om reaktionsmotorer foruden tabeller og tegninger af et stort antal moderne motorer af alle typer.

Samme forlag udsender hvert kvartal et blad, Model Aviation, på et halvt hundrede sider, redigeret af Warring og Bill Dean. Det er også værd at studere.

Overingeniør

CARL HOLTERMANN

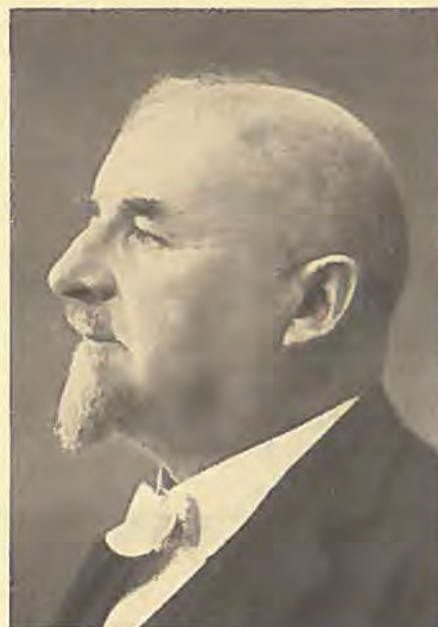
fylder 80

EN af Kongelig Dansk Aeroklubs stiftere, mangeårigt medlem af bestyrelsen og nuværende æresmedlem, overingeniør Carl Holtermann fylder den 20. juni 80 år. Overingeniøren har lige siden sine ganske unge dage næret en brændende interesse for alt hvad der vedrørte flyvning og luftfart - eller aeronautik, som man tidligere kaldte det. Da han som ung mand studerede i Tyskland, fulgte han med levende interesse grev Zeppelins første eksperimenter med luftskibe, som fandt sted ned over Bodensøen. Der var ikke ret mange, som nærede tiltro til disse forsøg, og da Holtermann i 1896 kom hjem til Danmark, var der kun nogle ganske få personer, som beskæftigede sig med tanker om luft-havets erobring, og de blev nærmest betragtet som værende lidt til en side.

Det hjalp lidt, efter at brdr. Wright, Ellehammer, Santos Dumont og flere andre havde været i luften med flyvemaskiner, og rundt omkring i udlandet begyndte man at danne aeronautiske foreninger. Dette ansporede Carl Holtermann til at starte en lignende forening i Danmark. Han kom i forbindelse med den ligeså flyveinteresserede premierløjtnant Ullidt, og i fællesskab arbejdede de to mænd med største energi for starten af en aeronautisk forening. Men vanskelighederne var store. Der var ikke ret mange, som interesserede sig for sagen, pressen som helhed var ret skeptisk indstillet og hævdede, at det skortede på fagkundskab blandt de mænd, der arbejdede for sagen, og sidst men ikke mindst kneb det gevaldigt med at skaffe penge. Holtermann gav imidlertid ikke op, og efter et energisk arbejde, hvorunder han udfoldede sine fortræffelige overtalelsesevner, lykkedes det ham og Ullidt at få interesseret sådanne mænd som højesteretssagfører Johannes Stein, grosserer Moses Melchior, konsejlspræsident Neergaard, professor Christiansen fra polyteknisk læreanstalt, oberstløjtnant Rambusch, kommandørerne Hougård og With-Seidelin, etatsråd C. A. Olesen, general Palle Berthelsen, kontre-admiral Zachariae, konsul Ludvigsen, direktør Ellehammer, premierløjtnanterne Rechnitzer og Gotfred Hansen, kaptajnerne Rüder og Amdrup, ritmester greve F. Moltke og direktør Tuxen m. fl.

Den 20. januar 1909 afholdtes der på Holtermanns og Ullidts foranledning et møde, hvor det var lykkedes at få mange af de i sagen interesserede personer til at komme til stede, og på dette møde vedtog man at stifte en forening under navnet »Det danske aeronautiske Selskab«. Holtermann var naturligvis selvskrevet som medlem af den ny-startede forenings bestyrelse, og det blev også ham, som i en lang årrække kom til at trække det største læs af arbejdet. Og Holtermann gjorde det med den aller største begejstring og ildhu. Der var ikke den sag, han veg tilbage for, hvadenten det nu drejede sig om at skaffe penge eller få et eller andet projekt gennemført. Holtermann selv havde mange ideer, og når det kneb med at få penge til dem, var han ikke bange for at betale af sin egen lomme. Han var derfor den ideelle kasserer. Men ikke nok med det, selskabet skulle også have lokaler for sin virksomhed, og det sørgede Holtermann også

for. Han stillede simpelthen sine egne kontorer til rådighed; her kunne medlemmerne mødes, og her var der plads til det aeronautiske bibliotek, som efterhånden voksede op.



Carl Holtermann.

Holtermann sad i bestyrelsen for Aeronautisk Selskab i 18 år, og i den lange periode vandt han mange venner blandt de op-voksede kuld af flyvere. Holtermanns begejstring for flyvesagen, parret med hans hjælpsomhed og forståelse, var medvirkende til at stimulere de unges interesse for den sag, de havde givet sig i lag med. Han forstod at vinde dem og få dem til at kæmpe. »Man skal aldrig give en sag op«, sagde Holtermann så tit, »der viser sig altid en eller anden lille mulighed, og den skal man gribe fat i med begge hænder, så sker der altid noget«. Og det gjorde der også.

Som tak for sit store arbejde for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, som den nuværende Aeroklub tidligere hed, blev Carl Holtermann udnævnt til æresmedlem, en hyldest som han ærligt fortjente. Efter at være trådt ud af bestyrelsen, svigtede han ikke den sag, han igennem så mange år havde kæmpet for, og der er særlig een ting, som han den dag i dag strider for med utrættelig kraft: museumssagen. Holtermann vil have oprettet et luftfartsmuseum, og når man kender hans energi og overbevisende tale-gaver, lykkes det sikkert også at få sagen ført igennem. Under alle omstændigheder kunne man vist ikke ønske Holtermann nogen bedre fødselsdagsgave end begyndelsen til et luftfartsmuseum. Det ville gøre ham lykkelig.

Hjertelig til lykke, overingeniør Holtermann, og tak for den strålende interesse, som De altid har næret for flyvningen og luftfartens sag.

FLYV

SAMBA og CLEO

Hvordan en KDA-model bliver til

SOM tidligere omtalt blev den linestyrede gasmotormodel SAMBA sendt på markedet som samlesæt fra Dansk Modellflyve Industri kort før nytår, og nu følger gummimotormodellen CLEO. Mens de hidtidige modeller har været modeller fra Dansk Modellflyver Union, bliver CLEO den første KDA-model.

Det er en ret vigtig side af KDA's modelflyvearbejde at frembringe velegnede typer. Dansk Modellflyver Union begyndte denne virksomhed i 1943 hvor man udsendte begyndermodellen Simplex, konstrueret af *Richard Jensen*. Siden fulgte efter nye konstruktionskonkurrencer *Grimponimus* og *Ølhunden* af *Jørgen S. Petersen*, *Calle* af *Carl Johan Petersen*, *Holger Danske* af *Hans Kløve Lassen* og *Pelikanen* af *Henning Jönsson*. Det var alle svæve modeller i forskellige klasser og sværhedsgrader. De udsendtes som tegninger og tildels i materialesæt.

Fra 1946 er man fået frem efter lidt andre retningslinier. Nogle af de tidligere modeller var ret vanskelige at bygge. Man lagde nu an på at udsende forholdsvis få modeller, som var specielt egnede for begyndere, og som blev meget grundigt gennemarbejdet. Vejen går altid gennem en offentlig konstruktionskonkurrence. En sådan konkurrence i 1946 i fem forskellige klasser resulterede kun i en model, nemlig A 2 svæve modellen SUOMI af *Mogens Erdrup*. I de andre klasser fandt man vinderne enten for vanskelige at bygge eller ikke bedre end andre modeller på markedet.

Den store succes, som SUOMI har opnået, har vi gentagne gange henvist til. Den udsendtes som gennemarbejdet tegning med meget udførlig byggevejledning og fås som byggesæt.

I 1949 blev Simplex omarbejdet og udsendt på tilsvarende måde under navnet SIMPLEX II. Sidst på året kom *Børge Jørgensens* begyndermodel i linestyling, SAMBA, og nu følger CLEO, der er konstrueret af *Jørgen S. Petersen*, bedre kendt som SP.

Stort forarbejde på KDA-modeller

Konstruktionskonkurrencen om C 1 modellen blev udskrevet for over 2 år siden på et tidspunkt, hvor både gummi og balsa ikke fandtes. Ved fristens udløb midt på sommeren var der indkommet tre forslag, af hvilke kun SP's CLEO viste sig tilstrækkeligt gennemarbejdet. Den var bygget i såvel balsa- som en fyrretræsversion, og SP tog en fin a-diplomprøve med den samt satte en danmarkrekord på 2 min 27 sek. Senere tog han B med en videreudvikling af den.

Nu viser erfaringerne, at konstruktøren selv nok kan få sin model til at flyve, men ikke altid andre, som bygger den. Den fortsatte fremgangsmåde er derfor den, at man lader et par andre modellflyvere prøve at bygge den, og det tager som regel sin tid. Hen på efteråret 1949 fandt man ud af, at fyr kun skulle anvendes i yderste nødstilfælde til CLEO, da listedimensionerne bliver for små.

På det tidspunkt arbejdede man på at fremskaffe gummi og balsa, og CLEO blev derfor skubbet lidt til side, mens man koncentrerede sig om Simplex II og Samba.

Gummiet kom, men balsa fik man stadig afslag på. For at udnytte gummiet besluttede man efterhånden at få modellen ud i abachitræ, og DMU udarbejdede derfor tegning og byggebeskrivelse til såvel balsa- som abachiversion, idet man tog hensyn til alle i mellemtiden indvundne små og store erfaringer. Det var i oktober 1949, og nogle lustryk af tegningen blev nu udsendt til fornyet prøvebygning. På den måde indvinder man nye erfaringer og opdager eventuelle fejl og mangler i tegning og vejledning. Man får nøjagtige vægtdata og erfaring i flyveegenskaberne.

I januar opgav man at vente mere på balsa, og gav sig efter bestyrelsens godkendelse af tegningen i lag med næste punkt, indhentning af tilbud på fremstilling af tegning af samlesæt hos alle unionen bekendte modellflyvefabrikanten. Det var i januar. På et møde i marts gennemgik modellflyverådet de efterhånden indkomne tilbud. Som i tidligere tilfælde anså man *Dansk Modellflyve Industrier* tilbud for det mest lovende, ikke mindst, da firmaet nu kunne meddele, at det fik balsa.

Mens man forhandler om de nærmere aftaler, der nu skal træffes, fortsættes diskussionerne med konstruktør og prøvebygger om den endelige form af tegning og stykliste, og fabrikantens synspunkter kommer nu også med, idet materialerne også skal kunne fremstilles så billigt og praktisk som muligt. Sådanne synspunkter førte i Cleo til en række principielle ændringer, der gjorde modellen betydeligt nemmere at bygge for modellflyveren.

Alt dette tager tid, da de mange implicerede langt fra altid er enige, og da mange af dem jo kun har fritiden til rådighed. Men endelig kommer man så vidt, at den sluttede tegning og byggevejledning kan fremstilles af KDA og tilsendes fabrikanten, der fabrikkerer byggesættet og sætter reklame og salgsorganisation i gang.

KDA-modeller er kvalitetsmodeller

Så endelig kommer man så vidt, at modellen kommer i handelen. De modellflyvere, der har kunnet følge modellens tilblivelse gennem notiser i medlemsbladet i over to år, burde nu med begejstring kaste sig over bygningen. Men faktisk sker der regelmæssigt tilbagevendende det, at de skuffet betragter en såre enkel og som regel langt fra smart udseende model og kommer med en række kritiske bemærkninger. De bygger den og opnår ikke altid straks de ventede resultater. Modellflyverådets post indeholder klager og kritik og skepsis.

Undersøgelser viser lige så regelmæssigt, at fejlene næsten altid ligger hos modellflyverne, der ikke har læst byggevejledningen ordentligt og ikke overholder de der givne gode råd.

Efterhånden begynder flere og flere diplomer og konkurrencesejre at strømme ind til KDA. Fabrikanten rapporterer stigende salg, og efter nogle måneders forløb viser det sig, at den grundigt gennemarbejdede KDA-model, som ikke er konstrueret med henblik på at se besnærende ud, men for at kunne bygges og flyves med størst mulige resulta-



Øverst linestyrengs modellen Samba. Nederst et af prøveeksemplarerne af Cleo.

ter af de fleste modellflyvere, er blevet en succes. Sådant gik det Suomi og Simplex II, og sådan vil det gå Samba og Cleo. Sidstnævnte har iøvrigt sat danmarkrekord på 10,1 km.

Modellflyverne indser efterhånden, at deres organisation har gjort et godt stykke arbejde, og man erkender, at man bør være taknemmelig mod de mange, der hjælper med at prøvebygge modellen, og ikke mindst mod konstruktøren, der for en indsats af ofte betydeligt over 100 timers arbejde kun opnår en symbolsk præmie på 50 kr. — og så æren. Det er ingen hemmelighed, at han havde kunnet sælge sin konstruktion på det frie marked til en væsentlig højere pris, men idealismen og sportsånden bevirker, at en række af vore mest fremragende og erfarne modellflyvekonstruktører stiller sig til rådighed for hele modellflyvesagen på størstilet måde.

★

Danmarksrekorder og årsrekorder

Ole Mouritzen, Ålborg, har den 7. april opstillet den første danmarkrekord i klasse F 3 (linestyrede modeller med motorer på 5—10 cm³) på 75 km/t. Modellen var en selvkonstruktion på 1 m spændvidde, vejede 525 gram og blev drevet af en 8 cm³ Madewell glødhovedmotor.

Jørgen S. Petersen, Nyborg, har den 23. 4. sat distancerekorden for små gummimotormodeller i klasse C 1 op til 10,1 km ved en flyvning med en CLEO fra Hvidkilde ved Svendborg til Landet på Tåsinge. Han fordoblede herved en næsten 10 år gammel rekord tilhørende *Jørgen Mortensen*.

Årsrekorderne stod ved redaktionens slutning således: Svæve modeller 30 min. 15 sek. (*Hugo Jørgensen*, Fredericia), 15,4 km (*P. Heymann Andersen*, Århus). Gummimotormodeller 8 min. 31 sek. (*Jørgen S. Petersen*). Wakefield-modeller 321 sek. (*Carl Johan Petersen*, Odense). Gasmotormodeller 11 min. 19 sek. (*Helge Iversen*, Odense).

★

Pointskonkurrencen

Efter opgørelse ved udløbet af 1. kvartal var stillingen i modellflyvernes pointskonkurrence den, at *Bent Petersen*, Næstved, og *Donald Thestrup*, Kolding, hver havde 171 points, mens *Ole Meyer Larsen*, Næstved, havde 157 og hans klubkammerat *H. E. Hansen* 154 points.

Flyvende bilfærge København-Malmø?

I det kendte engelske tidsskrift »Flight« fremsætter Mr. Harold Seabrook-Smith et meget interessant projekt. Forfatteren, som har mange års erfaring i lufttrafik, anbefaler konstruktion af specielle fragt-typer, som kan bære betydeligt mere end nuværende flyvemaskiner uden nødvendigvis at have samme hastighed. Han mener, at man kan bygge en stor fragtflyvemaskine, som kan transportere f. eks. 60 passagerer, 15 biler og en del fragt, således at den i økonomi kan klare sig overfor nutidens skibsfærger. Denne types hastighed vil sandsynligvis ikke blive mere end ca. 300 km i timen (højst), men dette vil have ret liden betydning, da billetpriserne vil være de samme som for overfladetransport. Den vil altså altid være i stand til at konkurrere. Mr. Seabrook-Smith fremsætter selv et projekt på en sådan flyvende færge, som han kalder »Airbridge«. Den har en betalende last på ialt 12.600 kg. Typen, der igrøvrigt er udrustet med fire motorer, er et biplan og har meget kraftigt understel. Der forefindes »udkørsler« for og bag samt udløsningsluger i højde med en normal lastbils lad. Forfatteren har nøje studeret Bristol Freighter, Douglas C-124A, Boeing Stratofreighter, Nord 2500, N.C. 211 Cormoran, Blackburn-projektet Universal m. fl. typer. Ligesom det er tilfældet med skibe, mener Mr. Seabrook-Smith, at hver enkelt maskine må købes efter køberens specifikationer. Det er naturligvis muligt at fastlægge en grundplan at gå efter, men enkelte detaljer vil sikkert være forskellige i hver enkelt maskine, således at der ikke kan blive tale om direkte seriefremstilling. Sådanne flyvemaskiner, som ikke skal konkurrere med hensyn til hastig-

hed (over 300 km/t) men kun med hensyn til pris, vil kunne anvendes i ca. 10-15 år. Dette vil også være nødvendigt, da deres anskaffelsespris ikke vil kunne amortiseres på det normale tidrum af ca. 5 år. Forfatteren fremhæver klassiske eksempler på flyvemaskiner, som har haft et langt liv: Junkers Ju 52, 3m (bygget i 1930 som enmotoret, senere i 1932-33 udviklet til tremotoret luftfartøj — idet mindte 17 års tjeneste (typen anvendes i udstrakt grad i Frankrig i dag), Douglas DC-3 Dakota (født i 1935 og med endnu nogle års tjeneste fremfor sig), DH Rapide (dateret sig fra 1934) m. fl. Derfor mener Mr. Seabrook-Smith, at man ligeså godt kan bygge for lang tjenestetid — ingen af de nævnte flyvemaskiner var nemlig ved deres fremkomst beregnet til at anvendes så længe, som de er blevet det.

Som ruter, der ville betale sig med en flyvende færge fremhæver forfatteren bl. a. København-Malmø, København-Oslo, Stockholm-Visby, Stockholm-Helsingfors, Esbjerg-Harwich, Esbjerg-Hull, London-Paris, London-Amsterdam, Lympne-Le Touquet, Weymouth-Cherbourg, Southampton-Isle of Wight, Weymouth/Southampton-Kanaløerne, Bristol-Cardiff, Liverpool-Isle of Man, Holyhead-Dublin, Harwich-Hook van Holland, Harwich-Flushing, Strædet ved Messina, Neapel-Sicilien, Tanger-Gibraltar. Disse ruter kunne ifølge Mr. Seabrook-Smith med økonomisk fordel belysves billigere end nuværende færge-takster samt naturligvis betydelig hurtigere. De er kun et udpluk af mange lige så egnede og skulle langt være nok til at gøre hygningen af en stor fragttypen baseret på økonomi til en ganske god forretning. C. C.

RAF har opdaget betydningen af svæveflyvning

Medens både det svenske, det russiske og de forenede staters luftvåben i længere tid har drevet svæveflyvning, har RAF først i december 1949 startet en svæveflyveorganisation indenfor sine rammer. Denne organisations hovedformål er at give enhver i RAF — hvilken rang vedkommende end har — mulighed for at drive svæveflyvning i sin fritid til en pris, som selv en menig kan betale. Foreløbig er medlemstallet begrænset til RAF-personale, som allerede er i besiddelse af et eller andet svæveflyve-diplom eller certifikat. Når instruktører er blevet uddannede, vil dog alle kunne blive medlemmer.

Det første problem, som skal overvindes, er hangarplads, klubhus og reparationsforhold. Det er meningen, at der skal oprettes klubber rundt i landet.

Som gave har BAFO svæveflyveklubberne i Tyskland, om hvilke det siges, at de har hævet svæveflyvning i Tyskland til samme stade, som den stod i dette land før krigen — skænket 7 glidere og et spil. Med henblik på RAFGSA's (Royal Air Force Gliding and Soaring Association) deltagelse i de internationale konkurrencer i 1950, forsøger man at erhverve sig et par konkurrencesvæveplaner. BAFO svæveflyveklubberne har allerede meldt deltagelse.

Ligesom enhver i RAF i Tyskland kan starte svæveflyvning under yderst billige forhold, vil dette i løbet af 1950 blive tilfældet for medlemmer af RAFGSA. Dette er den

trede militære svæveflyveorganisation i England. (Den første og største er Reserve Command Gliding Association). Engelsk Svæveflyvning er hermed udviklet mest indenfor RAF, medens den civile svæveflyvning ikke har opnået så stor udbredelse, som den fortjener.

Bilfærger over Kanalen

Silver City Airways, som driver »bilfærger« over kanalen mellem Frankrig og England, har i løbet af 1949 transporteret 2700 biler imellem de to lande. Efter en udbygning af passager-bekvemmelighederne på de to flyvepladser Lympne og Le Touquet (der er nu bl. a. specielt toldlokale, restauration etc.) mener man i 1950 at kunne transportere ca. 6000 biler mellem England og Frankrig. I samarbejde med BEA har Silver City fået ruten anerkendt og har fået monopol på den også i de to næste år. Der skal nu i løbet af en måneds tid indsættes ekstra flyvemaskiner på ruten. Som bekendt er det typen Bristol Freighter, som anvendes.

Kanontårne i vingespidserne

Flere amerikanske bombere skal nu udrustes med vingespidskanontårne, som kan udskiftes med afkastelige ekstra-tanke. Dette gøres for at spare vægt, skaffe bedre overblik for skytterne samt mere plads i kroppen til benzin og bombelast. To versioner af sådanne vingespidskanontårne er under arbejde. Den ene er beregnet for de største bombere (B-36, B-50) og har en skytte placeret i hver vingespids-tårn. De andre er fjernstyrede og

rummer altså skytten i maskinens krop. De første prøver med disse tårne vil blive foretaget om mindre end tre måneder.

Flyveindustrien i Australien

Commonwealth Aircraft Corp. i Melbourne (Australien) er nu i færd med at opstille maskiner og jigs til fremstilling af den nye engelske English Electric Canberra reaktor-bomber. Fabriken skal samtidig bygge — også på licens — den engelske reaktor Rolls-Royce Tay, og endelig går der rygter om, at også Hawker P.1050 vil være at finde på CAC's samleband inden længe. Det er bemærkelsesværdigt, at Australien, som førhen har købt en stor del af sit flyvemateriel fra USA, nu udelukkende køber fra England. Bl. a. har De Havilland nu overtaget de aktier, som American General Motors Corp. havde i Commonwealth Aircraft Corp. De store udvidelser, som er i gang, er kun et led i styrkelsen af de australske luftvåben.

Super-DC-3 med sidevindsunderstel

Capital Airlines lader alle sine Super-DC-3'er levere med sidevindsunderstel. Selskabet bliver derved det første luftfartsselskab, som går ind for denne forbedring. Det betyder, at selskabet vil kunne belysve selv flyvepladser med kun en startbane. Såfremt DDL's DC-3'er var forsynet med samme Goodyear Cross-Wind understel, ville de f. eks. kunne belysve Odense, der dog snart skal udbygges med to græs-startbaner.

C. C.

Tredie distriktskonkurrence

Endelig noget bedre vejr til distriktskonkurrencen d. 23/4, som kun udsattes i 2. distrikt, og det var p. gr. af flyvepladsvanskeligheder. Der deltog 85 mand med 106 modeller og flg. resultater:

1. distrikt (Roskilde). A 1: O. Olesen (113) 480, F. Neumann (105) 355, E. Sørensen (105) 351. — A 2: B. Hansen (105) 577, H. Hansen (105) 531, V. Buch-Andersen (113) 430. — C: P. Kuniss (105) 374, H. Ekelund (113) 143. — D: P. G. Jørgensen (113) 71.
2. distrikt (Ringsted 30/4). A 1: V. Petersen (207) 363, B. Stühr (205) 181, G. Larsen (210) 178. — A 2: H. Jørgensen (201) 543, W. Hansen (205) 434, L. Jensen (214) 424. — D: K. V. Nielsen (207) 413, E. Knudsen (205) 131, S. A. Jakobsen (214) 66.
3. distrikt (Svendborg). A 1: T. Østervig (301) 361, P. Petersen (301) 347, B. Honør (301) 307. — A 2: E. Møller (304) 1080, A. Hansen (301) 534, T. Østervig 490. — A 3: E. Hansen (302), J. S. Petersen (302) 585, E. Wichmann (302) 435. — C: J. S. Petersen 798, E. Wichmann 92. — D: H. Iversen (301) 509, J. Håstrup (304) 243, W. Mikkelsen (304) 97.
4. distrikt (Åbybro). A 1: T. Meyer (403) 446, P. Volsted (418) 306, S. O. Pedersen (403) 62. — A 2: S. Dybbro (403) 275, A. Jakobsen (417) 134, E. Rafn (418) 79. — A 3: J. H. Pedersen (401) 281. — D: E. Rafn 125.
5. distrikt (Herning). A 1: E. Madsen (508) 382, P. Pedersen (502) 209, O. Hørring (508) 192. — A 2: J. Andersen (506) 557, E. Madsen (506) 471, K. E. Andersen (506) 446. — A 3: W. Christensen (506) 98, J. Nielsen (502) 62.
6. distrikt (Esbjerg). A 1: A. Sørensen (612) 319, K. Hansen (611) 212. — A 2: B. Sørensen (612) 532, J. A. Lauridsen (608) 360, K. Wünsch (612) 220. — F: H. Bruun (612) 65 km/t.

Flyvedagspokalerne

Mens jyderne lagde sig i spidsen i første runde om flyvedagspokalene, som er præmier i distriktskonkurrencerne for hele landet samlet, så gik de efter anden omgang helt på sjællandske hænder, idet henholdsvis Hans Hansen (klub 105), Paul Kuniss (105) og Kaj V. Nielsen (207) nu lå højest. Efter tredje distriktskonkurrence fører Hans Hansen stadig med svæveflyveplanen med 1717 sek. om KDA's pokal, mens Jørgen S. Petersen, Nyborg, med 916 sek. ligger højest med gumminotormodel (Zonnens pokal) og Kaj V. Nielsen med 783 sek. holder stillingen med gasmotormodel (DDL's pokal).

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



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8—13

Til svæveflyveklubberne.

Typegodkendte chassiser med torsionsaffjedring, velegnede til transport af svæveplaner, til salg. Pris 550 kr. med hjul uden dæk. Forlang yderligere oplysninger.

P. Bardenfleth-Hansen,
Sorøvej 12, Slagelse.

Tlf. 2414.

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

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.

KALENDER

Motorflyvekalender:

- 2.—4. 6. A. C. Français d'Autriche.
Rally i Tyrol.
- 15.—18. 6. Benelux-rundflyvningen.
17. 6. King's Cup Air Race, Wolverhampton.
11. 6. Rally og luftvæddeløb, Orly, Frankrig.
- 17.—18. 6. Rallye Aerien International de Basse Normandie (Flers de l'Orne).
- 2.—9. 7. International flyveuge i Italien.
- 14.—16. 7. Internationalt rally, Cognac, Frankrig.
15. 7. Grosvenor Challenge Cup Race (int.) Newcastle-upon-Tyne.
22. 7. SBAC Challenge Cup Race og Air League Challenge Cup Race (int.) Sherburn in Elmet.
19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race (int.) Fairwood Common Aerodrome, Swansea.

Svæveflyvekalender:

- 3.—10. 7. Verdensmesterskab, Örebro, Sverige.

Diverse:

28. 5.—4. 6. FAI's generalkonference, Sthlm.
10. 6.—25. 6. International luftfartsudstilling i Bruxelles.
5. 9.—10. 9. SBAC-show, Farnborough.

Modelflyvekalender:

4. 6. Fjerde distriktskonkurrence.
12. 6. Sidste normalfrist for sommerlejrtilmeldelse.
26. 6. Forsinket sommerlejrtilmeldelse slutter.
5. 7. Opgørelse for 2. kvartal i pointskonk.
- 10.—15. 7. Sommerlejr.
23. 7. Wakefieldkonkurrence i Finland.
30. 7. International konkurrence og landskamp i Sverige (29.—30. 7.).
- 16.—23. 8. International uge, Eaton Bray.
27. 8. Danmarksmesterskab f. motormodeler (Fyn).
24. 9. DM for svævemodeller (Sjælland).
5. 10. Opgørelse for 3. kvartal i pointskonkurrence.
10. Residentie-Cup-konkurrence (Holland).
22. 10. Femte distriktskonkurrence.
3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og årsrekordår slutter.

★

Taxaflly A/S

På initiativ af en kreds inden for Nakskov motorflyveklub blev det for ca. 2 år siden forsøgt at starte et aktieselskab ved navn »TAXAFLY« med hjemsted i Nakskov og med det formål at drive erhvervsflyvning i og uden for landets grænser, blandt andet ved udførelse af taxaflvning, rundflyvning, reklame- og fotoflyvning, lettere fragtflyvning, såsom flyvning med rejser, og endelig pudderblæsning fra flyvemaskine.

Selskabet blev startet den 1. april i år med en aktiekapital på kr. 60.000,00 med fortsat tegning indtil kr. 100.000,00.

Bestyrelsen består af: Disponent *Carl Hjort Hansen* (formand for bestyrelsen), installatør *John Sørensen* (selskabets administrerende flyveleder), ingeniør & murermester *Ole W. Clausen*, ingeniør & tømrermester *Ejner Madsen*, bankrevisor *Lund Knudsen*, lrs. *Levinson*, alle Nakskov, og proprietær *Chr. Olsen*, Tjørnebygård, Vindeby.

Bestyrelsen har vedtaget at ansætte som forretningsudvalg de 4 førstnævnte bestyrelsesmedlemmer og som flyveteknisk leder chefpilot, løjtnant *N. Jepsen*, tidl. Kolding.

Mekaniker og flyvepladsleder: Mekaniker *Lyngbye*, tidl. Nakskov motorflyveklub.

Af flyvemaskiner er erhvervet:

OY-DBU - KZ III fra Nakskov motorflyveklub, OY-AAR - KZ VII fra Nakskov motorflyveklub, OY-DTY - KZ VII fra godsejer Darell, Fyn.

KZ III DBU vil blive forsynet med pudderblæsningsanordning, KZ VII AAR vil blive forsynet med »stemme fra luften«.

Nakskov flyveplads, der er godkendt som offentlig landingsplads og toldflyhavn, vil i nærmeste fremtid blive drænet, udvidet og omlagt til en af landets bedste pladser, ligesom der vil blive opført en ny, passende administrations- og hangarbygning.

Nakskov motorflyveklub, som fortsat skal bestå, og som ved sit eget finansieringsselskab »Fly-finanse, Nakskov, råder over KZ III OY-AAC til udlejning til motorflyveklubbens certifikatindehavere og ved eventuel fortsættelse af flyveskolen.

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

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab

Det Norske Luftfartselskab

Hærens Flyvertropper

A/B Flymotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Sportsflyveklubbens generalforsamling

SPORTSFLYVEKLUBBEN holdt generalforsamling den 27. april. I formanden, direktør *Thomas's* fravær aflagde næstformanden, kaptajn *John Foltmann*, årsberetningen. Medlemsstaten var sunket fra 1204 til 660, og af disse sidste var 150 i restance, men måske var det bedre med et mindre antal aktive medlemmer end et stort antal passive. Modelsektionen omfattede 26, svæve-sektionen 19 medlemmer, og der var 181 motorflyvere, men en del havde deponeret certifikaterne. Kaptajn Foltmann aflagde også motorsektionens beretning, hvoraf det fremgik, at teorisikolen arbejdede med at få en meteorologibog udsendt. Efter at stigningen i selvriskoen for havarier var omtalt, indskærpedes forsigtighed med materiellet. Det meste af motorsektionens beretning vil iøvrigt være læserne bekendt fra tidligere omtale, men det kan nævnes, at Skovlundesagen blev detaljeret gennemgået. Der havde stadig vist sig nye vanskeligheder, men nu syntes de at være overvundne.

Ing. *Fastner* aflagde svæve-sektionens beretning og betonedes flyvepladsvanskelighederne, som i år var mere alvorlige end nogensinde. Sektionen havde i efteråret overtaget regnskabsførelsen selv og ønskede større rådighed over sit eventuelle overskud.

Også assistent *Gamst's* beretning fra modelsektionen var præget af vanskeligheder, idet sektionen havde mistet sit lokale og mange medlemmer var faldet fra. Også modelsektionen førte nu eget regnskab. Det på regnskabet opførte underskud var ikke reelt, da sektionens indsats i lodseddsalget ikke var taget med.

Efter beretningen udspandt der sig lidt diskussion, hvorefter kassereren *Mogens Bank* aflagde regnskabet. Dette udviste et underskud på 20.429 kr. Status balancerede med 75.456 kr., men formuen var efter en stor ekstraordinær afskrivning af materiel til de skønnede realisationsværdier kommet langt ned.

Fastner henstillede, at svæve-sektionens overskud fremtidig henførtes til et særligt svæveflyvefond, hvilket bestyrelsen anbefalede og forsamlingen godkendte. En række talere kritiserede forskellige punkter, bl. a. at svæveflyvernes overskud fra 1948 på 6487 kr. ikke var kommet dem til gode, ligesom forskringsforhold, revisionsomkostninger, et tyveri m. m. blev berørt. På bestyrelsens vegne erklærede kaptajn Foltmann, at man var klar over, at klubbens konstruktion og regnskabsform måtte undergå en ændring, hvorpå regnskabet blev godkendt.

Hele bestyrelsen blev genvalgt, og aftenen sluttede med en smuk og underholdende KLM-film fra ruterne omkring det caribiske hav.

Bestyrelsen i Kongelig Dansk Aero-klub.

Efter generalforsamlingen har bestyrelsen i KDA konstitueret sig således:
Direktør *Hjalmar Ibsen*, formand.
Luftfartsinspektør *Sv. Aa. Dalbro*, næstfmd.
Civilingeniør *Leif Prytz*, kasserer.
Direktør *Einer Dessau*.
Trafikchef *P. Beck-Nielsen*.
Løjtnant *Sylvest Jensen*.

Direktør for luftfartsvæsenet *G. Teisen*.

Kommunelærer *Wm. Nielsen*.
Civilingeniør *Harboe*.
Maskinarb. *Harald Wermuth Jensen*.
Redaktør *Johs. Thinesen*.
Stud. med. *Kurt Rechnagel*.
En manglende motorflyverrepræsentant vil senere tilslutte sig bestyrelsen.

Bestyrelsen i Danske Flyvere

Direktør *Knud Lybye*, formand.
Fabrikant *E. C. Rydman*, generalsekretær.
Cigarhandler *Rudolf Olsen*, kasserer.
Direktør *August Jensen*.
Orlogskaptajn *K. R. Ramberg*.
Kaptajn *E. Gørtz-Behrens*.
Kaptajnløjtnant *Rostrup*.
Kaptajn *G. M. Wegener*.
Direktør *Max Westphall*.

Konkurrence i formationsflyvning

KDA har fra Holland modtaget indbydelse til en konkurrence i formationsflyvning den 29. 7. på Ypenburg flyvepladsen. Der kan deltage formationer på hver tre maskiner. Nærmere oplysning kan fås hos KDA.

Benelux Air Rally 1950

Til det stævne, som aeroklubberne i Belgien, Holland og Luxemburg har arrangeret



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KØL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, l., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Civiling. Hans Harboe.
Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.
Civiling. Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Wermuth Jensen.
Civiling. Bjørn Thøgersen.

MODELFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852.
Formand: Johs. Thinesen, Herning.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved
Stadsgraven 1, telf. Amager 9695.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman,
Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

fra 15.—19. juni, er der tilgaaet Danmark ti indbydelser (d.v.s. fem flyvemaskiner med to personer i hver). Efter samråd med motorflyverådet blev disse indbydelser fordelt således: 2 til Fyens Flyveklub, 2 til Vestjysk Flyveklub, 2 til Midtjysk Flyveklub og 4 til Sportsflyveklubben. De pågældende klubber accepterede omgående indbydelsen, og hvis denne havde omfattet flere end de ti personer, er der ingen tvivl om, at mange flere danske privatflyvere ville have deltaget i stævnet.

Yorkshire Air Rally

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er 18 danske privatflyvemaskiner med ialt 36 personer ombord gæster hos Yorkshire Aeroplane Club, som med en storslået gestus har inviteret danske sportsflyveklubber på en fornøjelig og interessant weekend-flyvning til Yorkshire.

Dommen over Egil Falkmar

Ved Københavns byrets 9. afdeling blev der den 28. april afsagt dom i sagen mod fhv. lrs. og generalsekr. *Egil Falck Falkmar*, der var tiltalt for underslæb.

I tiden indtil april 1945 havde han forbrugt ca. 34.000 kr. fra sine klienter eller som executor. Fra efteråret 1946 til september 1949 havde han forbrugt 47.700 kr. tilhørende Dansk Motorflyver Union og fra august 1948 til september 1949 14.400 kr. tilhørende DKDAS.

Som følge heraf blev Falkmar efter straffelovens § 285, 1. jfr. § 278, nr. 3, idømt fængsel i to år, hvoraf 47 dage ansås som udstået. Endvidere skal han betale sagens omkostninger.

Falkmar har modtaget dommen.

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler

Nye og brugte cykler, reparationer og
ovnlakering — cyklemotorer

Fiskergade 17, tlf. Luna 622

Salg på ratebetaling

Fra rekordernes verden

FAI har nu anerkendt Comet-rekorderne London—København og København—London, og de afviger kun i decimalerne fra de engelske tal, vi bragte sidst, idet det var lidt af et spørgsmål, hvor bymidten i København lå. Tallene blev henholdsvis 730.600 og 671.040 km/t.

Endvidere har FAI anerkendt en rekord, sat 29/12-49 af amerikanerinden *Jaqueline Cochran* med en North American F-51 over en lukket bane på 500 km på 703,376 km/t. Den er også anerkendt som kvindelig rekord.

Amerikaneren *John F. Mann* har i klassen for flyvemaskiner mellem 500 og 1000 kg fuldvægt opstillet en distancerekord på 3.469,656 km den 13.-14. januar med et Meyers-mono-plan.

Med tomsædet svæveplan har amerikanerne *Briegleb* og *LaMure* på et Briegleb-svæveplan den 12/8 opstillet en hastighedsrekord over 100 km trekantbane på 44,857 km/t.

Ifølge meddelelse fra Royal Aero Club var Meteorens rekord på London—København på 1 time 05 min. 54,9 sek. eller 871,323 km/t. København—London blev gjort på 1 time 11 min. 16,4 sek. eller 805,790 km/t, og den samlede rekord London—København—London blev på 2 timer 29 min. 08,5 sek. eller 770,187 km/t. FAI havde endnu ved redaktionens slutning ikke meddelt nogen anerkendelse af denne rekord.

★

Ny vicedirektør i luftfartsdirektoratet

Fra d. 1. juni fratræder *Henning Søager* sin stilling som vicedirektør i Direktoratet for Statens Luftfartsvæsen for at overtage en stilling som direktør i Tivoli. *Henning Søager* vil blive savnet indenfor flyve- og luftfartsinteresserede kredse, hvor hans uhøjtidelige væsen, hans hjælpsomhed og lidet bureaukratiske stillingtagen til sager og problemer havde skaffet ham mange venner. Men for fremmelse og bedre økonomiske vilkår må alle bøje sig, og hele den kreds af flyvere og luftfartsfolk, der lærte *Henning Søager* at kende som vicedirektør i Luftfartsvæsenet, ønsker ham hjertelig til lykke med den nye stilling.

Til *Henning Søager's* efterfølger som vicedirektør i luftfartsdirektoratet er udnævnt fuldmægtig i Ministeriet for offentlige Arbejder, cand. jur. *Hans Jensen*, der gennem længere tid har samarbejdet med *Henning Søager* i luftfartsspørgsmål og således er godt inde i de opgaver, han fremtidig skal beskæftige sig med. Den nye vicedirektør i Luftfartsdirektoratet er 37 år gammel, han kommer fra Haslev, og efter i to år at have været knyttet til Københavns Magistrats 1. Afdeling tiltrådte han i 1942 sin stilling i Ministeriet for offentlige Arbejder.

★

Olaf Jensen

Værkfører *Olaf Jensen* er lørdag den 15. april pludselig død af en hjertelammelse.

Olaf Jensen, der kun blev 43 år gammel, har fra han i 1927 afgjente sin værnepligt ved luftmarinen været grebet af flyvningen. Han begyndte svæveflyvning i Køge, og i 1936 var han med til at stifte Slagelse Flyveklub, for hvilken han uafbrudt fra 1938 til sin død har virket som formand. *Olaf Jensen* har gjort et stort arbejde for klubben, der under hans ledelse har været præget af jævn fremgang. Foruden at være formand, var han klubbens første flyveleder samt byggekontrollant. Han var bestyrelsesmedlem i Dansk Svæveflyver Union, og var kendt og afholdt i mange flyvekredse.

Hans bratte bortgang er en stor sorg for Slagelse Flyveklub.

Slagelse Flyveklub.



Den er extra!

De kører BILLIGERE!

Esso Extra Motor Oil giver mindste olieforbrug.

De kører BEDRE!

Esso Extra Motor Oil giver den mest fuldkomne smøring under alle forhold.

De kører STRAKS!

Esso Extra Motor Oil giver den letteste start — og naturligvis er Esso Extra Motor Oil rensende, så den holder motoren fri for skadelige urenheder, ligesom den beskytter mod syredannelser og ætsninger af lejerne.

Esso Extra Motor Oil fås i 3 sværhedsgrader:

NO. 1 dækker SAE numrene 10, 10 W, 20 og 20 W.

NO. 3 dækker SAE numrene 20, 20 W og 30.

NO. 5 dækker SAE numrene 40 og 50.

Olien med det HØJESTE
VISKOSITETS
INDEKS



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

APOLLO

Drevet af 4 Armstrong-Siddley "MAMBA" propeller-turbiner

Den nye Transport-Epokes Banebrydere



FREMGANGENS **AWA** PACERE
PMV

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. BAGINTON, COVENTRY. BRANCH OF HAWKER-SIDDELEY GROUP LTD.

FLYV

23. ARGANG

JULI 1950

PRIS 50 ØRE



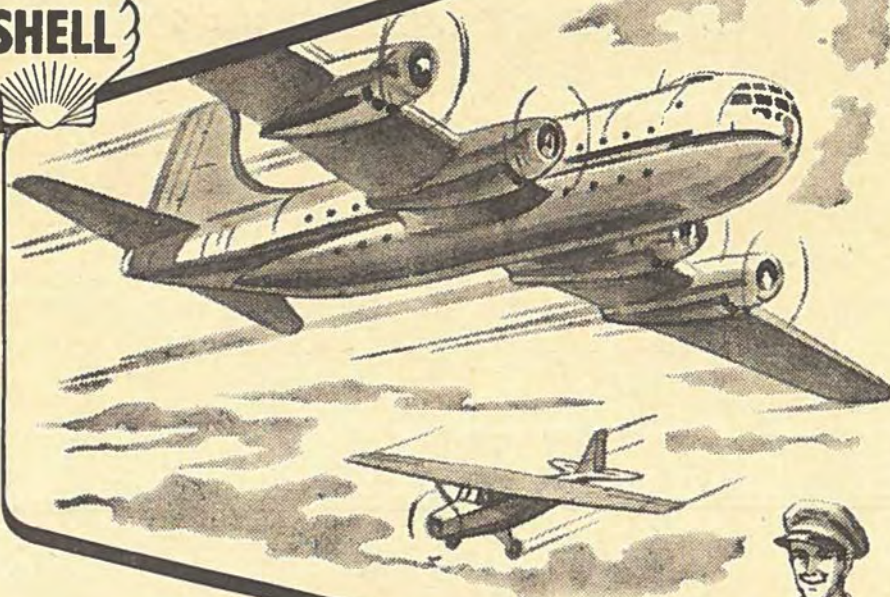
Helikopter som flyvende kran: En Piasecki XHRP-1 løfter en jeep. Helikopteren er udstyret med en 600 hk Pratt & Whitney motor.

7

INDHOLD:

FAI's 43. kongres ★ Danmarks flyvevåben ★ William T. Piper,
luftens Henry Ford ★ 300 km distancerekord ★ Stor måned for
modelflyverne.

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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG DANSKE FLYVERE
MOTORFLYVNING - SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING

Nr. 7

Juli 1950

23. årgang

Flyvevåbnets deltagelse i flyveopvisninger

En tragisk flyveulykke den 4. maj, som kostede en af det danske flyvevåbens dygtigste flyvere livet, bevirkede, at der udstedtes forbud mod militære flyveopvisninger over byer. Det er ulykken fra opvisningen ved Langelinie i København, der tænkes på.

Uden at tage stilling til nødvendigheden af dette forbud, skal vi blot nævne, hvordan man ser på forholdene andre steder i verden.

I alle de lande, der har et luftvåben, uanset dets størrelse, er man interesseret i at vise befolkningen, hvilke flyvemaskintyper der rådes over, — og i nogen grad også, hvad dets personel formår. Dette gælder både USA, England, Sovjetunionen, Sverige, Holland, Belgien, Norge og mange andre lande. De respektive landes luftvåben deltager i flyveopvisninger rundt om i landet, og den propaganda, der derved opnås, værdsættes i lige høj grad af publikum og de luftmilitære myndigheder.

Eksempelvis kan nævnes Sverige, hvor luftvåbnet ikke alene foranstalter selvstændige opvisninger, men også deltager i lokale opvisninger rundt om i landet. Alle ved, at der er en vis risiko forbundet med flyveopvisninger, men det bevirker ikke, at disse stoppes. For et par år siden afholdtes en stor flyveopvisning i Stockholm, hvor mange eskadriller fra det svenske flyvevåben deltog, deriblandt en Vampire-Eskadrille. Da en af eskadrillens flyvere skulle lande — efter at have vist, hvad luftfartøjet formåede at præstere — tørnede han mod et hus og dræbtes på stedet. Stævnet blev imidlertid ikke standset af den grund. Det fortsatte, og ingen fandt nogen forargelse deri. Man fortsatte med at vise befolkningen, hvordan de nyanskaffede luftfartøjer så ud, og hvad de kunne præstere. Man skønnede, at dette var nødvendigt.

FLYV.

Fédération Aéronautique Internationale's 43. kongres i Stockholm

28. maj til 4. juni 1950

FAI's årskongres, som fandt sted i Stockholm, hvor Kgl. Svenska Aeroklubben var vært, havde samlet repræsentanter fra 21 af de lande, der står som medlemmer af denne internationale organisation, og som omfatter ialt 33 landes aeroklubber. Som repræsentanter for Danmark mødte KDA's generalsekretær, kaptajn John Foltmann, og ingeniør Per Weishaupt.

Kongressens arbejde var lagt således til rette, at man først behandlede de problemer, der var på dagsordenen, i følgende kommissioner: sportskommissionen, turistkommissionen (el. rettere turistflyvningskommissionen), modelkommissionen, lægekommissionen, ballonkommissionen og faldskærmskommissionen. Svæveflyvekommissionens møder er henlagt til Örebro-stævnet. Derefter blev de enkelte kommissioners beslutninger forelagt FAI's hovedkomité, og så var kongressen klar til at gennemgå den endelige dagsorden.

Kongressens dagsorden

Kongressens rapporterende sekretær, KSAK's generalsekretær, oberst H. Enell, af lagde følgende beretning over klubbernes virksomhed i 1949, idet det bemærkedes, at tallene var noget mangelfulde, fordi der manglede indberetning fra flere af de større landes klubber.

Motorflyvning: Antal timer 14.141.000
Flyvemaskiner i privat eje 87.500
Antal gyldige flyvercertifikater .. 314.000

Svæveflyvning: Antal timer 110.300
Glide- og svæveplaner 2.860
Gyldige certifikater 6.900

Modelflyvning: Antal klubber .. 2.550

Derefter fulgte dagsordenens mange punkter slag i slag. Der blev diskuteret livligt — men strengt sagligt, og man nåede frem til ikke så få positive resultater.

Følgende landes aeroklubber havde søgt optagelse i FAI: Bulgarien, Korea, Rumænien og Jugoslavien. Jugoslavien blev enstemmigt optaget; de øvrige tre nægtedes foreløbig optagelse.

Fra spansk side gjorde man sig stærkt til talsmand for, at spansk skulle anerkendes som kongressens officielle sprog, sideordnet med engelsk og fransk. Motiveringen var det spanske sprogs store udbredelse, navnlig i de sydamerikanske lande, hvoraf flere ikke følte sig i kontakt med F.A.I. Forslaget støttedes af Cuba og Portugal, men blev kraftigt imødegået af Indien, der hævdede, at Østens mange hundrede millioner så også kunne gøre krav på at blive hørt på deres eget sprog. Det vedtoges at korrespondere



Kronprins Gustav Adolf i samtale med KSAK's formand, direktør Wicander.



Flygvapnets opvisning efter kongressens åbning indledtes med denne smukke FAI-formation, udført af 19 Mustang-jagere.

på spansk med de sydamerikanske lande og derefter tage sagen op igen, når man så, hvor mange af disse blev medlem af FAI.

Forholdet i ICAO havde særlig stor betydning, og man var i princippet enige om, at der skulle etableres et nøjere samarbejde med denne organisation, bl. a. ved at have en fast mand tilknyttet ICAO's hovedsæde i Montreal. Dette blev stærkt støttet af dr. *Orbaneja*, der var tilstede under kongressen som observatør for ICAO. Ganske vist ville dette medføre en kontingentforhøjelse for de nationale aeroklubber, men da en privatperson i U.S.A. til dette formål havde givet tilsagn om en væsentlig støtte, ville kontingentforhøjelsen ikke blive særlig stor. Alle var enige om, at det ville have stor betydning at have en repræsentant tilknyttet ICAO, som i alle spørgsmål kunne tale privatflyvnings sag.

Ægypten fremkom med forslag om oprettelse af et »luftturistbureau« i Cairo for derved at samle landene i det mellemste Østen. Planen mødte modstand, men man enedes om, at Ægypten skulle indkalde de mange lande i det mellemste Østen til en konference i Cairo, og såfremt disse lande tilsluttede sig F.A.I., skulle tanken tages op påny.

Endvidere foreslog Ægypten, at man i 1953 skulle arrangere en kapflyvning jorden rundt i forbindelse med et sweepstake. Monaco var villig til at løbe den økonomiske risiko, og en stor del af det forventede overskud skulle gå til velgørende formål. England var inde på tanken, bl. a. fordi der forlængst er udskrevet en konkurrence for en flyvning til England-New Zealand samme år. Forslaget blev ikke vedtaget.

Et forslag om, at tyskerne skulle have adgang til at deltage i internationale svæveflyvestævner blev forkastet, bl. a. fordi det endnu er forbudt tyskerne at foretage flyvning i eget land. Derimod vedtoges, at tyske videnskabelige arbejder måtte modtages.

På forslag af turistkomiteen enedes man om at rette henvendelse til ICAO for at få een eller flere radiofrekvenser til rådighed for privatflyvningen. Endvidere ville man tilstræbe at få indført et fælles internationalt privatflyvercertificat, således at dette

gav adgang til flyvning i et andet land med dette lands indregistrerede mærker. Sagen vil blive forelagt ICAO.

Da bl. a. Frankrig i øjeblikket forbød privatflyvere at starte, når vejrforholdene var af en sådan art, at instrumentflyvning skønnedes nødvendigt, og da man ikke kunne forlange, at privatflyvere skulle bestå de samme prøver i instrumentflyvning som trafikflyvere, og heller ikke havde mulighed for at holde et sådant certifikat vedlige, foreslog England indførelsen af et 2. kl. instrumentflyvningscertifikat. Dette mødte dog stærk modstand, især fra USA, og sagen blev udskudt til næste år.

Da der i flere lande herskede tvivl om, hvem der kunne forny et Carnet, hvis dette udløb under luftfartøjets ophold i et fremmed land, vedtoges det, at Carnet, som udløber, telegrafisk kan fornyes af eget lands aeroklub. I det hele taget var der delte meninger om, hvor længe et Carnet skulle være gyldigt. England krævede f. eks. tilbageflyvning til hjemlandet inden et halvt års forløb. Man enedes om eet års gyldighed.

Fra sportskommissionen foresloges en række ændringer i de bestående klasseinddelinger for rekorder. Disse vedtoges.

Det vedtoges, at Lilienthal-Medaljen skulle tildeles den amerikanske svæveflyver *Robinson* for opnåelsen af størst absolut højde (10.210 m).

Som et af de sidste punkter på kongressens dagsorden var valg af præsident. Det vedtoges enstemmigt at vælge *Baron de la Grange* (Frankrig) til præsident i stedet for mr. *William R. Enyart* (USA), der udnævntes til ærespræsident.

* * *

FAI-kongressen afholdtes i forbindelse med Kgl. Svenska Aeroklubbens 50 års jubilæum, og det var medvirkende til at skabe en endnu festligere ramme omkring kongresdagene. Som optakt til kongressen afholdtes en reception i KSAK's meget stilfulde og hyggelige lokaler, hvor aeroklubbens overpræsident, Hs. kgl. højhed prins *Bertil*, bød velkommen. Ved denne lejlighed overrakte formanden for Norsk Aero Klubb, dir. S.

Hesstvedt, aeroklubbens medalje til flere af KSAK's fremtrædende medlemmer.

Den egentlige åbning af kongressen fandt sted onsdag den 31. maj i det tekniske museum, hvor hans kongelige højhed, kronprins *Gustav Adolf* bød kongresdeltagerne velkommen til Sverige. Iøvrigt blev der holdt taler af KSAK's formand, direktør *Wicander*, af forsvarsminister *Vougt* og af FAI's præsident, amerikaneren mr. *Enyart*. I de svenske taler mærkede man tydeligt den betydning, som den svenske stat anser privatflyvningen for at have, og som er grund til den svenske statsstøtte til model- og svæveflyvningen.

Flygvapnet hilser FAI

Efter åbningen besøgte kongresdeltagerne museets flyveafdeling, hvorefter man begav sig op på taget af museet for at overvære en demonstration af det svenske flyvevåbens maskiner. Demonstrationen var fastsat til kl. 16,30, og præcis på dette tidspunkt drønnede nitten Mustang-jagere fra Stockholm ud over museet, dannende bogstaverne FAI. Det vakte naturligvis stor begejstring. Derefter fulgte eskadrille på eskadrille af Flygvapnets typer, SAAB J-21 jagere, B-18 bombere (nu nærmest anvendt som angrebsmaskiner mod jordmål), Mustang-jagere, Mosquito-natjagere, Spitfire-fotorekognosceringsmaskiner (mod sædvane i formation), en eskadrille Vampire-jagere, og så — som en effektiv afslutning — kom en enlig maskine, der på få sekunder forvandlede sig fra et punkt inde over Stockholm til en reaktionsdrevne pilformet jager, der efter passagen over museet foretog en svimlende stigning og forvandt højst, højt oppe. Det var SAAB J-29, den såkaldte »flyvende tøn-de«, en af verdens mest moderne reaktionsdrevne jagere med en topfart på omkring 1050 km/t. Hele den flotte og præcise opvisning varede mellem tre og fire minutter.

KSAK's jubilæum

Samme aften var KSAK vært ved en middag, hvor Danmark, Finland og Norge hver overrakte den jubilerende svenske Aeroklub en gave. På KDA's vegne overrakte kaptajn *Foltmann* en meget smuk gæstebog, som den danske aeroklub havde ladet fremstille specielt til denne lejlighed. Fra den finske aeroklub overrakte professor *Wegelius* en stor krystalvase, og den norske aeroklubs gave, som var en guldplaque, overrakte af dir. *Hesstvedt*. Præsidenten for KSAK, dir. *Wicander* talte om hjertelige ord den svenske broderklubs tak for de smukke gaver.

KSAK's jubilæumsfestligheder kulminerede i en banket fredag den 2. juli, som afholdes på Stockholms stadshus. Over 300 gæster deltog med deres kgl. højheder kronprins *Gustav Adolf* og prins *Bertil* i spidsen. Hs. kgl. højhed prins *Bertil* ønskede i en tale, at kongressens arbejde måtte blive til gavn for den internationale flyvning verden over; chefen for det svenske luftvåben, generalløjtnant *Nordenskjöld* bragte en hyldest til KSAK, og det samme gjorde generaldirektør og medlem af SAS's bestyrelse, *Axel Gjores*, Kgl. Dansk Aeroklubs generalsekretær, kaptajn *John Foltmann*, den finske aeroklubs næstformand, professor *Wegelius* og formanden for den norske aeroklub, dir. S. *Hesstvedt*.

Endelig var kongresdeltagerne de sidste to dage gæster på en herlig sejltur i Skærgården og til en lunch hos dir. *Wicander* og frue i deres landsted Harpsund.

J. F.

Det Danske Luftfartselskabs virksomhed i 1949

Den 31.5. afholdt DDL sin ordinære generalforsamling, og her fremlagdes følgende interessante beretning:

Året 1949 er det første år, i hvilket det skandinaviske samarbejde har virket gennem hele året. Al den flyvning, som DDL har præsteret — bortset fra indenlandsflyvningerne og flyvningerne til Grønland — er blevet afviklet indenfor SAS-samarbejdet.

Det samlede resultat for 1949 viser en betydelig fremgang i forhold til 1948, selv om resultatet langt fra kan karakteriseres som tilfredsstillende. Denne fremgang har særlig gjort sig gældende for de oversøiske ruter. For indlandsruterne vedkommende har belægningen gennem hele året været utilfredsstillende.

På det luftpolitiske område har vanskelighederne været stigende, idet der spores en fortsat tendens til at begrænse rettighederne til kommerciel landing på gennemgående ruter (den såkaldte luftens 5. frihed). Disse vanskeligheder skyldes i særlig grad bestræbelser i en række lande for ved nægtelse af trafikrettigheder for fremmede selskaber at gavne deres nationale luftfartselskabers interesser. Denne tendens, der står i direkte modsætning til de mange bestræbelser, der udfoldes på en række andre internationale områder for at skabe friere forhold, kan, hvis den fortsættes, betyde en fare for den civile luftfarts udvikling. Under disse luftpolitiske vanskelige forhold har det skandinaviske samarbejde vist sig at være af stor betydning.

Personale

Mens DDL ved begyndelsen af 1949 beskæftigede ca. 1700 personer (herunder medregnet visse DDL-funktionærer, der var overgået til ESAS), beskæftigedes der i Selskabet ved årets slutning 1427 personer (879 funktionærer og 548 arbejdere). Udover det i DDL direkte beskæftigede personale bærer DDL sin part af udgifterne (ca. 2/7) til det personale, der er beskæftiget i de under ESAS etablerede fælles-skandinaviske organer i Skandinavien og udlandet, ialt pr. 31. december 1949 495 personer.

Flyvevirksomheden

Med hensyn til den af DDL inden for den europæiske og interskandinaviske trafik foretagne flyvning henvises til efterfølgende ESAS-beretning, i hvilken de samlede flyvepræstationer er angivet. Af disse har DDL præsteret sin andel, nemlig ca. 2/7.

Derudover har DDL på indenlandske ruter fløjet ialt 703.000 km og transporteret 36.746 passagerer og 171.700 kg gods. DDL har fløjet ialt 13 ture til Blåie West 1 på Grønland repræsenterende ialt 101.000 flyvekm.

I samarbejde med AB Aerotransport har DDL fløjet 5 ture til Bangkok (flyvningerne er udført af OSAS's organisation). På disse ture er der fløjet ialt 114.000 km og transporteret 198 personer.

Flyvemateriel

Ved udgangen af 1949 bestod flåden af følgende maskiner:

Trafikmaskiner: 2 stk. 4-mot. Douglas DC-6 (48 passagerer).

2 stk. 4-mot. Douglas DC-4 (40/44 passagerer).

7 stk. 2-mot. Douglas DC-3 (21 passagerer).
1 stk. 3-mot. Junkers Ju-52 (15 passagerer).
Fragtmaskiner: 2 stk. 2-mot. Douglas DC-3 (kombineret passager- og fragtmaskiner).

1 stk. 2-mot. Douglas DC-3 (fragtmaskine).
I årets løb er følgende maskiner solgt:
3 stk. Vickers Viking og 2 stk. Douglas DC-3 fragtmaskiner.

Den ovennævnte Junkers Ju-52, der ikke har været benyttet hele året, vil blive opbrugt. DDL har i øjeblikket ingen flyve-maskiner eller større kvanta af reservedele i ordre.

Som et led i udligning af værkstedsarbejder mellem de tre selskaber og for at opnå en rationel værkstedsdrift, udføres overhalingsarbejder på såvel de norske og svenske som de danske DC-4 (ialt 9 stk.) på DDL's værksteder i Kastrup, mens overhalingerne af de 2 stk. danske DC-6 foregår i Stockholm, og fra 1. juli 1949 foretages alle større eftersyn på de danske DC-3 i Oslo.

Forhandlinger om det skandinaviske samarbejde

En komité, (den såkaldte »lille komité«) hvori de tre skandinaviske selskaber er repræsenteret, afgav i december 1949 en betænkning, som i store træk foreslog linierne for det fremtidige fælles-skandinaviske luftfartssamarbejde. Grundprincippet for den fælles virksomhed skulle være det samme, som er anvendt i konsortiet OSAS. Der skulle således dannes et konsortium SAS, som overtog hele den virksomhed, der drives af de tre selskaber, ABA, DDL og DNL. I konsortiet skulle de tre selskaber have andele i et vist forhold, og den fælles virksomhed skulle drives for fælles regning og risiko således at forstå, at rettigheder og forpligtelser, gevinst eller tab fordeles mellem de tre moderselskaber i forhold til deres andele i konsortiet. De tre moderselskaber skulle udadtil være solidarisk ansvarlige for konsortiets forpligtelser, mens de indadtil skulle være forpligtet i forhold til andelen. De tre moderselskaber skulle fortsætte at virke som selvstændige, nationale aktieselskaber, men de skulle ophøre at drive flyvevirksomhed direkte og selvstændigt og alene fremme dette formål som ansvarlige medejere af konsortiet SAS. Den øverste ledelse skulle varetages af en styrelse bestående af repræsentanter for de tre moderselskabers bestyrelser.

Dette forslag fik enstemmigt tilslutning fra de tre moderselskabers bestyrelser, da det blev fremlagt på et møde i Oslo i januar 1950, idet det dog var en forudsætning, at der blev opnået enighed om løsning af en række praktiske spørgsmål, samt at det fik tilslutning fra de tre landes kompetente myndigheder.

Regnskabet

Året 1949 har givet et nettooverskud på ca. 4,22 mill. kr. sammenlignet med et nettounderskud på ca. 8,83 mill. kr. i 1948. Af formindskelsen i underskuddet på ca. 4,6 mill. kr. hidrører ca. 3 mill. kr. fra, at SAS Overseas Division ikke har givet underskud i året, mens resten, ca. 1,6 mill. kr. hidrører fra, at DDL's anden virksomhed har givet et bedre resultat samtidig med, at der ved devalueringen er fremkommet en

kursgevinst. Saldoen på »Tabs- og vindingskonto« udviser efter tillæg af underskuds-saldoen fra 1948 kr. 5.668.729,24 et samlet underskud pr. 31. december 1949 på kr. 9.884.579,90.

»Driftsindtægter« for 1949 udviser kr. 31.449.184,27, mens »Driftsudgifter« beløber sig til kr. 37.088.165,30. Status balancerer med kr. 75.771.795,73.

* * *

ESAS's virksomhed for 1949

Den skandinaviske samtrafik, som omfatter den internationale flyvevirksomhed indenfor Europa, den nære Orient og Afrika, har i 1949 vist nogen fremgang i forhold til forrige år. Resultatet må imidlertid anses for utilfredsstillende. Trafikpræstationerne på europæiske og interskandinaviske ruter har (for ABA + DDL + DNL) været følgende:

Fløjne kilometer	11.028.207	(13.204.425)
Flyvetimer	36.181	(45.487)
Antal Passagerer	241.572	(245.305)
Passagerkilometer	177.850.068	(145.880.484)
Post i kg	1.024.735	(883.349)
Posttonkilometer	646.356	(535.480)
Fragt i kg	2.732.653	(1.800.615)
Fragtkilometer	2.934.032	(1.556.150)

Tallene i parentes er resultaterne for året 1948.

* * *

OSAS's virksomhed for 1949

	Nord-	Syd-
	amerika	
Antal enkeltture	692	212
Flyvekilometer i 100	4.650	2.771
Passagerkm. i 1000	125.534	79.148
Antal passagerer	27.405	12.390
Fragtkilometer i 1000	1.942	988
Fragt i kg	368.515	138.655
Posttonkm. i 1000	1.118	524
Post i kg	181.828	59.955
Samlet last i tonkm i 1000	15.595	9.514

Driften af SAS's oversøiske ruter er forløbet uden væsentlige forstyrrelser og er blevet gennemført med tilfredsstillende resultat. En forøgelse af transportkapaciteten og af maskinernes udnyttelsesgrad satte konsortiet i stand til at tage del i den almindelige trafikstigning samtidig med, at det også lykkedes at forbedre maskinernes gennemsnitlige betalende belægning gennem hele året.

★

Jubilæum i DDL

De 19' maj fejrede kontorchef Erik Jensen sit 25-års jubilæum i DDL. Kontorchef Jensen begyndte i DDL som 19-årig og har det meste af sin tid ledet pladsbestillingen. Denne afdeling beskæftigede i de første år kun 2-3 medarbejdere, men den har nu ca. 50. Kontorchef Jensen modtog en mængde hilsener fra rejsebureau- og turistkredse i anledning af jubilæet.

Personskifte i DDL

Med udgangen af juni måned fratræder indkøbschef V. Simonsen efter eget ønske sin stilling i DDL for at overtage stillingen som direktør i Korn- & Foderstof Compagniet.

Hr. Simonsens efterfølger som indkøbschef bliver generalsekretær F. Krebs fra »Red Barnet«.

Praktisk samarbejde mellem SAS/DDL og KLM

Karen Marie Bang Justesen, der er ansat i SAS/DDL's booking er blevet gift med KLM's henværende medarbejder André S. Fransen van de Pulte. FLYV gratulerer.

DANMARK FÅR ET FLYVEVÅBEN

I MAJ måned vedtog rigsdagen loven om den nye forsvarsordning. Hermed er rammen om det fremtidige danske forsvar lagt, men enkelthederne for de tre værn fastlægges først senere. Den nye ordning karakteriseres af en vis centralisering, og for flyvningens folk er det mest interessante, at der oprettes et flyvevåben, som er ligestillet med hæren og søværnet.

Det nye danske forsvar kommer til at sortere under et fælles forsvarsministerium, mens de tidligere særskilte krigs- og marine-ministerier nedlægges.

Den højeste militære chef bliver forsvarschefen. Denne kan være general eller admiral og kan vælges blandt hærens, søværnets eller flyvevåbnets officerer. Hans virksomhed og ansvar vil blive bestemt af de direktiver, han modtager fra forsvarsministeren, som han iøvrigt har pligt til at råde ud fra et helhedssynspunkt.

Forsvarschefen skal lede en forsvarsstyrelse og skal lade en forsvarsstab udføre alt grundlæggende stabsarbejde. Med andre ord får forsvaret en fælles ledelse.

Forsvarschefen, chefen for forsvarsstaben og de tre værnschefer vil blive ansat for tre år ad gangen, og disse fem officerer udgør forsvarsstyrelsen.

Cheferne for hæren, søværnet og flyvevåbnets har den direkte kommando over vedkommende værn og har over for forsvarschefen ansvar for disciplin, uddannelse, beredskab, brugbarhed til forsvar o. s. v. Søværnets chef skal være viceadmiral, hærens og flyvevåbnets chefer generaløjtnanter.

I krigstid leder cheferne for søværnet og flyvevåbnets henholdsvis de operative flåde- og flyverstyrker. Cheferne for landsdelskommandoerne øst og vest for Storebælt samt chefen for Bornholms region står direkte under forsvarschefen.

I personelforhold er chefen for søværnet, chefen for flyvevåbnets, cheferne for forsvarskorps og institutioner samt hærens våbeninspektør direkte underlagt forsvarsministeriet.

Til rådighed for hver værnchef oprettes en værnstab, hvis sammensætning og arbejdsområder bestemmes af forsvarsministeren.

Der oprettes et forskningsråd, der i snævert samarbejde med civile, videnskabelige institutioner, laboratorier o. lign. skal lede og koordinere tekniske og videnskabelige undersøgelser af betydning for forsvaret.

Centraliseringen af forsvarskorpsets tekniske virksomhed tænkes gennemført ved oprettelsen af tre nye institutioner: forsvarskorpsets krigsmaterielforvaltning, materielintendantur og bygningstjeneste. Hærens tekniske Korps, Forplejningskorpset og Søværnets Intendantur forsvinder som selvstændige institutioner og korpser.

Der oprettes også et teknisk planlægningsorgan, forsvarskorpsets materielnævn, der skal udarbejde fælles anskaffelsesplaner, rationalisering, standardisering og planlægning af civilindustriens udnyttelse m. m. Der bliver fælles intendanturkorps og lægekorps såvel som auditørkorps.

Den nye forsvars-
ordning trådt i kraft
og cheferne
udnævnt



Flyvevåbnets chef, generaløjtnant
C. C. J. Førslev.



Flyvevåbnets

Det nye selvstændige flyvevåben bliver sideordnet med hæren og søværnet og vil rent personelt blive rekrutteret således:

1. Det ved hærens flyvertropper værende personel overgår uden videre i det nye flyvevåben.

2. Personel af søværnet, der er flyveruddannet, kan overgå til flyvevåbnets, for så vidt den enkelte ønsker det. Senest to måneder efter lovens ikrafttræden skal de pågældende tage stilling til spørgsmålet.

3. Personel af hæren og søværnet, der ikke er flyveruddannet, kan efter ønske overføres til flyvevåbnets.

Under flyvevåbnets vil komme til at høre dels de flyvende enheder (eskadriller, afdelinger), dels jordtjenesten (flyvepladser, vejrtjeneste, radartjeneste og værksteder). Ligesom hæren har fået to landsdelskommandoer, vil flyvevåbnets få to basiskommandoer, hvor overledelsen af jordtjenesten i landsdelen vil være centraliseret. Forsvaret til lands af flyvepladserne forudsættes varetaget af hæren.

Loven indeholder også en række nødvendige overgangsbestemmelser. De forudsiger en snarlig lov om hærens, søværnets og flyvevåbnets ordning og forudsætter, indtil en sådan lov er vedtaget, at forsvarsministeren bemyndiges til at afvige fra de nugældende love om hærens og søværnets ordning m. h. t. personel, materiel o. s. v.

Den vedtagne lov er således en rammeforskrift, der bestemmer de store træk for forsvaret. De nærmere enkeltheder om flyvevåbnets opbygning og størrelse må vi endnu vente på.

I gennem adskillige år har personellet ved flyvertropperne og flyvevåbnet nu gået i uvished om, hvorledes fremtiden vil forme sig. Man har forberedt opbygningen af det flyvevåben, man regnede med skulle komme. Mens hærens og marinens flyvevirksomhed før krigen var helt adskilt, og man således

f. eks. havde egne flyveskoler, så har man de sidste år forberedt det nye flyvevåben gennem fælles uddannelse af nye flyvere, gennem fælles teknisk tjeneste og så videre. Til tider har dette bevirket en ejendommelig sammenblanding af hær og flåde, og det har naturligvis givet anledning til mange mindre og større problemer. En vis jalousi har man naturligvis også her som i andre lande mærket mellem de forskellige våben, og disse forhold har i mange tilfælde ikke været behagelige at arbejde under. Adskillige dygtige flyvere har da også givet op og forladt den militære flyvning.

Forhåbentlig bliver der snarest muligt skabt klarhed over enkelthederne, således at personellet ved, under hvilke forhold det kommer til at arbejde i fremtiden, og således at der kan opbygges et dansk luftvåben, der kan blive så effektivt som muligt til forsvar af vort land.

På grund af de særlige forhold, der har hersket, har FLYV de senere år måske ikke beskæftiget sig med flyvevåbnets i så stor udstrækning, som vi burde. Vi håber, at vi nu, hvor der efterhånden kommer til at foreligge en række af kendsgerninger, kan give flyvevåbnets den opmærksomhed, det fortjener.

Cheferne for det nye danske forsvar

Udnævnelserne af de øverste chefer for det danske forsvar forelå d. 16./6.

Forsvarschef bliver midlertidigt kontreadmiral E. J. C. Quistgård, der udnævnes til admiral.

Chef for forsvarsstaben bliver midl. generalmajor E. M. Nordentoft, der udnævnes til generalmajor.

Generaløjtnant E. Gørtz overgår fra stillingen som chef for generalkommandoen til at blive chef for hæren.

Viceadmiral A. H. Vedel overgår fra stillingen som chef for søværnskommandoen til at blive chef for søværnet.

Til chef for flyvevåbnet udnævnes generalmajor C. C. J. Førslev, der udnævnes til generalløjtnant.

Disse fem officerer danner tilsammen forsvarsstyrelsen.

Til departementchef i det nye forsvarsministerium udnævnes direktør Erik Lindgren fra direktoratet for vareforsyning.

Flyverløjtnant af 1. grad i søværnets reserve, oberstløjtnant i det norske luftvåben, Kaj Birksted, udnævnes til oberstløjtnant i flyvevåbnet og ansættes som chef for flyvevåbnets stab.

Udnævnelserne træder i kraft 1. oktober.

Generalløjtnant Christian Førslev, der er født i 1891, har haft en meget smuk karriere. Han blev premierløjtnant 1914, tog studentereksamen 1918, militærflyvercertifikat samme år, studerede flyveteknik i Frankrig og opnåede fransk ingeniørdiplom 1920; udnævntes til chef for Flyverkorpsen 1931, generalinspektør og chef for Hærens Flyvertropper 1932, oberst 1934, dansk militærattaché og luftattaché i Washington og generalmajor 1945, og fra 1. oktober 1950 generalløjtnant og chef for det nyoprettede danske flyvevåben.

Der er ingen tvivl om, at forsvarsministeren har været heldig i sit valg og har fundet den rette mand til at lede det kommende danske luftvåben.

Kaj Birksted, der er 35 år gammel, blev flyverløjtnant ved den danske marines flyvevæsen i 1937. Under den 2. verdenskrig meldte Birksted sig som frivillig til de norske styrker, som kæmpede ved Namsos, kom derfra til England og videre til »Little Norway« i Canada. Han udmærkede sig som en fremragende jagerflyver og officer i den allierede generalstab. Han blev Wing Commander i RAF og oberstløjtnant ved det norske flyvevæsen. Efter krigen blev han knyttet til det danske forsvarsministerium som luftmilitær rådgiver. Når Birksted nu bliver udnævnt til dansk oberstløjtnant og ansættes som stabchef i det nye danske luftvåben, tilføres dette en arbejdskraft med rig krigserfaring og friske impulser.



Stabschefen, oberstløjtnant Kaj Birksted.

Københavns privatflyveplads, Skovlunde

Den 7. juni afholdtes et møde på landsretssagfører Leo Frederiksen's kontor, hvor repræsentanter for Kongelig Dansk Aeroklub og Sportsflyveklubben var til stede, og her oprettedes institutionen Københavns Privatflyveplads Skovlunde, hvis opgave er at drive flyvepladsen ved Skovlunde, som er anlagt på et Københavns kommune tilhørende areal (der tidligere har været udlejet til Morian Hansen).

Institutionen skal ledes af en bestyrelse, som nedsætter et forretningsudvalg. Bestyrelsen skal bestå af to af Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse og seks af Sportsflyveklubbens bestyrelse valgte medlemmer, idet Københavns Magistrat dog til enhver tid er berettiget til at udpege et eller to yderligere medlemmer til bestyrelsen.

På det stiftende møde valgtes følgende bestyrelse: luftfartsinspektør Sv. Aa. Dalbro, Vognmand Carl I. Dam, Kaptajn John Foltmann (formand), civilingeniør Aa. Gade, landsretssagfører Leo Frederiksen, kommunelærer Wm. Nielsen, Direktør Chr. Thomas og kontorchef C. E. Weibøll.

Til forretningsudvalget valgtes følgende: kaptajn John Foltmann (formand), landsretssagfører Leo Frederiksen, civilingeniør Aa. Gade (næstformand) og direktør Chr. Thomas.

I ansøgningen til Direktøren for Luftfartsvæsenet om koncession til drift af flyvepladsen ved Skovlunde har den nye institution meddelt, at den agter at drive følgende arter af flyvning: privatflyvning, skoleflyvning, erhvervsflyvning, taxaflyvning og rundflyvning.

Arealet til flyvepladsen ved Skovlunde stilles til rådighed af Københavns kommune. Den på pladsen værende hangar og andre effekter, som tilhører Morian Hansen, vil blive overtaget af institutionen, og der vil blive udbetalt Morian Hansen en afståelsessum på ialt 109.871,09 kr., hvor denne forbliver på pladsen som lejer, ligestillet med andre lejere.

Institutionen Københavns Privatflyveplads har planer om opførelse af andre bygninger på pladsen. Den har allerede påbegyndt opførelsen af en større, moderne hangar, og vil senere opføre en bygning med administrationslokaler og til andet brug, lige som der selvfølgelig også vil blive indrettet tidsvarende værkstedslokaler.

Københavns kommune er gået ind på at påtage sig selvskyldnerkaution for et af Københavns Privatflyveplads, Skovlunde, optaget banklån på 400.000 kr., hvis provenu skal udgøre anlægs- og driftskapital for virksomheden. Københavns kommune har endvidere givet institutionen tilsagn om inden for et beløb af 40.000 kr. om året at ville dække underskud, der måtte fremkomme ved driften af flyvepladsen med bygninger.

Såfremt der måtte fremkomme et årligt nettooverskud ved driften af flyvepladsen, skal dette anvendes på en af magistraten godkendt måde til fremme af de formål, som flyvepladsen tjener, og — såfremt al gæld er amortiseret — skal overskuddet indbetales i Københavns kommunes kasse. Hvert års regnskab skal forelægges Københavns

magistrat, der også skal godkende opførelsen af bygninger, engagering af personale m.m.

Administrationschef for flyvepladsen

Som administrationschef for pladsen og som leder af den daglige drift og sikkerhedstjeneste har bestyrelsen antaget flyverkaptajn løjtnant *Herner Petersen*, hvis tjenesteområde og virke vil blive fastsat af forretningsudvalget, der på det flyvetekniske og flyvesikkerhedsmæssige område bistås af luftfartsinspektør Sv. Aa. Dalbro.

Herner Petersen er uddannet i og har under hele krigen forrettet tjeneste som jagerflyver i Royal Air Force. Efter sin hjemkomst til Danmark i 1945 har han været tjenstgørende som flyverkaptajn løjtnant ved Søværnets Flyvevæsen, og har her bl. a. virket som flyvelærer og som fører på Catalina-luftfartøjer under flyvninger på Grønland.

Som hjælper og afløser for Herner Petersen agter bestyrelsen at antage yderligere assistance, som i givet fald vil kunne afløse administrationschefen under dennes fraværelse. — Det er bestyrelsens hensigt at søge sidstnævnte anbragt på flyvepladsen, således at der altid vil kunne være en ansvarlig leder tilstede på pladsen.

* * *

Mens disse linier skrives er hele arbejdet så langt fremme, at den nye institution regner med at kunne tage pladsen i brug den 1. juli; og det er alles håb, at den nyordning, der nu er kommet i stand, ikke alene vil blive til gavn for den københavnske privatflyvning, men for privatflyvningen som helhed. Ifølge sagens natur kan Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke rumme privatflyvning, sideordnet med den vældige lufttrafik, der efterhånden er opstået, og derfor må det hilses med den største glæde af alle parter, at Københavns kommune har rakt flyvningen en hjælpende hånd ved at gå ind for det nye projekt i Skovlunde.

Der har været arbejdet på sagen i ca. 2 år, og der har været megen stor modstand at overvinde. — Flere gange troede man, at sagen var i orden, men så dukkede nye problemer op, som truede med at vælte det hele. Det var Sportsflyveklubben i København, som tog sagen op, nærmere præciseret ved personerne kaptajn John Foltmann og civilingeniør Aa. Gade, og de to mænd har med ukueligt mod kæmpet sagen til ende, kraftigt støttet af luftfartsmyndighederne, Kongelig Dansk Aeroklub — og naturligvis i første række af Københavns kommune. Derfor skal der lyde en tak til de mænd og de myndigheder, som har været medvirkende til at dette projekt er blevet til virkelighed, og i særdeleshed skal denne tak rettes til Københavns kommune, for uden dette projekts gennemførelse ville situationen have været en sådan, at al privatflyvning i Danmarks hovedstad måtte opgives. Og hvis denne tak skal rettes til en bestemt person, er den til Københavns overborgmester H. P. Sørensen, der med aldrig svigtende interesse igennem en menneskealder har været en af flyvningens ivrigste forkæmpere. Tak hr. overborgmester! —

FLYV

Danmark største deltager i

Yorkshire-rally'et

HVERT år synes der at være et eller andet udenlandsk flyvestævne, der i særlig grad samler danske privatflyveres interesse. Sidste år var det Spanien. I år var det først og fremmest det internationale rally, som Yorkshire Aeroplane Club havde inviteret til i dagene 20. til 22. maj.

Mere end et dusin danske flyvemaskiner startede da også fra Danmark og fløj til England. Både ud- og hjemturen var karakteriseret af ualmindeligt dårligt vejr. De fleste tog hjemmefra Kristi Himmelfartsdag og udklærede fra Odense Lufthavn, mens enkelte forlod landet fra andre pladser.

En af vore mest erfarne privatflyvere, civilingeniør *Age Gade* startede sammen med vognmand *Dam* i dennes Auster fra Kastrup og gik direkte til Eelde i Holland, hvor de fleste landede. Vejret havde været meget dårligt, især omkring Kieleskanalen. Mens nogle fortsatte til Gent i Belgien og overnattede der, foretrak andre at overnatte i Antwerpen, fortæller ingeniør *Gade* på FLYV's forespørgsel.

Efter at have beset Antwerpens seværdigheder, fløj man fredag den 19. videre over Kanalen, hvor der var noget diset, til Lypne i Sydengland. Forøvrigt havde både *Gade* og *Dam*, og også andre danskere en ubehagelig oplevelse over Belgien. De fløj her sammen med en anden dansk maskine i ca 300 m højde, da der pludselig kom dykkende en reaktionsdrevne jager ned imellem dem. Det føltes som et helt chok for de fredelige privatflyvere.

I Lypne blev danskerne og de øvrige udenlandske gæster modtaget af repræsentanter for Yorkshireklubben, fik bragt papirerne i orden (man skal bl a. underskrive en formular, hvor man erklærer ikke at medføre post!) og blev kørt til hoteller i Hythe.

Vanskelig tur Lypne-Yorkshire

Lørdag den 20. skulle den sidste etape så flyves. Vejret var meget lavt, men meteorologerne mente, man kunne starte, og de

fleste begav sig på vej. *Gade* besluttede efter samtale med vejrtjenesten at flyve uden om bakkedragene nord for London og gik i stedet for ud over Themsmundingen, så han hele tiden fløj over lavland. Efter godt 1½ times flyvning var der kun ca. 500 m sigtbarhed, og man besluttede så at lande på en af de utallige flyvepladser man passerede. Det var en øde plads, der passedes af 4 venlige RAF-folk. Da vejret skulle være meget ordentligt fremover, tog man atter afsked og fortsatte på kursen.

Det var imidlertid regn, gråvej og lave skyer med ned til et par hundrede meters sigtbarhed. Navigationen var anstrengende, men stemte. »Nu skal pladsen ligge lige bag den jernbanedæmning«, sagde *Gade*. — »Det kan da ikke passe«, sagde *Dam*, der kun kunne se 5 maskiner på pladsen, som han ventede var fuld af de ca. 30, der var startet fra Lypne.

Men det var Sherburn-in-Elmet. Kun 3 maskiner var nået frem forinden, alle de andre havde måttet foretage landinger undervejs. Det var netop bakkedragene, det især havde været galt med, fordi skyerne lå helt nede på jorden der. En af de tre, der var kommet igennem, var *Peter Nielsen*, Hammerum, der endda var alene i maskinen.

Velkomst på fynsk

Den første, der bød *Gade* og *Dam* velkommen, var en ung pige, der stak hovedet ind i maskinen og sagde goddag med let sydfynsk accent. Det var ikke, som de først antog, en dansk tjenestepige i England, men datteren af en engelsk uldfabrikant, mr. *Booth*. Hun havde været 10½ måned på pigespejderskolen i Korinth og havde lært glimrende dansk. Både hun og faderen var meget begejstrede for Danmark.

Efter en kort modtagelsesfrokost i klubhuset gik turen til rådhuset i Leeds, hvor årets Lord Mayor med guldkæde og det hele bød velkommen i varme og hjertelige ord og understregede privatflyvningens be-

tydning for verdensfreden, idet privatflyverne så let kan komme sammen og lære hinanden at kende.

Fra Leeds, der er en industriby, og hvor man bl. a. så en kilometerlang boligkarré, der var bygget i et tidligere slumkvarter, gik turen ud til Harrogate, der nærmest kan betegnes som et lokalt Klampenborg. Om aftenen var her en stor fest med middag og dans. Der blev holdt taler, bl. a. af mr. *Davies* fra Royal Aero Club — han er en ganske fremragende taler —, af repræsentanter for klubben, der takkede for udvist gæstfrihed i udlandet (her følte danske gæster sig lidt flove), samt af en belgier på gæsternes vegne.

Søndag: fint flyvevejr — til bustur

Søndag var den eneste dag med godt vejr, og den blev benyttet til en lang bustur gennem det mukke engelske Lake District, et rigtigt ferieland, der kan minde om visse schweiziske landskaber en miniature. Lunch'en blev indtaget i Bowness-on-Windermere, hvor der var nogle timer fri, som nogle benyttede til roture. Således blev der afholdt en røkonkurrence mellem Herning og Sportsflyveklubben, hvad man har kunnet se i »Billed-Bladet«.

Om aftenen blev der givet en afskedsmiddag i Monk Fryston Hall i nærheden af York. Her blev der uddelt præmier til de forskellige deltagende lande for længst fløjen distance, smukkeste maskine o. s. v. Danskerne fik en smuk pokal for den største deltagelse fra et enkelt land, og direktør *Chr. Thomas* takkede herfor på de danske flyveres vegne.

Mandag morgen var det elendigt vejr igen, men efter at man havde indtaget noget mad på flyvepladsen, klarede det op. *Gade* og *Dam* fløj til Gatwick-lufthavnen ved London, hvor mr. *Butler* tog elskværdigt imod dem og bød på te, og så gik turen til London, hvis seværdigheder blev grundigt gennemgået.

Hjem over Holland

Tirsdag anbefalede vejrtjenesten, at man stak af så hurtigt som muligt, da vejret tegnede til torden. Over Holland var det så dårligt, at man landede på privatflyvepladsen Ypenburg ved Haag for ikke at risikere at komme til QBI på Schiphol.

Onsdag var vejret heller ikke godt, men til sidst tillodes start på egen risiko. Holland er jo velkendt for danskerne, og de fandt også fint Eelde. Herfra besluttede man på grund af vejrmeldingerne at lægge turen over Fehmern, men især turen over Fehmern båret var »meget ubehagelig«, fortæller *Gade*, der ellers har prøvet noget efterhånden. Træt af den anstrengende navigation fulgte man landevejen hjem og såvel *Gade* og *Dam*, som dir. *Thomas*, der fløj sammen med grosserer *Mogens Bank*, nåede velbeholdne hjem til Kastrup fire minutter før solnedgang!

— Det havde været en god tur med mange dejlige oplevelser, sluttede ingeniør *Gade* sin beretning, men samtidig havde det været en af de hårdeste på grund af det usædvanligt dårlige vejr.

Men danske privatflyvere har atter vist flaget i udlandet og atter nydt gæstfrihed hos udenlandske kolleger, og nu tænker man alvorligt på til gengæld at invitere på et rally i Danmark næste år.

Ved god hjælp af sin radio ankom fotograf *Lund-Hansen* fra Billed-Bladet i god tid og kunne fotografere de ankomende maskiner. En hollandsk Cub er ved at lande.



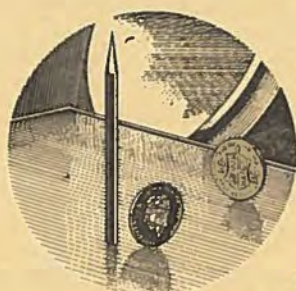


Et fly, som de rejsende vil foretrække.



Den jævne flyvning, som Viscount præsterer, vil være en ny oplevelse for flyvepassagerer — en oplevelse, som vil gøre rute-flyvning populær og give bonus til selskaberne. Behagelige stole, store døre og vinduer er nogle af de mange gennemtænkte detaljer.

7500 m oppe og mere komfortabelt end hjemme. I Viscount's lufttryk-kontrollerede maskine vil forud indstillet temperatur kontrol og automatisk luft konditionering gøre det muligt for passagerer til varmere eller koldere lande at blive akklimatiserede under flyvningen.



Den rolige, vibrationsfri flyverejse er sikret ved brug af 4 Rolls-Royce „Dart“ propelturbiner. Passagererne kan tale med almindelig stemmestyrke, og rejsetræthed bliver et ukendt begreb.

Fart — 510 km i timen. Sikkerhed — 4 motorer — petroleum — crashproof tanke. Alt i alt har man et fly, som vil få de rejsende til at sige: „Reservér plads for mig på en Viscount“.



DEN FØRSTE PROPELTURBINEDREVNE RUTEMASKINE



VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · VICKERS HOUSE · BROADWAY · LONDON · ENGLAND

FLYVELOTTERIET 1950

I år er der en bil som førstepræmie

KONGELIG Dansk Aeroklub har efter ansøgning til justitsministeriet fået tildelt en lotteribevilling på 125.000 lodsedler à 1 krone pr. stk. Dette er dog kun lykkedes efter store anstrengelser, fordi ministeriet hævdede, at forrige års lotteri, der var på 150.000 lodsedler, burde have været helt udsolgt. Der blev kun solgt ca. 126.000 lodsedler.

Såfremt lotteriet ikke helt skal ophøre, må der derfor i år gøres en kraftig anstrengelse for at få alle lodsedler solgt, og det er kun muligt, 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. Det beløb, der siden det første flyvelotteri blev afholdt, er blevet udbetalt til klubber og unioner ca. 1/4 million kroner, har været til uvurderlig gavn for hele flyvesagen.

Gevinster.

Da salget af lodsedler i høj grad er afhængig af gevinsternes art, har der været gjort alt muligt for at fremskaffe de bedst mulige gevinster, men i så henseende har det kommende flyvelotteri været noget vanskeligt stillet. Jo mindre lotteriet er, desto vanskeligere er det at indkøbe mange og store gevinster. Man har imidlertid gjort, hvad der kunne gøres. Man har prøvet at få fat i en ny moderne bil, men dette er ikke lykkedes. Varedirektoratet vil ikke give tilladelsen til indførsel af nye biler til brug for lotterier. Derimod er det lykkedes os at få fat i en nydelig velholdt Vauxhall, model 1947, og denne skal være hovedgevinst. Desuden er der købt en del cykler med påhængsmotorer, en række flyverejser, et antal orientalske tæpper, og lotteriet forventer yderligere at få nogle genstande (forhåbentlig skind) fra Grønland. I denne forbindelse må det tages i betragtning, at der kun er ca. 25.000 kroner til indkøb af gevinster, og deraf sluger bilen hovedparten.

Organisation af salget

Man vil ligeledes i år forsøge at få kiosker og boghandlere hele landet over til at hjælpe med til salgsarbejdet, men da der intet må betales i provision for salget, er det sikkert meget problematisk, hvor meget dette salg vil indbringe. Det er derfor KDA's opfattelse, at klubberne i år må bære den største del af salgsarbejdet. Det kan oplyses, at klubberne sidste år solgte for ialt ca. 40.000 kr. lodsedler, medens »andet salg« gav ca. 80.000 kroner. Disse tal skulle gerne byttes om, således at klubberne kommer op på det store salg. Såfremt der ikke bliver helt udsolgt i år, er det meget tvivlsomt, om KDA atter får tilladelse til at afholde lotteri, og skulle denne situation indtræffe, vil det betyde en katastrofe for hele flyvesportens fremme i Danmark.

Klubberne må hjælpe til med en effektiv indsats!

Flyvelotteriet beder indtrængende hver enkelt klub meddele, om den i år vil gå ind

for et aktivt arbejde ved salg af lodsedler. Lodseddelsalget begynder den 1. august og slutter den 15. september. Mange vil måske sige, at det er et uheldigt valgt tidspunkt, men her til skal bemærkes, at det er det eneste tidspunkt, hvor flyvelotteriet har de færreste konkurrenter.

I lighed med tidligere år søger flyvelotteriet for trykning af plakater og lodsedler og vil drage omsorg for, at dette materiale udsendes medio juli.

Det er af stor betydning, at Flyvelotteriet i så god tid som muligt får at vide, hvor mange lodsedler den enkelte klub mener at kunne sælge. Dette er bl. a. nødvendigt af hensyn til fordelingen af lodsedler til salgsstederne. Skulle derfor enkelte af klubberne have glemt at indsende bestilling, så kan det forsømte indhentes endnu.

Med hensyn til de arrangementer, som den enkelte klub vil træffe for at få solgt de flest mulige lodsedler, da overlades dette til klubberne selv. Reklamemateriale kan fås ved henvendelse til Flyvelotteriets kontor, som iøvrigt vil yde al den hjælp, det formår for at få klubsalget så højt op som muligt.

Flyvelotteriet 1950 skal nemlig kunne melde udsolgt — og helst snarest muligt.

Alle forespørgsler vedrørende Flyvelotteriet bedes rettet til KDA, Flyvelotteriets kontor, Nørre Farimagsgade 3, København K., tlf. Byen 5348.

Det gør ikke noget, telefonen kommer til at gløde som følge af talrige rekvisitioner af lodsedler. Hvert eneste klubmedlem bør hjælpe til med at få Flyvelotteriets lodsedler udsolgt.

Flyveværftet i Kastrup åbnes for publikum

Det store flyveværft med tilstødende værksteder og hangarer, der havde så stor succes på SAS-dagen i maj måned, er blevet åbnet for offentligheden på søn- og helligdage.

Entreen er 1 kr. for voksne og 50 øre for børn, og omvisningen, der foretages under SAS-folks kyndige ledelse, vil føre de besøgende gennem såvel hangarer som de mange specialværksteder, der er enestående i Europa.

★

Flyveulykken den 31. maj

Ved en flyveulykke den 31. maj i nærheden af Ikast dræbtes to flyvere fra Spitfire-eskadrillen i Karup, premierløjtnant Ole Stenbo Nordgård, Lyngby, og løjtnant af reserven Peter Juliussen, Hellerup.

De foretog træning i instrumentflyvning i en Harvard, der synes at være kommet i et stejlt dyk og derefter at være blevet rettet så hårdt op, at der gik brud på planerne. Begge flyverne blev dræbt på stedet.

★

Juliussen, der var født i 1925, var oprindelig uddannet på Sportsflyveklubbens flyveskole som privatflyver og fik sit certifikat i 1946.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup

Det er glædeligt at se, at trafikken på Københavns Lufthavn stadig er i fremgang, hvilket med al tydelighed fremgår af nedennævnte tal for de forløbne måneder af indeværende år. (Tallene for 1949 er anført i parentes):

Passagerer (incl. transitpassagerer)

Januar	13.685	(13.530)
Februar	15.961	(12.614)
Marts	23.108	(19.414)
April	28.737	(25.396)
Maj	32.873	(29.883)

Passagerer (excl. transitpassagerer)

Januar	11.586	(10.912)
Februar	13.517	(9.804)
Marts	17.600	(14.989)
April	25.321	(19.536)
Maj	25.925	(22.343)

En sammenligning mellem passagerantallet gennem årene er også ganske interessant:

Passagerer (incl. transitpassagerer)

1923	431
1939	71.750
1945	52.924
1946	233.254
1947	282.743
1948	290.874
1949	310.440

Passagerer (excl. transitpassagerer)

1923	431
1939	55.983
1945	51.351
1946	204.703
1947	233.732
1948	234.093
1949	250.921

Som det fremgår af ovennævnte tal, er det således langt det overvejende antal af passagererne, som rejser til og fra København.

★

Overværkmester i hærens flyvertropper Marius Hansen fylder 70

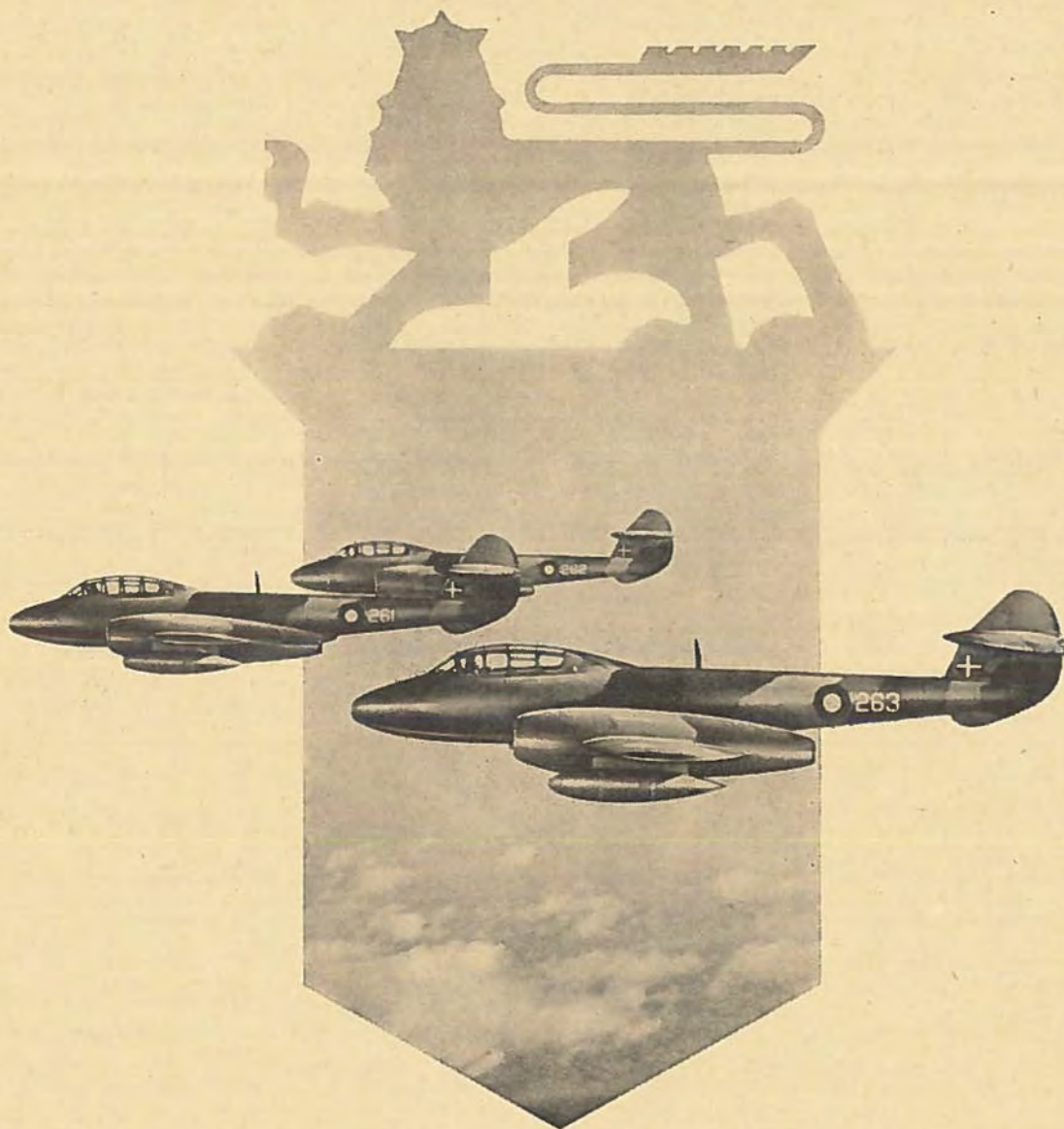


Fødselsdagsbarnet, overværkmester Marius Hansen.



Den 4. juli fylder overværkmester i hærens flyvertropper Marius Hansen 70 år og forlader med månedens udgang sin stilling. Marius vil huskes af mange gamle flyvere, idet han begyndte ved hærens flyveskole på Kløvermarken i april 1915 som mekaniker. Efterhånden avancerede han til assistent, værkfører, værkfører II og I for til slut at blive udnævnt til overværkmester. Marius Hansen er dekoreret med Ridderkorset og Hæderstegnet for god tjeneste ved hæren.

Progress



Derwent motorer i
det danske flyvevåben

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . JENS KOFODS GADE 1 . KØBENHAVN K.

William T. Piper — flyvningens Henry Ford

Historien om manden, der har fabrikeret størst antal civile flyvemaskiner

LIGESOM for at bevise, at alle kan lære at flyve, er William T. Piper selv et eksempel på en noget sløset, men sikker pilot. Han lærte at flyve i en alder af 50 år — og han elsker at vise sine besøgende ved fabriken, at det kan lade sig gøre at flyve uden at sætte livet på spil. Han forener gerne en rundflyvning med en lektion i det, myndighederne ellers kasserer vordende flyvere på. Piper hader f. eks. krævningsviseren. Den kugle i det bøjede glasrør har det hårdt, når Piper er piloten. Når han har en passager med oppe, kurer og krabber han med fuldt vidende rundt i svingene. »Den kugle betyder mindre end intet«, erklærer Piper, »sålænge den forbliver i kabinen, er jeg tilfreds!«

Pipers modvilje mod perfekt flyvning bunder naturligvis i hans kamp mod alt, som afholder folk fra at flyve og købe en Piper Cub. Hans Cub er luftens T-Ford. Han har bygget 48,6 pct. af alle civile flyvemaskiner i U.S.A. Over en fjerdedel af alle civile og et utalligt antal militære flyvere har fået deres uddannelse på en Piper Cub. Som meddelt i FLYV nr. 3/50 var Piper igen i 1949 nummer et med hensyn til eksport.

I modsætning til de fleste andre flyveenthusiaster tror Piper ikke, at flyvningens tidsalder endnu er inde. Han er overbevist om, at gennemsnitsmanden ikke tænker på at købe flyvemaskine, før han har radio, bil — og helst båd. Piper hævder, at denne situation ikke kan ændres, før luftfartsmyndighederne ophæver en mængde uvæsentlige forskrifter. Desuden må der først bygges flyvepladser i nærheden af selv de mindste byer. Alle indvendinger om byggeomkostninger etc. tilbageviser Piper med nogle cifre fra landevejenes reparationsomkostninger pr. km. De fleste byer behøver ikke nogen stor flyveplads. Der behøver ikke at forefindes betonstartbaner. Mange femhundredekronesedler skal ikke bruges til at rydde og udjævne samt opsætte en vindpose. Men før man har indset dette, må gennemsnitsmennesket finde sig i at færdes mellem fire hjul.

Selv om det vil tage uendelig lang tid, før Piper har nået det mål at gøre alle til flyvere, har han allerede »på hjemmebane« udtrettet en del. Hans tre sønner er første klasses piloter. Af 1.538 mandlige og kvindelige arbejdere ved hans fabriker er 400 medlemmer i fabrikens flyveklub, gennem hvilken de kan leje fabrikens flyvemaskiner for 7,25 kroner i timen. (Denne sum dækker netop omkostningerne ved benzin, olie etc.). Enhver i fabriken må anvende arbejdstiden til flyvning, såfremt vedkommende arbejder den tabte tid over senere. På den måde kan arbejderne tage ferie, når de vil. Piper har fire flyvelærere ansatte i flyveklubben (med heldagsarbejdstid) og klubben råder over 12 luftfartøjer. Også på andre områder propagerer Piper for flyvning. Bl. a. giver han missionærer fri flyveuddannelse tilskyndet af sin broder dr. Arthur Piper, som er veteran blandt kongomissionærerne. Dr. Arthur Piper fandt at evangeliet lettere spredtes pr. Piper Cub end pr. apostelheste. Pipers flyvefilantropi koster ham rundt regnet 200.000 kroner årligt.



William T. Piper.

Han erklærer, at det er rigelig betaling, at han føler andre dele sin entusiasme.

Et par gange om året gør Piper lange forretningsrejser med Cub og forskrækker sine venner ved ikke at tage hensyn til vejret. Han synes at mene, at elementerne indgår i den almindelige sammensværgelse mod hans arbejde for at få folk i luften. En gang var han således indbudt til et flyvestævne i Elkins og begav sig af sted i en Cub gennem storm, som holdt de andre indbudte på jorden. Blandt disse var en del militærflyvere, flere kongresmedlemmer i en trafikmaskine samt en berømt »stunt«-flyver. Piper fløj på vejen ind i en haglbyge, som slog vindspejlet løs. Han nødlandede på en bjergskråning og ventede til haglbyggen gik over. Så blev der 50 meter skyhøjde, hvorefter han startede og hoppede over telegrafråde og trætoppe til Elkins. De øvrige gæster ankom næste dag!

De første år

William Thomas Piper er født i Knapps Creek, New York, 8. januar 1881. I de første tre fjerdedele af sit liv havde han intetstomhelst at gøre med flyvning. I 26 år havde han en olie kilde i Bradford. Det havde han sikkert haft endnu, såfremt ikke en dengang ukendt flyvefabrikant ved navn Taylor var kommet til byen i 1929 for at fremstille en privatflyvemaskine til 4.000 dollars. Denne flyvemaskine kaldte han »Chummy« — og andre anså den for at være galimatias. Borgerne i Bradford købte imidlertid aktier i Taylor Brothers Aircraft Corporation, som hans firma hed og Piper blev medlem af bestyrelsen. Til dette tidspunkt havde Piper været komplet indifferent med hensyn til flyvning. Nu havde han en direkte forbindelse dermed. I 1931 gik Taylors firma på grund af depressionen falit, og de øvrige aktionærer trak sig tilbage. Piper indskød flere penge og fik aktiemajoriteten. Han oprettede så Taylor Aircraft Company med sig selv som kasserer og be-

gyndte at gøre planer om et nyt, billigt og letfløjet monoplan. Dette blev den første Cub, som blev prøvelfløjet 12. september 1930 og altså nu er 20 år gammel. Dens navn korresponderede med navnet på motoren — »Tiger Kitten« — som blev fremstillet af Light Foundry Co., i Pottstown, Pennsylvania, og iøvrigt var en ynkkelig 37-hk-forøgner for den nuværende Cub. Oprindeligt havde man endda forsøgt at anvende en 20-hk motor, men denne var for svag. Iøvrigt var den første Cub, hvis rigtige navn er Piper E-2 Cub, åben.

Det var lige ved, at den havde fået lov til at dø i stilhed. Det første år byggedes kun 20, i 1932 21, næste år 16 og 1934 70. Disse år var magre for Piper. Arbejdslønnen klaredes kun ved tilskud fra olie kilde. Fru Piper bemærkede engang, at flyvemaskineproduktionen, var en udmærket forretning, når man blot har et par aldrig udtørrende olie kilde at klare den med. Men svære tider var det. Mange gange måtte motoren ligge på banegården i uger, fordi man ikke havde penge til at indløse dem med. Når så nogen betalte en rate på en Cub, skyndte man sig at indløse en motor for at sætte den i en ny Cub. I løbet af 1934 blev, som ovenfor nævnt solgt 70. Og så i 1935 indførte man overdækket Cub for første gang. Det blev en stor succes, således at kunne flyve i »tørvejr«. I løbet af dette år solgtes da også 228 Cub'er. Året efter blev den bekendte Piper Cub J-2 konstrueret og denne types succes var sådan, at Piper endog fik råd til at købe en ny bil! Salget var ialt 541 flyvemaskiner, og fortjenesten blev så stor, at Piper kunne købe Taylor helt ud. Han gav sig nu helt flyvemaskinefabrikationen i vold og ændrede firmanavnet til Piper Aircraft Corporation. (I samme år startede forøvrigt hans tidligere kompagnon et af hans værste konkurrent-firmaer — Taylorcraft Inc.)

I 1937 byggede Piper sine flyvemaskiner i en hangar på Bradfords flyveplads. I løbet af dette år blev denne udvidet, og fabrikens værdi var ca. 200.000 dollars. Da blev Piper, som opholdt sig på et kort besøg i Kalifornien, pr. telefon en dag underrettet om, at han ikke længere ejede en flyvemaskinefabrik. Virksomheden var blevet hærget af en brand. Karakteristisk var hans svar: »Nåda, nu får vi i det mindste publicity!« Trods det, at fabriken på grund af de høje forsikringssummer kun var forsikret for 5 pct. af værdien, var situationen ikke så slem. De fleste maskiner var reddede, og allerede næste uge byggedes den første Cub efter branden i en anden hangar. Piper gik straks på jagt efter en ny fabrik og installerede sig til slut i en forhenværende kunstsikkefabrik i Lockhaven. Fabriken var beliggende tæt ved byens flyveplads — og er det forøvrigt endnu. Ved at anvende al sin energi og alle sine penge lykkedes det Piper at reetablere sit nedbrændte foretagende, og trods branden og flytningen satte han samme år salgsrekord med 687 solgte Cub'er. Siden dette år — 1937 — har Piper hvert år solgt flere flyvemaskiner end alle sine konkurrenter tilsammen. Den nuværende Cub Trainer kom frem i 1938 og den tresædede Piper Super Cruiser i 1939. I 1940 produceredes hos Piper 3.000 flyvemaskiner.

Cub'en i krig

Så indtrådte USA i krigen. Det var svært at overbevise generalstaben om, at Piper-flyvemaskiner også kunne anvendes til krigsbrug. Man tilrådede Piper at nedlægge produktionen og modtage en underkontrakt på fremstilling af militærflyvemaskiner eller dele til disse. Piper svarede med at skænke staten 12 Piper Cub, som blev anvendte til artilleriobservation under øvelserne i 1941. Adskillige officerer — bl. a. *Dwight D. Eisenhower* — roste typens anvendelighed. Et par uger efter købte hæren 4 Cub'er. Disse fulgtes af en ordre på 40 for senere at følges af flere hundrede. Ialt solgtes under krigen 7.000 Piper Cub til de militære styrker. De blev artilleriets øjne og ledede ilden pr. radio. Officielt kaldtes typen L-4 — men blandt soldaterne fik den øgenavnene »græshoppen« eller »den flyvende jeep«. Senere akcepterede USAF den første af disse betegnelser og registrerede navnet Grashopper. Dens anvendelighed var sandelig stor! Cub'er fløj blodplasma, post, forsyninger, m.m.m. til jungletropperne i Stillehavet. Under radiostilhed anvendtes de som kurermaskiner mellem skibe og land — de landede dog ikke på skibene. Som ambulance- og inspektionsflyvemaskiner udnyttedes deres lave landingshastighed på 60 km/t. De kunne lande næsten hvorsomhelst. Piper Cub var det amerikanske luftvåbens Fieseler Storch. Ved Salerno startede to Cub'er fra en 70 meter lang startbane, som var rigget op på dækket af en lastdamper, og ved 5th Army's hovedkvarter startede kurer-Cub'er med pontoner fra springvandsbassin i en forhenværende slotsgård. Langsomme, ubevæbnede og ubeskyttede var Cub'erne krigens mest sårbare luftfartøjer. Alligevel blev yderst få skudt ned. Ved angreb dykkede de ned på laveste højde og begyndte at lege skjul mellem træer og buske. En Cub-pilot ødelagde en Me-109G ved at dykke i en snæver dal og foretage en mængde 190 graders sving, som tyskeren ikke kunne følge. I et af disse sving røg tyskeren lige ind i bjergvæggen!

Det er sjældent man træffer Piper i sit kontor — som han forøvrigt deler med vicepræsidenten *T. V. Weld* og to sekretærer. Han hader skrivebordsarbejde og skulker ofte fra et bjerg af korrespondance (noget undertegnede selv har konstateret!) og går ned i fabriken, hvor han nu og da får lov til at passe en maskine en stund, medens

en arbejder får sig en cigaret udenfor. Han er ligeglad med, hvorledes han tager sig ud, hvorfor det ofte er håndt, at en nyankommen arbejder har forvekslet sin høje chef med en kammerat. Piper er urokkelig afholdsmand, anti-nikotinst og diætfantast. Ingen af hans tre voksne sønner eller to gifte døtre har nogensinde vovet at tømme en cocktail eller ryge en cigaret i hans nærhed. En af hans brødre, som i 25 år har røget pipe, anser han for familiens sorte får. Ganske vist har han resigneret over for det faktum, at det ofte kan betale sig for hans repræsentanter at byde en kunde på en drink. Alligevel møder han sine reklamefolks repræsentationsnotaer med stor mistro og afsky. For nylig gjorde han en rejse til Washington for at forhandle med sine repræsentanter fra hele landet. De var høflige nok til at tage sig af notaen efter midt dagen, og næste dag betalte de også frokost, middag og flere taxaer. Senere tog de sig af hans hotelregning. En uge senere kaldtes en af dem ind til ham hjemme i Lockhaven. »Nå — hvor mange penge brugte du så i Washington?« »Tja — henved en hundrede dollars, sir.« »Det var da som f-n,« eksploderede Piper. »Ved du, hvad turen kostede mig? — Seks dollar og 85 cent!«

Piper er spartansk i smag og vaner. Han går altid uden hat og frakke. Han drikker kun frugtsaft til frokost, og efter hans mening består en »rigtig« middag af masser af salat og risbudding. En overgang var han vegetarianer, og en uge levede han udelukkende af iscreme! Han kompletterer kosten med masser af vitamin-piller, som han køber en-gros og sælger til sine arbejdere for at øge produktionen. Han bor i en lille villa, som koster ham 275 kroner om måneden. Han er netop ved at bygge sit eget hus for at slippe for denne udgift. Dette hus skal være en forsinket bryllupsgave til hans nye kone. Begge har været gift før, men fru Piper døde og hans nuværende kone, som han har kendt i 45 år, lod sig skille. De blev gift i 1943.

Piper er konservativ og bebuder katastrofe for sportsflyvebranchen, men erklærer dog, at han vil beholde sin stilling som amerikans ledende fabrikant af privatflyvemaskiner. Til det formål har han opkøbt bl. a. Stinson-fabrikkerne og sælger nu disses flyvemaskiner under navnet Piper-Stinson.

Jørgen C. C. Elholm.

TYPEHJØRNET

6. Vickers-Armstrongs Supermarine Spitfire Mk. 9



Enmotoret, lavvinget monoplan. Jager. Anvendes af det danske luftvåben som øvelsesjager. Sidste krigs mest berømte jager. Bevæbnet med to 20 mm kanoner.

Motor:

Rolls-Royce Merlin 61 på 1.600 hk. V-formet rækkemotor.

Data:

Sp.v. 11.25 m. Længde 9.15 m. Højde 3.48 m. Planareal 22.50 m². Tomvægt 1.887 kg. Fuldvægt 2.610 kg. Max. hastighed 640 km/t. Flyvestrækning 850 km. Tophøjde 10.000 m.

TYPEKENDETEGN. (Se tegning.)

Vinge: Lav, v-form, elliptisk afrundet for og bagkant, spids eller »klippede« (afskårne) vingetipper.

Krop: Slank. Førersæde en ubetydelighed foran kroppens midte.

Haleparti: Højtsiddende haleplan (haleplanshøjde regnes i forhold til vingen — set forfra) forsynet med udsnit for siderorsbevægelser og med afrundet bagkant.

Motor: V-formet rækkemotor, stor, spids spinner.

Detaljer: Fast halehjul, to lige store kølerindsug under vingen, lodret antennemast lige bag førersæde, to maskinkanoner.

Vigtigste kendetegn:

Forfra: Lavv., v-form, højt haleplan, kølerindsug.

Fra siden: Rækkemotor, spinner, lodret antennemast, fast halehjul.

Nedefra: Elliptiske vinger, rækkemotor, afrundet haleplan-forkant. C. C.

★

Luftfartsmyndighederne flytter

Fra 1. juli flytter såvel Direktøren for Luftfartsvæsenet, Statens Luftfartstilsyn og Luftfartsvæsenets Regnskabsafdeling til Holmens Kanal 7, 3. sal, København K.

Disse institutioner får fremtidig fællesbetegnelse Luftfartsdirektoratet. Telefonnum. meret bliver BYen 8686, og der bliver kontor tid fra 0830—1600 (lørdag 0830—1300).



Piper Cub Vagabond Trainer er en af de nyeste udgaver af Cub'en.

Nyt ude og hjemme



Percival P.56. Understel og halehjul er endnu ikke monteret med skærme på dette billede.

Ny engelsk elementær træner

Percival Aircraft Ltd. har bygget en ny militær træningsmaskine til brug ved den første skoling. Det er Percival P. 56, der er konstrueret efter Air Ministrys specifikation T 16/48. Det er en helmetal lavvinget maskine med fast understel med halehjul, og den er udstyret med en 420 hk Armstrong Siddeley Cheeta Mk. 17 motor. Lærer og elev sidder ved siden af hinanden. Der er fuldt radioudstyr, instrument- og natflyvningsudstyr, og maskinen er fuldt kunstflyvningsdygtig.

Fra rekordernes verden

Nu er det lykkedes Jan Christie, en norsk luftkaptajn i O-SAS, at sikre Norge en verdensrekord, efter at det som tidligere omtalt glippede i første omgang. Det er i klassen for flyvemaskiner med tolvvægt mellem 1000 og 1750 kg, at han med en Caudron Simoun den 22. marts opstillede hastighedsrekord over 1000 km lukket bane på 223.076 km/t. Turen gik fra Stockholm over Oslo og Svenskhögen tilbage til Stockholm.

Af rekorder over faste anerkendte ruter mellem hovedsteder er følgende anerkendt af FAI: London—Cairo, 16/2, 537.595 km/t, sat af sq. leader Neville Duke på en Hawker Fury Mk. XI med Bristol Centaurus motor.

London—Rom, 16/3, 719.730 km/t, sat af John Cunningham med besætning (og passage-rer) med de Havilland Comet.

Rom—London, 16/3, 729.530 km/t (samme). København—London, 4/4, 805.752 km/t, sat af Jansz Zurkowski i Gloster Meteor Mk. F8.

London—København—London: samme med 770.202 km/t (samlet tid 2 timer 29 min. 08 sek.).

Alle disse rekorder tilhører altså England. Endelig har Ungarn fået anerkendt en højde-rekord med en gummitormodel (sømodel) på 939 meter, sat den 18/8-49 af Mathia Gasko.

Avro Athena på demonstrationstur

Den engelske overgangs-træningsflyvemaskine Avro Athena har i foråret været på en 3-3½ månedes demonstrationstur i Indien og det mellemste østen, hvorunder den havde en flyvetid på 135 timer. Maskinen var meget nem at vedligeholde. Det eneste, der blev udskiftet, var en rude i cockpit'et og så et sæt dæk på landingshjulene. Disse dæk havde iøvrigt holdt til 211 landinger, mens militærmaskiner i Indien normalt får udskiftet dækkene efter 24 landinger for træningsmaskiner og det dobbelte for jagere. Den første lille produktionsserie af Athena bliver nu sat i tjeneste i RAF til træning i skydning. Maskinen er udstyret med Rolls-Royce Merlin motor.

7th Rescue Squadron,

som vi har set i aktivitet i eftersøgningen fra Kastrup (omtalt FLYV nr. 5/50 side 105) har nu fået tildelt nogle helikoptere af typen Piasecki H-5H. Disse skal i fremtiden anvendes til redningstjeneste fra de tre flyvepladser, hvor 7th Rescue Squadrons 3 Flights opererer. Disse er Wiesbaden i Tyskland, Dhahran Air Field i Saudi Arabien og Wheelus Field i Libyen. (De tre SB-17G fra 7th Rescue Squad., som deltog i Privateer-eftersøgningen, kom fra Dhahran Air Field). C. C.

Det var dengang

Fra Nordisk Conversations-Lexikon 1860: Flyvemaskiner har man opfundet mange af, men med ingen af dem har man kunnet opnaa noget som helst. Man har som oftest villet efterligne Fuglens Flugt; men Forsøgene ere altid mislykkede af den simple Grund, at vi i Forhold til vor Vægt langt fra have saa stor Muskelkraft at raade over som Fuglene. Af denne Art var Degens F. i Wien; Degen kunde kun hæve sig med den, naar Maskinen var ophængt ved en Snor, som gik over en Tridse og har en Modvægt, der næsten var stor nok til at løfte Maskine og Opfinder tilsammen.



Avro Athena.

Type-statistik

Den sidste oversigt over trafikluftfartøjer i brug verden over (udenfor Rusland) viser, at ialt 3775 luftfartøjer er engagerede i rutetrafik eller fragtflyvning. Af disse er 78 pct. fabrikerede i USA samt 15 pct i England. Den største gruppe er Douglas DC-3 — langt den mest anvendte type — som findes i et antal af 1095 luftfartøjer. Listens nummer to er Douglas DC-4 Skymaster (143). Trediepladsen holdes af England med Vickers Viking (92) — ligeledes fjerde og femte (henholdsvis Avro Anson — 77 — og DII Dragon Rapide — 76). C. C.

Ny international rekord på 1000 km lukket bane

12. maj satte Squadron Leader Jim Cooksey fra RAF med en Gloster Meteor F. Mk. 8 ny rekord på 1000 km lukket bane. Denne rekord indehaves af Lt. Henry A. Johnson, USAF, og var sat med en Lockheed F-80 Shooting Star i juni 1946. Den gamle rekord var på 745.079 km/t, medens den nye — som altså indehaves af England — er på 822.256 km/t. Squadron Leader Cooksey er test-pilot hos Gloster Aircraft Co. Han startede fra Gloster flyveplads ved Moreton kl. 17.45 den 12. maj og fløj derfra til vendepunktet 2.8 km nord for Finess, Fife i Skotland og tilbage på 1 time 12 minutter og 58.2 sekunder. Gennemsnitshastigheden blev som ovenfor omtalt 822 km/t. Rekorden er så meget mere bemærkelsesværdig, som den Gloster Meteor F. Mk. 8, som Sqdn. Ldr. Cooksey benyttede, var udrustet med fuld feltmæssig udrustning, hvilket vil sige fire 20 mm kanoner, ekstra-tank etc.

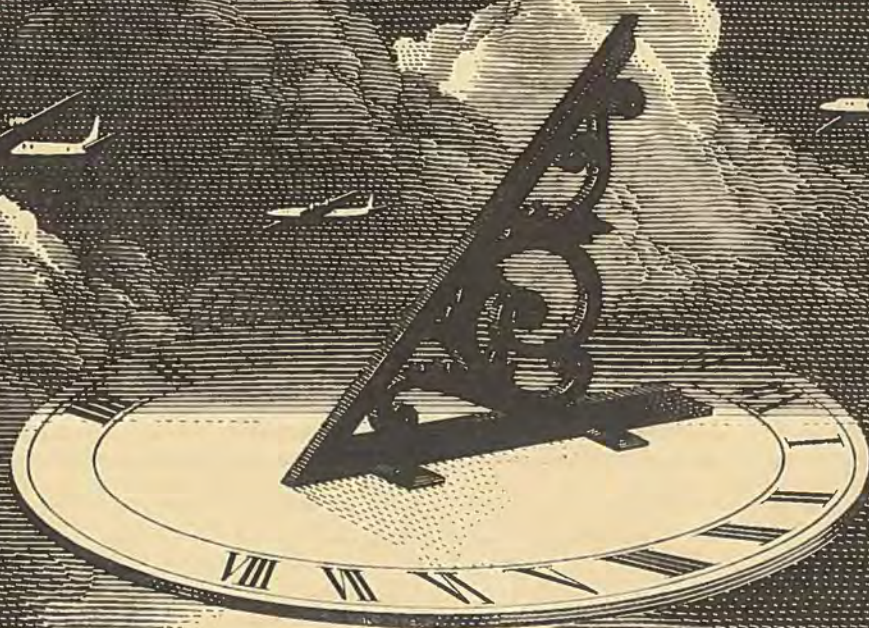
Denne Meteor-type skal bl. a. leveres til det danske luftvåben. C. C.

Nu også »Super-Constellation«

I lighed med Douglas-fabrikernes Super-DC-3 og Super-DC-6 har Lockheed Aircraft Corp. fremsat planer om en Super-Constellation. Med forlænget krop, nye motorer og enkelte andre ændringer skal den nye Constellation ydelser være den nuværende Lockheed model 749 A Constellations langt overlegne — hvilket siger en hel del. Foreløbig har man planlagt to versioner. Den ene udrustet med 4 Wright CA 1 motorer på hver 2750 hk (ialt 11.000 hk) og den anden udrustet med 4 Allison propeller-turbiner på hver 3500 hk trækraft (ialt 14.000 hk). Denne sidste turbine-udrustede Constellation vil efter planerne være klar i 1955 og bliver en af de første amerikanske trafiktyper forsynet med turbiner. Fuldvægten for såvel denne som den med Wright-motorer udrustede version bliver 59.020 kg.

I det ydre vil Super-Constellation kun adskille sig lidt fra den Constellation, som i øjeblikket anvendes. Den forlængede krop vil ikke blive tydelig — men typen får firkanterede vinduer, således at typekendere dog har et holdpunkt. (Hvilket dog næppe er den egentlige grund.)

Foreløbig har Eastern Air Lines bestilt 20 Super-Constellation'er. — EAL's maskiner vil blive udrustede til 92 passagerer. C. C.



Tiden flyver også!

Stol på BP Aviation-service, når De er nødt til at tælle minutterne. I lufthavnene over hele verden — også i de danske — vil BP give Dem service på den kortest mulige tid.

— D. D. L. og mange andre luftfartselskaber benytter sig af den omfattende service, et anset verdens-firma kan yde.

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.

AVIATION



SERVICE

Svæveflyvernes verdensmesterskab i Örebro

NAAR dette nummer udkommer, er verdens bedste svæveflyvere ved at samles i Örebro i Sverige til den første officielle verdensmesterskabskonkurrence i svæveflyvning. Det er en konkurrence af samme slags, som blev arrangeret i Samaden i Schweiz for to år siden. Den gang var det tanken at holde en konkurrence i forbindelse med olympiaden, men svæveflyverne og olympiadefolkene har ikke rigtigt kunnet finde hinanden, og i stedet vil der — antageligt hvert andet år — blive holdt en verdensmesterskabskonkurrence, som arrangeres på initiativ og godkendelse af FAI.

Man samles den 3. juli i Örebro. Denne og den næste dag er der kontrol og træning og fra 5. til 15. juli foregår konkurrencerne. I disse 11 dage vil der blive fløjet 6 dage. Der vil blive tale om tre konkurrencetyper, 1) distance kombineret med højdevinding, 2) distance til mål angivet af flyveren, 3) hastighedsflyvning til mål angivet af konkurrenceledelsen.

Mange berømte deltagere

Da disse linier skrives, foreligger der endnu ingen officiel deltagerliste, så vi må holde os til mere oplysninger. Af disse fremgår, at der er tilmeldt følgende: Sverige, Schweiz og Polen med hver 5 hold, England og USA hver tre, Finland, Holland og Danmark hver to, Frankrig med ubekendt antal.

De svenske flyvere indbefatter i hvert fald vinderen af sidste internationale konkurrence, *Pelle Persson*, og vinderen af den nationale generalprøve sidste år i Örebro, *Tage Löf*. Fra Schweiz vil Samadenkonkurrencens leder, generalsekretær *Gehriger*, selv flyve i år, og desuden kommer *Schachenmann* (nr. 2), *Maurer* og endnu to. England sender *Philip Wills*, *Lorne Welch* (der fornylig fløj fra London til Bruxelles i svæveplan og har været i Danmark med en af mi-

literets Olympia'er) og *Jock Forbes* samt muligvis *G. H. Stephenson*. Fra USA kommer bl. a. *Paul MacCready*. Finland møder sandsynligvis med *Kalle Temmes* og *Haltiala*. Det er således for en stor del de samme deltagere som i Samaden og i hvert fald fremragende svæveflyvere. Holland og Danmark er nye lande på internationalt felt.

Det danske hold

Danmark har jo i 1946 forsøgt sig i de svenske konkurrencer uden større held. Siden da er der sket meget inden for dansk svæveflyvning, og vi er væsentligt bedre kvalificeret til at deltage, selv om vi ikke kan regne med at placere os i den »bedre ende« af resultatlisten. Bl. a. er vi også materielt underlegne.

Kongelig Dansk Aeroklub har af Flyveloteriets midler ydet et stort tilskud til denne danske deltagelse.

To klubber deltager, naturligvis Aarhus og Polyteknikerne.

Arhusholdet medbringer Hütter 28, og Cowboy skal nu vise, hvad han kan yde i hård konkurrence. *Klarshov*, *Ejvind Nielsen* og *Ebbe Wermuth Jensen* udgør jordmandskabet med først nævnte som reservepilot. Ejv. Nielsen stiller sin bil til rådighed.

Polyteknisk Flyvegruppe Fi 1 vil blive fløjet af *Karlheinz Rasmussen*. *Bjørn Thøgersen* skal være reserve, hvis han kan få orlov fra militærtjenesten, og endvidere deltager *Lopdrup* og *Harry Nielsen*.

Som dansk holdleder skulle Eckert egentlig have fungeret, men han har foretrukket at tage til Frankrig og flyve selv i stedet for, hvad ingen kan fortænke ham i. I stedet vil *Per Weishaupt* fungere som holdleder. Han vil også repræsentere Danmark i FAI's svæveflyvekommission samt ved OSTIV-kongressen sammen med *Otto Jespersen*.

Forhåbentlig tillader vejret de sidste uger før konkurrencen de danske deltagere at komme i træning. Adskillige af konkurrenterne tager allerede tidligere til Sverige for at sætte sig ind i svenske forhold.

Deltagende svæveplaner

En hel del af konkurrenterne vil flyve den trofaste Weihe, det gælder også de fleste englændere, der anser et stort svæveplan for bedst egnet her. Den franske Air 100 bliver atter dens stærke konkurrent, men derudover får vi sandsynligvis den udvikling ARS 4111 at se samt Breguet 900. Schweiz viser bl. a. en ny type, Moswey 4, hollænderne flyver Olympia og amerikanerne Schweizer 1-23 og den nye 1-24.

Selv om de danske deltagere således får en overvældende konkurrence, så er det dog et skridt fremad at deltage, og der bliver mange muligheder for at lære noget og for at få værdifulde kontakter.

★

Militær flyvning på Vandel

Udvidelsen af det danske luftvåben har nu bevirket, at Harvard-skolen har måttet tage Vandel Flyveplads i brug. Gård 84 er blevet istandsat og taget i brug af militæret. Som følge heraf har svæveflyveklubbernes benyttelse af pladsen måttet indskrænkes til week-end-flyvning af de lokale klubber, og manglen på flyvepladser for de danske svæveflyvere er blevet endnu mere katastrofal.

★

Optagelsesfest i Foreningen Danske Flyvere

Lørdag den 10. juni fejrede Foreningen Danske Flyvere sin årlige optagelsesfest ved en middag på hotel d'Angleterre. Formanden, direktør, oberstløjtnant *Knud Lybye* bød velkommen. Der afsendtes en telegrafisk hilsen til foreningens protektor *Hans Majestæt Kongen*, fra hvilken der i aftenens løb indløb en tak. Foreningens tidligere formand, oberstløjtnant *H. J. Pagh* holdt talen for de nye medlemmer; herfor takkede direktør *Chr. Thomas* på privatflyvernes vegne og premierløjtnant *Frede Birkelund* på de militære flyveres vegne.

Følgende nye medlemmer blev optaget:

Direktør *Chr. Thomas*.
Filiaalbestyrer *N. P. H. Brandt*.
Havebrugskandidat *B. V. Buhl-Jensen*.
Fabrikant *Mads Eg Damgaard*.
Maskinmester *Thorkild Chr. Finding*.
Pressefotograf *Helmer Lund-Hansen*.
Otto Torben Lund-Hansen.
Erhvervsflyver *Poul Erik Westerberg*.
Fabrikant *F. E. Storgaard*.
Erhvervsflyver *Ivar Munch Petersen*.
Direktør *Peter Nielsen*.
Sekretær *Bent Møller*.
Linktrænerinstr. *G. Toftager Larsen*.
Bagermester *Chr. J. Jensen*.
Pilot *Evald Bech Holtz*.
Flyverløjtnant *Bent Werther Andersen*.
Flyverløjtnant *Mogens Back*.
Flyverløjtnant *J. O. Baunbæk*.
Flyverløjtnant *H. J. Corfitzen*.
Flyverløjtnant *Valdemar Eggers*.
Flyverløjtnant *H. C. F. Halken*.
Flyverløjtnant *Hans V. Hansen*.
Flyverløjtnant *L. F. Hansen*.
Løjtnant *V. K. E. Thorsen*.
Løjtnant *E. T. Larsen*.
Premierløjtnant *O. Krarup*.
Løjtnant *Aa. H. Dolleris*.
Løjtnant *H. N. Darkel*.
Løjtnant *P. I. Riborg Andersen*.
Løjtnant *B. E. Amlø*.
Premierløjtnant *Frede Birkelund*.
Flyverløjtnant *K. F. Jensen*.
Flyverløjtnant *C. F. Lantund*.
Flyverløjtnant *T. Rasmussen*.
Flyverløjtnant *A. V. Rasmussen*.
Løjtnant *E. A. Schmeltz*.
Løjtnant *Leif Sinding*.
Flyverløjtnant *Knud Skydsberg*.
Løjtnant *Knud Andresen Sørensen*.



Fra Foreningen Danske Flyvere's optagelsesfest på hotel d'Angleterre den 10. juni.



D E H A V I L L A N D
H E R O N

for the tributary routes of the world

14-17 passengers ; four 250 h.p. unsupercharged
Gipsy Queen 30 engines driving de Havilland
non-feathering two-blade propellers

Extreme simplicity · Exceptional take-off · Engine-out safety

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

NY DISTANCEREKORD

og andre svæveflyvenyheder

— men intet guld-c i denne omgang

Karlheinz Rasmussen fra Polyteknisk Flyvegruppe slog mandag den 19. juni den danske distancerekord eftertrykkeligt ved en flyvning fra Havdrup til Virserum i Sverige (ca. 50 km vest for Oskarshamn). Man antog først, at distancen var over 300 km, så han havde erobret det første danske guld-c, men nøjagtige målinger og beregninger gav desværre til resultat, at det »kun« var 297 km. Det er en fin forbedring af Cowboy's 205 km rekord, og ærgerligt nær ved guldet.

Ras startede kl. 10,15, var oppe i 1700 m højde over Sjælland, gik over sundet ved Helsingør og tog kurs mod sit mål Alleberg, som dog måtte opgives på grund af for stærk afdrift. Turen var vanskelig, mest mellem 700 og 1000 meter over skove og søer, men gav således god træning. På slutningen af turen mistede Ras orienteringen og vidste således ikke, hvor nær han var de 300. Han kredsede et kvarter over Virserum og kunne således let være nået over de 300, men foretrak at lande ved en by fremfor at risikere at gå ned i en skov. — Til lykke med rekorden, Ras, og bedre held med guldet næste gang!

Sløjt med termikken i Frankrig

SOM omtalt i sidste nummer var Cowboy, Wetlesen og Klarskov i begyndelsen af maj taget på en større ekspedition til Frankrig, hvor Cowboy ville træne til verdensmesterskaberne, og de øvrige ville se at få udført nogle gode præstationer i et land, hvor der er mere plads end herhjemme. Endvidere var formålet naturligvis at studere fransk svæveflyvning, efter at de tre ener-giske Århus-svæveflyvere har besøgt adskillige andre lande.

Turen gik ned gennem Holland, hvor den nye svæveflyveskole Terlet blev besøgt, og den tegner til at blive god. Klarskov fik her et slæb og fløj en timestid. Så gik turen videre mod Paris, hvor et plejstangsleje brændte sammen 70 km derfra. De kom dog efterhånden ind til staden og fik bilen re-

pareret, og derefter var ekspeditionen baseret en halv snes dage i Beynes.

Desværre var det højtryksvejr uden muligheder for flyvning, og efter nogen diskussion tog man så videre til Pont St. Vincens i nærheden af Nancy for at se noget nyt. Ifølge Cowboy skal dette være verdens bedste svæveflyveskole. Terrænet er nærmest som et forstørret Alleberg, og skolen er delt op i to afdelinger med hver sin flyveplads, en til skoling og en til videregående flyvning. De foretog en start om dagen i Hütten, men vejret var stadig umuligt, og kun Klarskov opnåede en kæmpedistance på 45 km på en dag, hvor det så vældigt fint ud, men hvor selv franskmændene på bedre planer ikke opnåede mere.

Når holdet kom til en plads, kiggede franskmændene altid nysgerrigt på transportvognen og tilbød at hjælpe med monteringen af planen, hvis små dimensioner altid vakte stor opmærksomhed. Iøvrigt blev det prøvet af flere kendte franske flyvere, bl. a. Eric Nessler.

Efter en halv snes dage i Pont St. Vincent gik turen hjemad over Luxembourg, Belgien og Holland med hjemkomst 2. pinsedag. Nogen flyvning af betydning gav turen desværre ikke, men det har været en pragtfuld turisttur — Frankrig er nu engang morsommere i ikke-svæveflyvevejr end Vandel. Naturligvis har samværet med de franske svæveflyvere også været meget belærende.

Flyvedagskonkurrencerne

Det meget højtryksvejr i maj bevirkede også i Danmark, at der ikke var megen svæveflyvning, og der er derfor kun indkommet få resultater i konkurrencen om flyvedagspokalerne. Iøvrigt er der stadig klubber, der blander to klasser sammen på samme blanket, i hvilket tilfælde kun den ene anses for gyldig, og naturligvis kan flyveren selv ikke være den ene af de to kontrolanter. En sådan flyvning må også kasseres. Endelig kan det naturligvis knibe med barografpapir, og så kan andet naturligvis an-

vendes, men det må være en forudsætning, at der så følger noget med, der gør det muligt at bestemme højden af kurven. En tilfældig kurve på et stykke millimeterpapir viser naturligvis intet.

I klasse I (varighed) førte Ringsted svæveflyveklub ved udgangen af maj med 3 timer 41 min. på to flyvninger fulgt af Aviator, Ålborg, med to timer 16 minutter.

I klasse II (højde) førte Ringsted svæveflyveklub med 1700 meters højdevinding på to flyvninger.

*

Årets første sølv-c

Mens maj var ret stille, så har den første halvdel af juni været fin m. h. t. svæveflyvevejr, og det er da også strømmet ind med resultater fra den 4. og 11. juni til flyvedagskonkurrencerne.

Af resultaterne skal vi nævne, at værkfører Gerhard Hansen, Herning, har opnået betingelserne til sølv-c. »Blik« Hansen fik distancen allerede i 1948 og foretog nu den 11.6. en af de meget sjældne Baby-flyvninger, der ikke alene opfyldte distance- og højdebetingelserne, men også varigheden. Fra 1110 til 1615 fløj han i ANC fra Herning flyveplads til Illerup Søgaard, 2 km øst for Ålken ved Skanderborg. Højden varierede mellem 300 og 1700 meter. Gerhard Hansen, der snart fylder 45 år, er således en af vores ældste sølv-c-folk. Distancen var 62 km.

Samme dag forsøgte Svend Michaelsen, der fik sølv-c sidste år, at slå distancerekorden i Mø 13, men han nåede imidlertid ikke længere end til Ry, ca. 43 km, da han frøs. Han havde en højdevinding på 1400 meter.

På Sjælland foretog K. A. Rasmussen i XEN under træning til verdensmesterskaberne en tur på godt 4¼ time fra Havdrup, hvortil han efter at være fløjet rundt omkring alt vendte tilbage. Han havde en højdevinding på 1660 m. Iøvrigt blev der taget flere sølv-c-højdebetingelser rundt omkring den dag.

Hans Hende Jacobsen fra Slagelse nåede til Nykøbing Falster, 76 km, men var i virkeligheden en betydeligt længere tur oppe over Ringsted og Roskilde og derfra ned over Stevns Klint og Faxe Ladeplads. Han havde 1600 m højdevinding og havde iøvrigt forinden fløjet en tur på en times tid og godt 1000 m stigning.

Under forbehold af godkendelse af nogle præstationer, hvor der manglede underskrifter eller fornødne oplysninger om barograferne (send så vidt mulig kalibreringsoplysninger ind nu i stedet for i slutningen af konkurrencen), var stillingen pr. 11.6. i flyvedagskonkurrencerne:

Varighed: Ringsted 7 timer 51 min. — Aviator 5 t. 52 min. — Polyteknisk Flyvegruppe 4 t. 32 min.

Højde: Ringsted 1075 m. — Aviator 3325 m. — Odense 1700 m.

Distance: Herning 106 km. — Slagelse 76 km.

*

— Sidste: Det meddeles, at den militære svæveflyver Vegenfeldt har fået sølv-c-betingelserne.

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^A/_s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

BEGIVENHEDSRIG MÅNED FOR MODELFLYVERNE

Sommerlejr i Vandel, Wakefieldkonkurrence i Finland
og A 2-konkurrence i Sverige

JULI måned indeholder tre af årets største modelflyvebegivenheder: sommerlejren, Wakefieldkonkurrencen og landskampen.

Sommerlejren finder sted i dagene 10. til 15. juli på Vandel flyveplads efter de sædvanlige retningslinier. Modelflyvere fra hele landet vil mødes med udenlandske gæster til en uges tvangsfrit samvær med stor konkurrencevirksomhed på alle felter af modelflyvningen. Desværre er Vandel flyvepladsen ikke mere så fri som tidligere, idet den vil blive brugt til start- og landingsøvelser om dagen af militære skolemaskiner, men på den anden side står solen tidligt op og går sent i seng, og det samme vil modelflyverne gøre! Der er også den fordel ved morgen- og aftenkonkurrencer, at færre modeller vil forsvinde i termikken. Til en afveksling vil ledelsen af modelflyvelejren blive overtaget af et af modelflyverådets medlemmer, stud. med. Kurt Rechnagel.

Natlig Wakefieldkonkurrence i Finland

Efter at Aarne Ellilä brød stormagternes tilsyneladende eneret på at vinde den berømte Wakefieldpokal for gummimotormodeller af Wakefieldklassen, holdes denne traditionelle konkurrence, som gennem mange år har været modelflyvernes uofficielle verdensmesterskab og sikkert næste år officielt vil få dette prædikat, i Finland.

Det har vist sig meget stimulerende for finsk modelflyvning at påtage sig dette store arrangement, som er blevet henlagt til Finlands Flygförbunds svæveflyveskole i Jämsärvä.

Det bliver, hvad tidspunktet angår, en højst ualmindelig Wakefieldkonkurrence. Første periode flyves lørdag den 22. juli fra kl. 1900 til 2030, og anden periode varer til kl. 2300. Derefter er der to timers pause til at spise (og reparere modeller), og så falder afgørelse søndag den 23. kl. 0100 til 0300, hvorefter de trætte modelflyvere kan gå til køjs.

Sagen er jo den, at de lyse nætter i Finland tillader dette arrangement, som samtidig skulle give stille og termikløst vejr, således at det virkelig bliver modellernes konstruktion og trimning, der giver udslaget.

KDA's modelflyveafdeling planlagde oprindeligt at sende et hold på 3 mand (uden ekstra holdleder) derop, og den 18. maj fandt udtageskonkurrencen sted på Odense lufthavn. Resultatet blev, at Carl Johan Petersen, Odense, vandt med 736 sekunder, mens Jørgen S. Petersen, Nyborg blev nr. 2 med 539 sekunder, og disse to blev derfor udtaget til at repræsentere Danmark i Finland.

Desværre er Calle blevet forhindret i at rejse, så han må nøjes med at sende sin model.

Første internationale A 2-konkurrence holdes i Trollhättan

Samtidig med udtageskonkurrencen til Wakefield på Kristi Himmelfartsdag fandt udtageskonkurrencen sted til det offici-

elle danske landshold med svævemodel af den nordiske A2-klasse. Vejret var overskyet med termik, men gik i sidste periode over til regulær regn. Dagen bragte flere flyvninger over 20 minutter, adskillige danmarksmark- og årsrekorder og iøvrigt meget fine præstationer.

Ni mand havde tilmeldt sig til udtagelsen med svævemodeller, men flere af disse havde ikke de kvalifikationer med hensyn til opnåede resultater i det forløbne år, som man må forudsætte. Ved udtagelsen lægges megen vægt herpå, mens selve konkurrencen kun er vejledende, men som sidste år viste det sig, at de fem bedst kvalificerede også anbragte sig på de fem første pladser.

Jens Arne Lauridsen vandt med 884 sek., Børge Hansen havde 741, Arne Hansen 674, Åge Høst-Aris 631 og Kai Hansen 401.

Udtageskomiteen udtog derefter til landsholdet Jens Arne, Arne Hansen og Høst-Aris, mens afgørelsen om fjerdepladsen blev udsendt til efter fjerde distriktskonkurrence, hvor Børge Hansen blev udtaget, mens Kai blev reserve.

Holdleder bliver Per Weishaupt. Konkurrencen finder sted den 30. juli i Trollhättan. Det danske hold, som er det samme, som vandt den nordiske landskamp sidste år, får en tung opgave i at skulle forsvare stillingen. Konkurrencen bliver en dagkonkurrence, som ikke kan udsættes og altså må flyves uanset vejret, ligesom termik i modsetning til sidste år kan få stor indflydelse på resultatet.

Men hertil kommer, at konkurrencen foruden at være nordisk landskamp for første gang bliver international individuel konkurrence. Den nordiske A2-klasse er blevet meget populær i mange lande, hvor man er gået til konstruktionen af disse modeller med friske ideer og stor energi. Næste år bliver der verdensmesterskab i A 2, men allerede i år vil man med stor interesse se, hvem der bliver individuel vinder.

Desværre finder både Wakefield- og A 2-konkurrencen sted så sent på måneden, at vi først kan bringe referatet i nr. 9.

Flere danmarksmark- og årsrekorder

Kristi Himmelfartsdag d. 18. maj blev rekorderne i klasse C 3 (Wakefield) efter mange års forløb sat i vejret af Carl Johan Petersen, OM-F, der samtidig tog c-diplom, nr. 2 med gummimotormodel (nu venter vi på det første internationale c i Danmark). Varigheden blev 9 minutter 43 sekunder og distancen 1800 meter.

Samme dag satte hans klubkammerat Jens Chr. Nielsen, rekorden i gruppe D og klasse D 1 op til 23 minutter 16 sekunder med en Calle 16 D med Thorning-motor.

Calles flyvning på 9 min. 43 sek. blev årsrekord både for gummimotormodeller i almindelighed og for Wakefieldmodeller, mens J. C. Nielsens blev ny årsrekord for gasmotor-modeller. Nu er årsrekordpræstationerne i alle fem kategorier kommet så højt op, at de er ved at være svære at slå.



Carl Johan Petersen har sat Wakefieldrekorderne i vejret og taget c-diplom nr. 2 med gummimotormodel.

Fjerde distriktskonkurrence

Den fjerde distriktskonkurrence var den sidste før sommerpausen, hvor der finder så mange andre begivenheder sted, at der ikke er tid til denne konkurrenceserie. Den var fastsat til 4. juni, midt i en dejlig sommerperiode. 1. distrikt havde dog fået lov at flyve lørdag aften i stedet for søndag for at kunne flyve i stille vejr på Amager fælled. Andre steder var det så varmt om søndagen, at resultaterne for gummimotormodeller led stærkt derunder, da gummiet sprang i varmen.

Reglen om, at der må anvendes 50 m højstartsnor og resultaterne ganges med to, når særlige omstændigheder taler herfor, har nødvendiggjort en 3 minutters regel, svarende til den normale 6 minutters regel. Denne blev indført fra denne konkurrence og har også fået tilbagevirkende kraft for årets tidligere distriktskonkurrencer, takket være sportslig indstilling fra de to modelflyvere, der havde været begunstiget af den manglende 3 minutters regel.

1. distrikt (Amager 3/6). A 1: Hans Hansen (105) 370, F. Neumann (105) 321, V. Buch-Andersen (113) 238. — A 2: Hans Hansen 782, Børge Hansen (105) 684, R. Frederiksen (106) 369. — C: P. Kunliss (105) 345, E. Sørensen (105) 213. — D: Sv. Olsen (105) 265. — F: N. Bøving Jensen (105) 22 km/t, E. Madsen (111) 19 km/t.

2. distrikt (Næstved). A 1: B. Petersen (208) 337, V. Petersen (207) 301, O. M. Larsen (208) 231. — A 2: B. Petersen (208) 451, H. E. Hansen (208) 368, E. Knudsen (205) 329. — A 3: H. E. Hansen 148, K. Vestergård (214) 142, B. Christensen (208) 63. — D: K. V. Nielsen (207) 138.

3. distrikt (Odense). A 1: T. Østervig (301) 506, B. Honoré (301) 304, P. Petersen (301) 216. — A 2: P. Petersen 689, Å. Høst-Aris (301) 510, T. Lindhardt (301) 509. — A 3: E. Petersen (302) 494, E. Hansen (302) 189, Wichmann (302) 141. — C: J. S. Petersen (302) 200, B. Jørgensen (301) 149. — D: H. Iversen (301) 391, V. Petersen (301) 172, C. Høst-Aris (301) 140.

4. distrikt udsatte.

5. distrikt (Århus). A 1: W. Christensen (506) 463, J. Basse (506) 329, H. Hoffmann (506) 303. — A 2: J. Andersen (506) 682, Kaj W. Nielsen (502) 506, P. Pedersen (502) 431. — A 3: J. W. Nielsen (502) 380.

6. distrikt (Esbjerg). A 1: A. Sørensen (612) 248, K. Hansen (611) 178. — A 2: K. Hansen (611) 795. — C: K. B. Larsen (612) 63. — D: H. Nielsen (612) 188. — F: H. Bruun (612) 65 km/t.

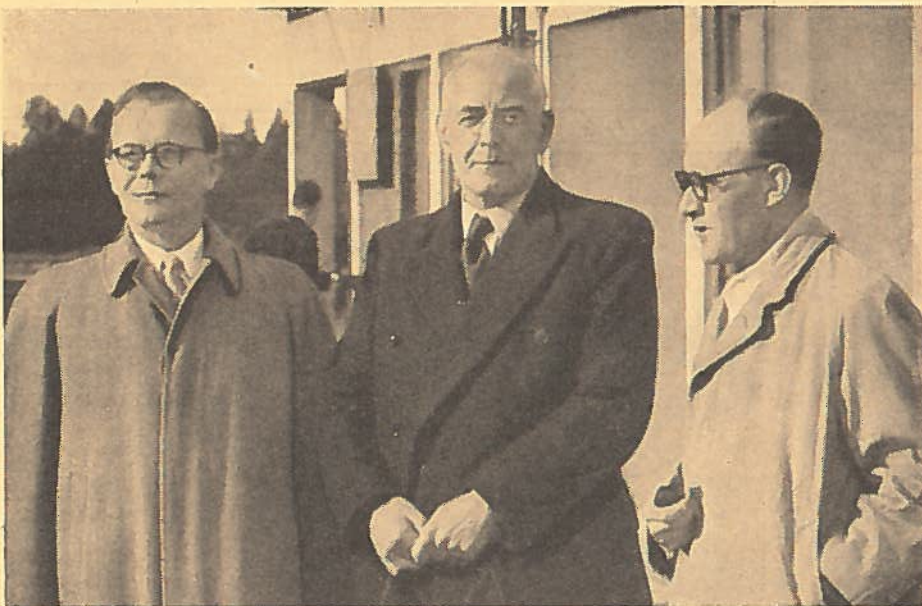
★

Svensk Hobby-tidsskrift

Blandt de mange tidsskrifter, der står til rådighed for hobbyfolkene, hvortil også modelflyverne hører, er det svenske »Hobbyfolk«, der udkommer 10 gange om året og redigeres af Jan Jangö. Det indeholder en hel del interessant modelflyvestof, der sætter en i stand til at følge lidt med i svensk modelflyvning, hvad det ellers kan knibe lidt med. Bladet fås også i Danmark og koster 1 kr. pr. nummer.

★

Møde i FAI's modellflyvekommission



Modellflyvekommissionens præsident, A. F. Houlberg, der fornylig fejrede 40 års jubilæum som modellflyver, med vicepræsidenten, G. H. Déranitz, på sin højre og sekretæren, J. van Hattum, på sin venstre side.

DA de nordiske lande i 1945 opstillede fælles modellflyverregler, blev der også taget hensyn til, at de eventuelt skulle kunne gøres internationale.

I de sidste år er FAI-reglerne for rekorder og diplomer blevet ændret, og mange nordiske synspunkter er kommet med. På visse punkter har de nordiske regler måttet tilpasses efter de internationale.

På FAI-mødet sidste år i USA fandt man det nødvendigt, at FAI også forsøgte at samle internationale regler for konkurrencer. Forslaget var ikke tilfredsstillende og er ikke sat i kraft, men fra mange sider indkom der positiv kritik og forbedringsforslag.

Da årets FAI-møde skulle holdes så nær ved som i Stockholm, var det naturligvis en god chance for de nordiske lande, og der indkom forslag fra Danmark og Sverige, men iøvrigt også fra flere andre lande. Det var som følge heraf en meget indholdsrig dagsorden, som den internationale modellflyvekommission skulle behandle i Stockholm den 29. og 30. maj. Men der var samtidig en vilje til stede til virkeligt at få noget gennemført.

Der foreligger nu vedtaget udførlige internationale konkurrenceregler, og de nordiske lande har fået størstedelen af deres synspunkter gennemført. Reglerne træder først i kraft til nytår, men det bliver så nødvendigt at rette de nordiske regler lidt eller måske helt indføre de internationale med et nordisk supplement.

A2-klassen er gjort international med den lille ændring, at kroptværsnittet skal være mindst 34 kvcm. Også Wakefieldklassen bliver en officiel international klasse, og modellflyvekommissionen henstillede til englænderne at ændre reglerne, så Wakefieldmodellerne måles på samme måde som andre modeller. Endelig oprettes en klasse for fritflyvende gasmotormodeller med motor højst 2.5 ccm og vægt mindst 200 gram pr. kubikcentimeter slagvolumen. I disse tre klasser skal holdes årligt verdensmesterskab under FAI's kontrol. Desuden holdes VM i linestyling.

Med noget besvær lykkedes det at få een reservemodel tilladt, ligesom det vil blive tilladt at anvende færdiglavede ribber, d. v. s. i realiteten de samme regler for egenhændig bygning, som vi har dem i vore diplomregler. Omstartsreglerne afviger en lille smule fra vore, men dem skal vi ikke omtale nu for ikke at forvirre begreberne.

Også linestyrringsreglerne blev grundigt gennemarbejdet. For rekorder blev bestemmelsen om elektrisk tidtagning indtil videre sat ud af kraft, så vi har stadig mulighed for at sætte verdensrekorder. Det danske forslag til linestyrringsdiplomer vakte interesse, men blev henlagt til næste år, da man var betænkelig især ved bedømmelsen af kunstflyvning. Kommissionen henstillede, at reglerne sættes i kraft i Danmark som et forsøg til indvinding af

erfaring, og det bliver de nok, så snart de kan blive offentliggjort.

Der valgtes et mærke til internationalt diplom som snart vil blive rundsendt til landene. Oplysninger om verdensrekordmodeller m. m. vil man fremtidig søge at offentliggøre fra FAI.

Til ledelse af kommissionen genvalgtes eng-

lænderen A. F. Houlberg som præsident, svenskeren G. H. Déranitz som vicepræsident, mens hollænderen J. van Hattum fik det ansvarfulde sekretærhverv, hvorpå hele kommissionens arbejde i årets løb faktisk hænger. I kommissionens møder deltog endvidere J. Guillemard, Frankrig, H. Orvin, Norge, og Per Weishaupt, Danmark, samt i kortere perioder spanieren Huarte og den tidligere indehaver af absolut hastighedsrekord, amerikaneren M. E. Carl.

26 flyver 55 min. — sølv-c hos militæret

At også skolegliderne kan flyve termik, har vi tidligere set, og det gælder ikke mindst den danske tosædede skoleglider 2G, hvormed der i 1947 blev udført en flyvning på 39 min. over Vandel.

Nu er denne uofficielle rekord blevet slået, idet underkvartermester A. Vounlund med en elev under flyvning fra den militære svæveflyveskole på Karup den 3. juni foretog en flyvning på 55 minutter. De var oppe i 4-500 meter og måtte kun lande, fordi den arme elev frøs. Hvem kunne også have ventet en så lang tur?

Iøvrigt tog to af de militære svæveflyvere den 11. juni af sted fra Karup i håb om at nå Tirstrup, men de måtte lande med deres to Grunau Babies ca. 10 km nord for Aarhus. Alligevel må det vel være blevet til to sølv-c-distancer på ca. 70 km.

Desværre er kun få af de militære svæveflyvere tilknyttet KDA gennem en svæveflyveklub. Forhåbentlig bliver der dannet en speciel klub, tilsluttet KDA, eller man finder et andet tilknytningsforhold, således at de militære svæveflyvere kan få diplomer og rekorder officielt anerkendt og deltage i konkurrencer sammen med deres civile kammerater.

„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

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106

Telf. Helrup 5664

Flyvemaskine billigt til salg.

En D. H. Moth med Gipsy II Motor
er billigt til salg ved henvendelse til

Løjtnant Perch, Esbjerg Lufthavn.

Til svæveflyveklubberne.

Typegodkendte chassiser med torsions-
affjedring, velegnede til transport af
svæveplaner, til salg. Pris 550 kr. med
hjul uden dæk. Forlang yderligere op-
lysninger.

P. Bardenfleth-Hansen,
Sorøvej 12, Slagelse.
Tlf. 2414.

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA 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

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.

Annoncepriser:
Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

KALENDER

Motorflyvekalender:

- 2.—9. 7. International flyveuge i Italien.
- 14.—16. 7. Internationalt rally, Cognac, Frankrig.
15. 7. Grosvenor Challenge Cup Race (int.) Newcastle-upon-Tyne.
22. 7. SBAC Challenge Cup Race og Air League Challenge Cup Race (int.) Sherburn in Elmet.
- 19.—20. 8. Flyvedagskonkurrencer, Esbjerg.
19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race (int.) Fairwood Common Aerodrome, Swansea.

Svæveflyvekalender:

- 3.—16. 7. Verdensmesterskab, Örebro, Sverige.

Diverse:

5. 9.—10. 9. SBAC-show, Farnborough.

Modelflyvekalender:

5. 7. Opgørelse for 2. kvartal i pointskonk.
- 10.—15. 7. Sommerlejr.
23. 7. Wakefieldkonkurrence i Finland.
30. 7. International konkurrence og landskamp i Sverige (29.—30. 7.).
- 16.—23. 8. International uge, Eaton Bray.
27. 8. Danmarks mesterskab f. motormodeler (Fyn).
24. 9. DM for svævemodeller (Sjælland).
5. 10. Opgørelse for 3. kvartal i pointskonkurrence.
10. Residentie-Cup-konkurrence (Holland).
22. 10. Femte distriktskonkurrence.
3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og Årsrekordår slutter.

★

Svæveflyveskole i 4 uger

Trods de lave priser var der kun indkommet en snes tilmeldelser til svæveflyveskolen på Vandel, da den forlængede frist sluttede. På dette grundlag var det ikke forsvarligt økonomisk set at gennemføre skolen, men svæveflyverådet besluttede på et møde den 11. juni at sende endnu en meddelelse ud om en indskrænket skole, begrænset til 4 uger. En forudsætning var det dog, at der meldte sig endnu 20 deltagere hertil i løbet af højst en uge. Lejren ville i så fald blive flyttet til Ålborg Lufthavn.

Efter fristens udløb besluttede man sig til at gennemføre lejren. Der vil blive instruktørkursus fra 16.7. til 30.7., heri indlagt et A/B-kursus, så instruktørerne kan øve sig på begyndere. Dette løber fra 23.7. til 6.8. Endelig er der kursus til s-certifikat fra 30.7. til 13.8. Her kan endnu modtages nogle enkelte deltagere, der også kan få lejlighed til anden slags skoling.

Da størstedelen af udgifterne ved skolen er uafhængige af deltagerantallet, mens derimod indtægterne i høj grad afhænger heraf, betyder denne indskrænkning en forøget økonomisk belastning for KDA's svæveflyvekonto, men på den anden side har man også nødt til at standse udviklingen ved helt at aflyse.

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos *postvæsenet*. — Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler
Nye og brugte cykler, reparationer og
ovnlakering — cyklemotorer

Fiskergade 17, tlf. Luna 622

Salg på ratebetaling

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

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartsselskab

Det Norske Luftfartsselskab

Hærens Flyvertropper

A/B Flygmotor - Trollhättan

Skovlunde Flyveplads

Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Modelflyveklubber

tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub.

(I det trecifrede nummer angiver det første ciffer distriktets nummer, de to sidste klubbens nummer i distriktet)

001 Landsmodelflyveklubben Progress, Per Weishaupt, c/o KDA, Nr. Farimagsg. 3, K.

102 Frederikssund Modelflyveklub, Torben Cordsen, Jernbaneg. 24, Fr.sund.

104 Modelflyveklubben Condor, Helsingør, Peter Christiansen, Kingosvej 9, Helsingør.

105 Sportsflyveklubbens Modelflyvesektion, J. Gamst, Hvidovrevej 232, Hvidovre, Valby.

106 Nylandsvejens Skoles Modelflyveklub, Ronald Frederiksen, Yrsavej 4 B, Kbh. F.

110 Bornholms Modelflyveklub, K. O. Hansen, Ll. Madsesg. 98, Rønne.

111 Modelflyveklubben Windy, Børge Jørgensen, Wagnersv. 6 st., Kbh. SV.

113 Modelflyveklubben Pingvinen, Paul C. Jørgensen, Webersgade 21, Kbh. Ø.

201 Modelflyveklubben Ikaros, Haslev, Bent Schmidt, Bøttmosevej 11, Haslev.

204 Modelflyveklubben Glenten, Nakskov, Per Graversen, Svingelsvej 6, Nakskov.

205 Modelflyveklubben Vingerne, Slagelse, Henrik Stühr, Gl. Holmstrup pr. Slagelse.

207 Modelflyveklubben Mågen, Roskilde, Karl-Gunner Petersen, Sønderlundsv. 7, R.

208 Modelflyveklubben Ørnen, Næstved, Ole M. Larsen, Slagkildedej 16, Næstved.

210 Modelflyveklubben Aero, Ringsted, Børge O. Sitas, Tinggade 22, Ringsted.

211 Nykøbing F. Modelflyveklub, Kurt Olsen, Pontoppidansgade 19, Nyk. F.

214 Modelflyveklubben Køge Elite, Kaj Vestergård, Solsortev. 19, Køge.

215 Modelflyveklubben Meteor, Dianalund, Martin Koldsø, Tersløsevej 11, Dianalund.

216 Modelflyveklubben Skyen, Haslev, Carl E. Pedersen, Lysholms Allé 58, Haslev.

217 Modelflyveklubben Jet, Faxe Ladeplads, Sven Møller Nielsen, Fredensvej, Faxe L.

218 Store-Heddinge Modelflyveklub, Leif L. Nielsen, S. A. F., St.-Heddinge.

219 Havdrup Modelflyveklub Phoenix, Finn Jensen, Hovedgaden 33, Havdrup.

301 Odense Model-Flyveklub, Helge G. Iversen, Windelsvej 72, Odense.

302 Nyborg Modelflyveklub, Tage Hansen, Kronprinsensgade 8, Nyborg.

304 Svendborg Modelflyveklub, Egon Mikkelsen, Brogade 29, Svendborg.

401 Modelflyveklubben Ydun, Åbybro, Chr. Jochumsen, Knøsgård pr. Åbybro.

403 Modelflyveklubben Aviator, Ålborg, S. Dybbro, Ny Kærvej 12, Kærby, Ålborg.

417 Modelflyveklubben Colibrien, Ålborg, Arne Jakoben, Østerbro 104, Ålborg.

418 Modelflyveklubben Tempo, Præstbro, Ejvind Rafn, Præstbro.

419 Modelflyveklubben Svalen, Ranum, Sven Ove Eriksen, Vestergade 60, Ranum.

420 Hjørring Modelflyveklub, Thorsten Schmidt, Jydske Arsenal, Hjørring.

502 Modelflyveklubben Swift, Viborg, Jørgen Møllerup, Sjællandsgade 6, Viborg.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. 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. KDA, Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, 4., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

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

Formand: Civiling. Hans Harboe. Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.

Civiling. Erik Eckert. Maskinarbejder Harald Vermuth Jensen.

Civiling. Bjørn Thøgersen.

MODELFlyVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf. Palæ 9852.

Formand: Johs. Thinesen, Lund pr. Hammerum.

Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.

Førsteinstruktør: Per Weishaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. Amager 9695.

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

506 Modelflyveklubben Agaton, Århus, Chr. Koch, H. Schourupsgade 7, Århus.

508 Modelflyveklubben Star, Nykøbing Mors, Ove Hørning, Filtenborggade 25, Nyk. M.

518 Modelflyveklubben Bakkebo, Nr. Snede, Vagtmeester Larsen, Nr. Snede.

519 Herning Modelflyveklub, Egon Gravesen, Ringkøbingvej 42, Herning.

604 Modelflyveklubben Fredericia II, Henry Petersen, Købmagerg. 51, Fredericia.

606 Modelflyveklubben Als, Sønderborg, Hans Ohlsen, Ahlmannsvej 30, Sønderborg.

608 Vejle Modelflyveklub, Arne Jepsen, Akjærvej 3, Vejle.

611 Kolding Modelflyveklub, Kai Hansen, Poul Møllersvej 22, Kolding.

612 Modelflyveklubben Vestenvinden, Esbjerg, Knud Wünsche, Strandbygade 58, Esbjerg.

613 Horsens Model-Flyveklub, Erik Westbo, Langelandsgade 10, Horsens.

614 Modelflyveklubben Musvågen, Brædstrup, Niels E. Therkelsen, Sønderg. 4, Brædstrup.

615 Kibæk Modelflyveklub, Hans Hagelskær, Kibæk.

Modelflyve-distriktsledere

1. distrikt: Paul Kuniss, Soldugvej 31, Kastrup.

2. distrikt: Karl-Gunner Petersen, Sønderlundsv. 7, Roskilde.

3. distrikt: Jørgen S. Petersen, Tårnvej 6, Nyborg.

4. distrikt: Chr. Jochumsen, Knøsgård pr. Åbybro.

5. distrikt: Egon Madsen, H. Schourupsgade 7, Århus.

6. distrikt: Kai Hansen, Poul Møllersvej 22, Kolding.

25 år i DDL

Den 20. juni havde undermester Jørgen Dalbro været ansat 25 år i Det Danske Luftfartsselskab og i den anledning blev jubilaren hyldet af selskabets direktion og personale. Jørgen Dalbro glemte dog ikke den mand, som i sin tid skaffede ham ansættelse i DDL. Det var afdøde overingeniør M. P. Eskildsen. Efter receptionen hos selskabets direktion kørte Jørgen Dalbro ud på Holmens kirkegård og nedlagde en krans på overingeniørens grav.

Motorflyvernes Flyvedagskonkurrencer

De årlige konkurrencer om Flyvedagens vandrepokaler henlægges i år til Esbjerg lufthavn og finder sted den 19. og 20. august.

Fyens Flyveklub

Fra 15. juni overtog flyverløjtnant Holger Pedersen driften af Fyens Flyveklubs maskiner, således at al henvendelse om flyvning foregår gennem ham. Priserne for udlejning er som hidtil 45 kr. for KZ III, 50 kr. for Auster og 70 kr. for KZ VII (sidstnævnte er udstyret med radio).

Midtjysk Motorflyveklub

Midtjysk motorflyveklub afholdt generalforsamling den 6. juni. Formanden, direktør Falk-Bjergesen, udtalte iflg. Herning Folkeblad i sin beretning, at det var de lokale flyveklubberes fornemste opgave at bevare ikke blot de aktive flyvere som medlemmer, men i høj grad også de flyveinteresserede. Arbejdet i klubben var i det forløbne år gået stille og roligt. Der var afsluttet et teorkursus og indvarslet et nyt, og det er værd at bemærke, at i Herning er disse kursus gratis.

Kassereren, fabrikant Mads Eg Damgård, fremlagde regnskabet, der udviste et overskud på 2731 kr. og en formue på 3647 kr.

Fabrikant E. Ørum-Petersen og forretningsfører Sander afgik, og inkassator Gantzhorn og politifuldmægtig A. Sørensen nyvalgte.

Frederikshavn byråd i 2 G

Frederikshavn Svæveflyveklub »Avione» har i nogle uger haft Knud Vermuth Jensen oppe at virke som instruktør under uddannelse med en 2 G skoleglider, og ved den lejlighed havde man inviteret byrådet til en lille spisning med påfølgende demonstration. Iflg. Frederikshavns Avis fik medlemmerne påfaldende travlt med at komme hjem, da der var tale om at komme i luften, men alle med undtagelse af eet medlem fik dog en tur.

Flyvedagspokalerne

Efter 4. konkurrence er stillingen i konkurrencen om Flyvedagspokalerne den, at Hans Hansen, Sportsflyveklubben, stadig fører med ialt 2293 sekunder, mens Kai Hansen fra Kolding har 1782 og Børge Hansen, Sportsflyveklubben, 1781. Det er altså med svævemodeler. For gummi-motormodeler fører Jørgen S. Petersen, Nyborg, med 1116 sek., fulgt af P. Kuniss, Sportsflyveklubben med 1011. — Med gasmotormodel fører Kaj V. Nielsen, Roskilde, med 921 sek., mens Hjelge Iversen, Odense, har 900. — De manglende resultater fra 4. distrikts konkurrence kan næppe få indflydelse på stillingen.

*

Underret først Ritzau ved rekorder o. lign.

På given foranledning skal aeroklubben indtrængende henstille til svæveflyverne og andre luftsportsudøvere, at man i tilfælde af bemærkelsesværdige præstationer såsom danmarkrekorder, guld-c-diplomer og lignende går frem på en så hensigtsmæssig måde som muligt ved underretning af pressen. For at ethvert blad kan have en fair chance for at kunne bringe nyheden hurtigst muligt, må det være en regel, at Ritzaus Bureau får nyheden først. Samtidig skal der — uanset tidspunktet — sendes et kort telegram til KDA. Først derefter kan man give enkelte blade nærmere enkeltheder. Ikke alene klubbernes ledelse, men også de »menige« medlemmer bør mærke sig denne regel.





Vi flyver med **SAS**

Eksportøren gennemser nogle forretningspapirer. inden maskinen afgår til Zürich....

Den ældre dame skal besøge sin søn og svigerdatter i New York....

Flyvningen er ikke længere forbeholdt de få. I dag har vi alle brug for og adgang til denne hurtige, bekvemme og økonomiske befordring. Rejser, der før tog dage eller uger, gøres nu på timer, og rejsetræthed er et forældet begreb. Derfor foretrækker vi alle at flyve med SAS.

Journalisten er altid på vingerne. Daglig rettes søgelyset mod en ny plet på jorden, og så må han være der...

Børnene har ferie fra kostskolen og skal besøge deres forældre i Bangkok....

Direktøren skal til en konference i London, men træffes igen på sit kontor i morgen eftermiddag....

Studenten skal til delegeretmøde i Oxford....

Mannequinerne sidder om nogle få timer foran Café de la Paix.

Styrmanden skal til en havn i Middelhavet for at afløse en syg kollega på en dansk båd.

Sportsmanden har sit arbejde at passe, men når alligevel frisk og udhvilet til stævnet i Haag....

Musikeren skal i aften give koncert i Milano...

Den unge frue skal på ferie. Inden aften sidder hun under Rivièraens palmer....

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



FLYV

23. ÅRGANG

— AUGUST 1950 —

PRIS 50 ØRE



Flyvelotteriet 1950



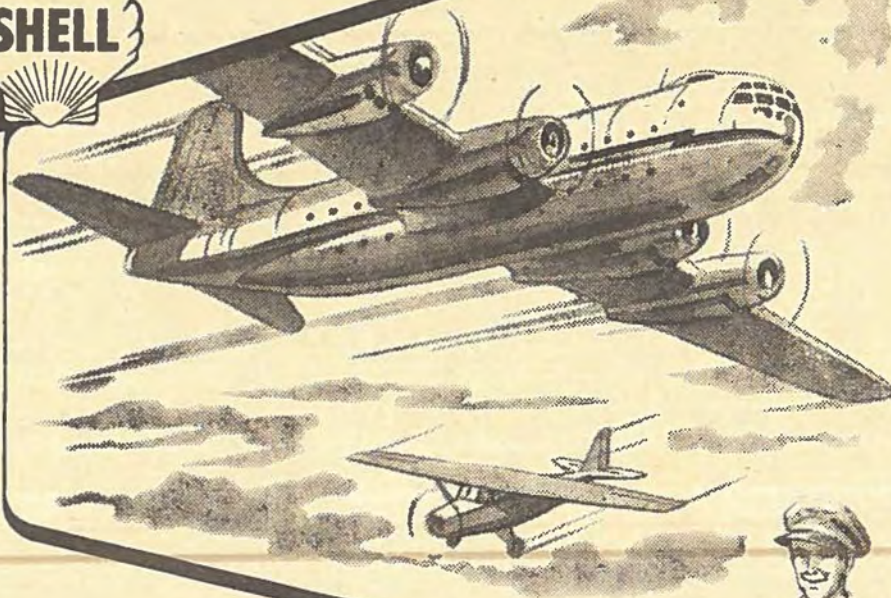
Flyvelotteriets hovedgevinst er i år denne lækre Vauxhall 1947, som der må kunne sælges mange lodsedler på

8

INDHOLD:

Lysafmærkning på flyvepladser ★ Verdensmesterskabet i svæveflyvning
★ Nye bestemmelser for toldcarnet ★ Når vi skal lande på små
pladser ★ Modelflyvernes sommerlejr

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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING · SVÆVEFLYVNING · MODELFLYVNING

Nr. 8

August 1950

23. årgang

Så går det løs igen med

FLYVELOTTERIET

SA tager vi fat igen. Flyvelotteriet 1950 er startet — og skulle gerne meget snart kunne melde udsolgt. Denne gang har vi jo en bil med som en af hovedgevinsterne, og den skal nok sætte fart i salget. Betingelserne for et godt salg må også siges at være til stede. Årstiden er meget passende, vejret er godt, og det giver humør både hos sælgere og købere.

Men lodsedlerne sælger selvfølgelig ikke sig selv. Der må gøres en indsats fra klubbernes side og fra de enkelte medlemmers side. Og der kan hjælpes til med salget på forskellige måder. Først og fremmest bør samtlige klubbers flere tusinde medlemmer til stadighed — i hvert fald så længe oplaget rækker — gå rundt med et bundt lodsedler i lommen. I dagens løb træffer man altid på nogle mennesker, som gerne vil købe en lodseddel, men som ikke har lejlighed til at få fat i den på anden måde. Og de mennesker gør man en tjeneste. At samtlige venner og bekendte skal tilbydes en lodseddel er en selvfølge. Gevinsterne er jo gode, så man kan trygt tilråde dem at gribe chancen.

Gevinsterne: Værdi kr.

1 Vauxhall, model 1947 (med lavt kilometertal)	17.500
2 Hamlet herrecykler med påhængsmotor	1.800
2 Hamlet damecykler med påhængsmotor	1.800
1 flyverejse København—Oslo og retur for 2 personer	472
1 flyverejse København—Stockholm og retur for 2 personer	472
1 flyverejse København—London og retur for 2 personer	1.520
1 flyverejse København—Paris og retur for 2 personer	1.528
1 stk. tyrkisk gulvtæppe	1.000
1 stk. tyrkisk gulvtæppe	1.000
1 stk. Akbar tæppe 275×315 cm	800
1 stk. Akbar tæppe 270×306 cm	750
1 stk. Mirzapore tæppe 275×277 cm	700
1 stk. Bombay tæppe 185×275 cm	475
1 stk. Bombay tæppe 95×185 cm	160
1 stk. spisestel af finsk fajance	250
Gaver fra Grønland	1.000
Engelske fyldepenne med 14 karats guldpenn	400
Ialt kr. 31.627	

Enhver må gøre sin indsats

Der er sikkert mange af klubbernes medlemmer, som gerne vil gøre en personlig indsats, men som ikke er helt klar over, hvordan de skal gribe sagen an. Til alle dem vil vi sige følgende:

1. Få nogle lodsedler hos Deres klub og prøv på at sælge alt, hvad De får udleveret. Husk stadig på, at jo flere lodsedler, Deres klub får solgt, desto større andel får den af lotteriets overskud.
2. Organiser et salg af lodsedler indenfor den kreds af foreninger, kontorer og personer, som De kender.
3. De må også gerne selv købe en portion lodsedler.

Til klubkammeraterne vil vi også sige følgende: »De må endelig ikke gå rundt med den tro, at det er umuligt at sælge mange lodsedler, for flyvelotteriet har heldigvis adskillige beviser på det modsatte. Der er hvert år flere enkeltpersoner, der hver for sig selvstændigt har solgt mellem 2000 og 3000 lodsedler. Det kræver selvfølgelig noget arbejde; men hvad gør det? Man gavner hele flyvesagen — og man opnår selv en personlig tilfredsstillelse.«

Salgsidéer

Som et led i arbejdet for lodseddelsalget i de respektive byer, hvad enten disse er større eller mindre, kan der gøres en hel del, f. eks. følgende:

1. *Gadesalg.* Lad klubbens medlemmer — og allerbedst medlemmers damer — arrangere et salg på gaderne, f. eks. i forbindelse med noget musik.
2. *Salg fra biler.* Mon ikke nogle af klubbens medlemmer er i besiddelse af en bil? Hæng nogle af flyvelotteriets plakater på bilerne og lad dem køre rundt i gaderne og i byerne i omegnen med nogle unge damer som sælgere. Det plejer at give udmærkede resultater.
3. *Vinduesudstillinger.* For at stimulere interessen for flyvelotteriet — og for at gøre propaganda for dette — er det en god idé at prøve på at få arrangeret nogle vinduesudstillinger i forskellige forretninger. I disse vinduer kan udstilles nogle flyvemaskinemodeller og plakater. Eller forsøg at få boghandlerne til at arrangere en vinduesudstilling med flyvelitteratur.

4. *Opstilling af et svæveplan.* Svæveflyverne har et godt propagandaobjekt i et eller flere af deres svæveplaner. Kontakt det stedlige politi og ansøg om at få tilladelse til at stille et eller flere svæveplaner op på en åben plads i byen og lad nogle sælgere opholde sig ved udstillingsstederne. Hvis der i dagens løb kan arrangeres lidt musik de samme steder, vil det gavne meget. Det behøver ikke at være et helt orkester; en enkelt harmonikaspieler er nok.

5. *Modelflyverne* har også et godt aktiv for lodseddelsalget i deres linestyrede modeller. Få tilladelse til at demonstrere modellerne på en eller flere pladser og lad andre af kammeraterne — eller bedre endnu nogle unge damer — sælge lodsedler, mens flyvningerne foregår.

Lotteriet har hidtil givet over en kvart million

Det, der her er nævnt, er kun nogle forslag; måske kan de enkelte klubber selv finde på andre ideer. Men — hvis en klub finder på en god idé, som kan fremme salget af lodsedlerne, så beder vi den om at lade ideen gå videre til flyvelotteriet, for at andre klubber også kan få glæde af den. Alle må nemlig tilstræbe at gavne den fælles sag: flyvesporten i Danmark. Og at det er en sag, som koster penge, er noget, vi alle ved. I de fem år, flyvelotteriet har eksisteret, har det ydet den hjemlige flyvesport en værdifuld støtte. I denne periode har flyvelotteriet været i stand til at støtte motorflyveklubberne, svæveflyveklubberne og modelflyveklubber med ca. 280.000 kr. eller langt over et kvart million kroner. Hvordan mon det ville være gået, hvis alle disse penge ikke havde været til stede? Svaret er ikke vanskeligt at formulere: det store konstruktive arbejde, som navnlig svæveflyverunionen og modelflyverunionen har udført, ville simpelthen være gået i stå.

Og vi skal fortsætte. Tag derfor et tag med allesammen og lad os vise, at de 125.000 lodsedler, vi har fået lov til at sælge, er alt for lidt. Så er der vældige chancer for, at vi kan få udvidet lotteriet — og derigennem få endnu flere penge til rådighed for flyvesporten i Danmark.

Held og lykke med salget, alle klubber og klubmedlemmer!

Flyvelotteriet.

LYSAFMÆRKNING PÅ FLYVEPLADSER

Af afdelingsingeniør C. Werner Frederiksen

SOM bekendt er usigtbart vejr en af luftfartens værste fjender, ja vel den værste. Amerikanerne regner med, at ulemperne ved ikke at kunne overholde fartplanen i vinteren 1946 har kostet de amerikanske luftfartsselskaber mindst \$40.000.000, så det er jo ikke småsummer, det drejer sig om, hvorfor det nok kan betale sig at søge at bekæmpe det dårlige vejr.

Da vanskelighederne så godt som udelukkende ligger ved landingen og for en ganske ringe dels vedkommende ved starten, medens vejret under selve flyvningen er af underordnet betydning, kan opgaven indskrænkes til en kamp mod vejret på og over lufthavnene. I denne kamp har luftfarten tre forskellige våben, nemlig:

1. radiotekniske hjælpemidler m. v.
2. tågespredningssystemer.
3. belysningsanlæg.

En normal landing i usigtbart vejr kan deles i to skarpt adskilte dele. På det første stadium — tilflyvningen — står kun den første art hjælpemidler til rådighed for piloten. Under den sidste, kritiske del af indflyvningen er det nødvendigt, at piloten har synlig kontakt med jorden eller en landingsbelysning for at kunne gennemføre en fuldstændig sikker landing. Det forudsættes, at »FLYV«-læsere er bekendt med de forskellige former for radiohjælpemidler m. v., såsom GCA, ILS, SBA og radio range, hvorfor denne artikel ikke skal gå nærmere ind herpå, men det skal blot siges, at et samarbejde mellem instrumenter og lys — i hvert fald endnu — er af overordentlig stor betydning for luftfarten. Ganske vist kan det lade sig gøre ved hjælp af GCA at bringe en maskine sikkert ned på lufthavnen alene ved hjælp af instrumenterne, men de nuværende store landingshastigheder gør dog fuldstændige blindlandinger vanskelige og uønskede. Desuden spiller det rent menneskelige moment ind, idet en pilot først vil føle sig helt sikker, når han er i stand til selv at se og bestemme, hvor han skal sætte hjulene.

Hvad tågespredningssystemer angår, har disse hidtil ikke kunnet udføres tilstrækkeligt billigt til at finde anvendelse indenfor civilflyvningen. Der er fremskomet flere mere eller mindre gode systemer, men det eneste mig bekendte system, der har vist

sig tilstrækkeligt effektivt er det såkaldte FIDO — Fog Intensive Dispersion Of. Efter amerikanske udtalelser mener man nu at være nået så vidt, at man i en nær fremtid vil kunne fremstille et tågespredningssystem, der, både hvad anlægs- og driftsomkostninger angår, skulle ligge på et sådant niveau, at systemet med fordel vil kunne benyttes i civilflyvningen.

Som tidligere nævnt hjælper det altsammen alligevel ikke tilstrækkeligt, hvis lufthavnen ikke er forsynet med et effektivt landingsbelysningsanlæg, hvorfor der i det følgende skal gøres udførlig rede for dette. På grund af luftfartens internationale karakter er en ensartethed på dette som på

Hav altid lodsedler parat

Ethvert medlem af en flyveklub må i den kommende måned altid have et bundt lodsedler i lommen og trække dem frem og tilbyde dem ved enhver lejlighed. Så kan man simpelthen ikke undgå at sælge mindst 25 uden nogen anstrengelse.

alle andre tilsvarende områder naturligvis påkrævet. Den internationale luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) har derfor gjort et stort arbejde for at standardisere de forskellige former for lysafmærkning på lufthavne, ligesom IATA (International Air Traffic Association), der er luftfartsselskabernes organisation, har gjort et betydeligt arbejde i sagen.

ICAO har holdt flere møder, hvor landingsbelysningsanlæg har været diskuteret uden at det dog er lykkedes på alle områder at fastsætte standards. Ved et møde, der blev afholdt i Montreal i november 1949, og hvor forfatteren repræsenterede det danske luftfartsvesen, diskuteredes udelukkende problemer vedrørende afmærkning af lufthavne, og der skal i det følgende gøres rede for enkelte resultater herfra suppleret med beskrivelser af diverse landingssystemer dog med overvejende henblik på indflyvningslys-systemer.

Belysningen på en lufthavn for landflyve-maskiner, og denne artikel beskæftiger sig udelukkende hermed, kan opdeles i:

- I. Indflyvningslys.
- II. Banelys m. v.
- III. Rullevejsbelysning.
- IV. Grænssebelysning.
- V. Hindringsbelysning.
- VI. Al øvrig belysning.

I. Indflyvningslys

Indflyvningslys benyttes til markering af den sidste del af indflyvningen til en startbane, hvor piloten overgår fra instrumentflyvning til kontaktflyvning. ICAO definerer systemet således: Et indflyvningslyssystem er et mønster af lys således anbragt, at en pilot kan føre et luftfartøj udelukkende ved synlig kontakt med systemet fra en indflyvningsportal til banetærsklen under de sigtbarhedsforhold, for hvilke systemet er bestemt. Der er igennem årene i de forskellige lande udført mange forskellige systemer, men især England, Frankrig og U.S.A. har udført systemer, der svarer til de krav, der må opstilles.

Den i definitionen nævnte indflyvningsportal samt vejledningsområdet (region of guidance) — det område indenfor hvilket indflyvningslysene skal kunne give vejledning — er defineret ved de på fig. 1 viste mål. Afstanden fra startbaneenden til indflyvningsportalen svarer til den normale afstand ud til »middle marker« i ILS-Systemet.

Følgende krav kan herefter opstilles til et indflyvningsystem:

1. Systemet bør forsyne piloten med samme almindelige vejledning, som han opnår under en normal indflyvning om dagen i klart vejr. Det må ikke være nødvendigt for piloten at søge tilbage til instrumenterne, når varig synlig kontakt først er opnået med lysene.

2. Systemet skal kunne give følgende vejledning:

- a. luftfartøjets kurs i forhold til banens forlængede centerlinie.
- b. retningen til banetærskelen.
- c. den vandrette afvigelse fra banens forlængede centerlinie.
- d. afstanden fra banetærskelen.
- e. luftfartøjets planers stilling i forhold til horisonten.
- f. den lodrette afstand fra glideplanen.

3. Ovennævnte vejledning må ikke udelukkende være afhængig af en forskel i farven på lysene.

4. Systemet skal forbindes med lys, der klart angiver banetærskelen (de senere nævnte tærskellys).

5. Systemet skal desuden arbejde i forbindelse med en hensigtsmæssig startbanebelysning.

6. De oplysninger, systemet giver piloten, bør nøje svare til de af radiohjælpemidlerne afgivne.

7. Vejledningen skal tilvejebringes ved hjælp af faste lys, medens blinklys kun må benyttes til andre formål end ovennævnte.

Der skal fra alle punkter i indflyvningsportalen være uhindret udsigt til ethvert lys i systemet.

Disse krav, hvoraf mange er mere eller

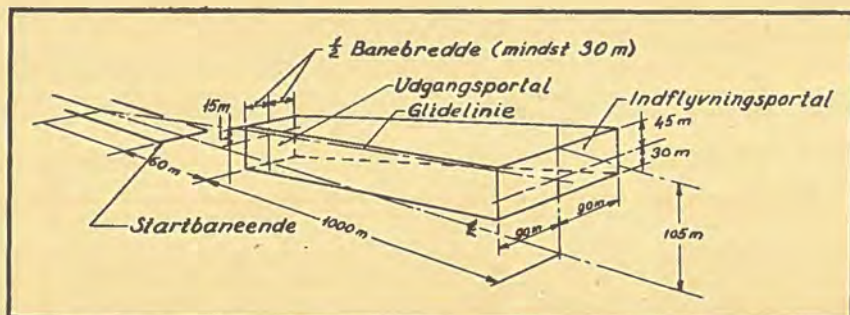


Fig. 1. Vejledningsområdet, hvor indflyvningslysene skal kunne give vejledning.

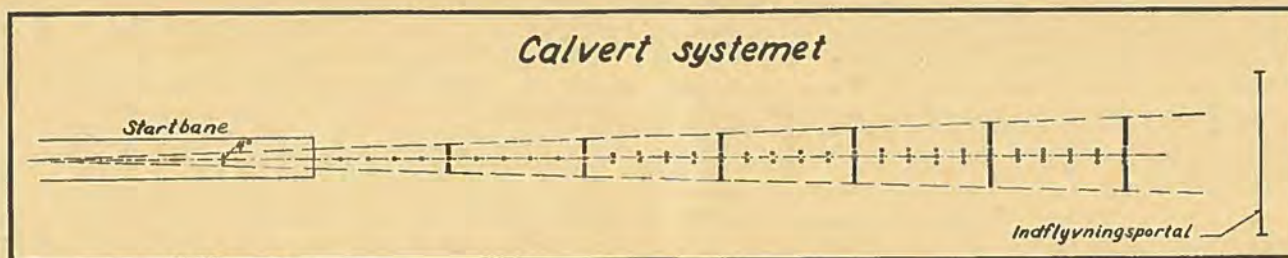


Fig. 2. Det engelske Calvert Cross-Bar Approach Lighting System med en 900 m lang lysrække.

mindre selvfølgelig, blev opstillet ved det tidligere omtalte ICAO-møde i november 1949. Ved dette møde forsøgte man derefter at nå frem til en standardisering af et enkelt system, der tilfredsstillede alle kravene. Det glippede imidlertid ganske. Som nævnt har England, Frankrig og U.S.A. lagt et stort arbejde og store beløb i eksperimenter vedr. lyssystemer, og hvert land har fremsat et nationalt system, der tilfredsstiller kravene mere eller mindre godt. På forsøgs-lufthavnen i Arcata, Californien, har amerikanerne gennem længere tid gjort forsøg med det nationale system (slope line systemet), og fornylig har man også installeret det engelske system (cross-bar eller Calvert systemet). Det er nu meningen yderligere at installere det franske system, hvorved man bliver i stand til at afprøve samtlige systemer under ganske samme forhold.

Inden en nærmere beskrivelse af de tre systemer skal visse tidligere og til dels mere enkle systemer omtales. De fleste af disse har en længde på omkring 1000 m regnet fra banetærsklen og består af en eller to lysrækker med 60–90 m mellem de enkelte lys, der kan være enten røde eller gule. Såfremt systemet kun består af en enkelt lysrække, kan denne enten være anbragt i banens forlængede midtlinie eller i forlængelse af lysrækken langs venstre bane kant set fra det indflyvende luftfartøj.

På Københavns lufthavn er der på instrumentbanerne installeret en række sodiumlamper i forlængelsen af venstre baneside.

Endelig kan nævnes et af det amerikanske firma Westinghouse Electric Corporation på bl. a. New York International Airport (Idlewild) installeret lyssystem, der består af en række skiftevis røde neonlamper og hvide kryptonlamper i forlængelse af venstre bane-lys-række. Kryptonlysene er blinklys, der udsender meget kraftige lysblink af overordentlig kort varighed og på en sådan måde, at man får indtryk af et lysende punkt, der ustandselig løber ind mod startbanen. I praksis har systemet dog vist sig ikke at svare til forventningerne.

Vi kan herefter gå over til en beskrivelse

af de tre tidligere nævnte af ICAO anbefalede systemer.

Calvert systemet.

Det engelske Calvert Cross Bar Approach Lighting System er opbygget som fig. 2 viser med en 900 m lang lysrække i banens forlængede centerlinie suppleret med afstanden til baneenden fra 85 m (280') for den yderste til 32 m (105') for den inderste. Den lange lysrække giver piloten tilstrækkelig

Vi må have en bil som førstepremie –

var klubbernes stadige omkvæd i beklagelser over førstepremien, når de skulle undskyldte et ringe salg. I år er bilen her, og vi venter nu fordoblet salg af lodsedler til FLYVELOTTERIET.

vejledning angående banens centerlinie, medens tværlysrækkerne frembringer en kunstig horisont. Afstandsmarkering opnås ved variation i antallet af lamper i centerlinien. Tværlysrækkerne længde angiver den rette glideplan for piloten, idet denne skal flyve maskinen således, at længden af samtlige rækker tilsyneladende er den samme set gennem ruden i cockpittet.

Farven på lysene i centerlinien bør være hvid, og der bør ikke være en afstand på mere end 30 m mellem lysene. På London Airport er den maksimale lysafgivelse af disse centerlys 100.000 lys. Farven på lysene i tværrækkerne bør være gul eller hvid.

Det fuldt udbyggede Calvert-system har et strømforbrug på ca. 43 kW.

Under forhold, hvor det her skildrede system ikke er påkrævet, kan et mere simpelt system med samme grundudformning opbygges ved f. eks. kun at installere 3 tværrækker og kun have enkelte armaturer i hele centerlinien.

Det franske system.

Fig. 3 viser det franske indflyvningslyssystem, der består af en 1064 m lang lys-

række parallel med og til venstre for banens forlængede centerlinie i en afstand af ca. 30 m fra denne. Rækken kan dog om fornødent gøres endnu længere. Ligesom i det engelske system er denne suppleret med tværrækker anbragt symmetrisk med hensyn til banens centerlinie og aftagende i længde ind mod banen, således at de to forbindelseslinier mellem tværrækkerne endepunkter skærer hinanden i et punkt på startbanen, der svarer til glideplanens skæringspunkt med banens centerlinie.

Den lange lysrække er forsynet med skiftevis røde glødelamper og sodiumlamper. Afstanden mellem de enkelte lys varierer mellem 25 og 27,50 m. Som vist på skitsen opnås afstandsmarkeringen bl. a. ved at installere tredobbelte sodiumarmaturer udenfor den midterste tværrække, dobbelte mellem den inderste og den midterste tværrække og enkelte armaturer mellem baneenden og den inderste tværrække. Til yderligere hjælp er den yderste tværrække i midten forsynet med tre hvide glødelamper, den midterste med to og den inderste med én hvid glødelampe. Disse hvide glødelamper tjener desuden et andet formål, idet de angiver banens forlængede midtlinie.

Tværrækkerne angiver ligesom i det engelske system glideplanen. Den yderste række, der er 159 m lang og anbragt 900 m fra baneenden, er – bortset fra de lige nævnte hvide glødelamper – forsynet med sodiumlamper med 9,50 m mellemrum. Den midterste række er 121 m lang og er anbragt 600 m fra baneenden. Lysene er røde glødelamper. Den inderste række er ligesom den yderste forsynet med sodiumlamper. Den er 84 m lang og anbragt 300 m fra baneenden.

Lysintensiteten for de forskellige lys er:

sodiumlamper: 6000–8000 lys.
røde lys: 60.000 lys.
hvide lys: 600.000 lys.

Et fuldt udbygget fransk system har et strømforbrug på ca. 32 kW.

Ligesom tilfældet er med Calvert-systemet, kan det franske system reguleres hvad gløde-

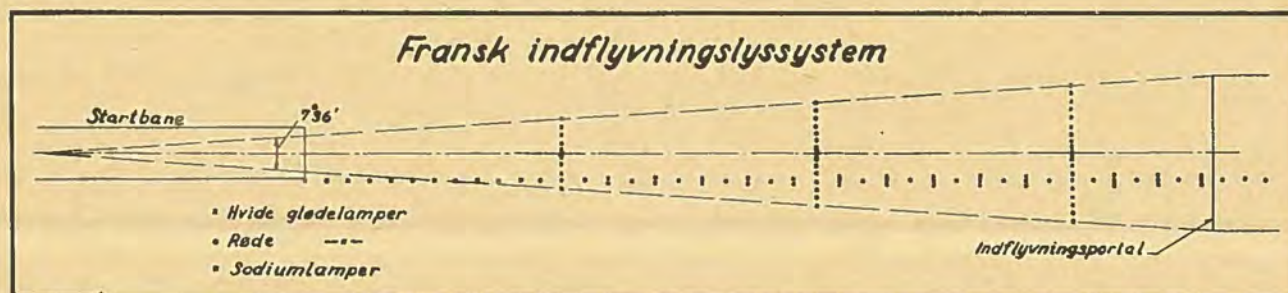


Fig. 3. Det franske indflyvningslyssystem med en 1064 m lang lysrække.

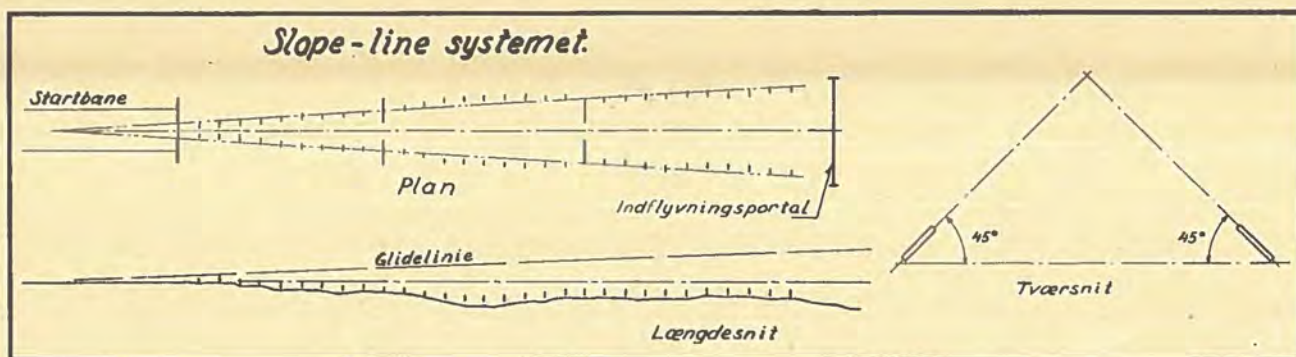


Fig. 4. Det tredimensionale Slope-line Approach Lighting System.

lamperne angår, således at man f. eks., som det normalt benyttes i Frankrig, har tre trin på henholdsvis 100 pct., 13 pct. og 6 pct. af den normale lysstyrke.

På lufthavne, hvor de meteorologiske betingelser konstant er bedre end de, der ligger til grund for konstruktionen af det her beskrevne system, kan man installere mere simple systemer ligefra en enkelt kort lysrække med enkelte armaturer til det fuldt udbyggede system.

Slope-line Approach Lighting System.

Som fig. 4 viser, er det amerikanske slope-line system i modsætning til de to lige skilrede et tredimensionalt system. Lyskilderne er 14' lange enheder forsynet med 10 hvide glødelamper hver (fig. 5). Disse enheder er anbragt i to rækker på hver 3000' (900 m) længde regnet fra baneenden. I hver række ligger alle enheder i samme plan, og de to planer skærer hinanden netop i den linie, en flyvemaskine skal følge ved indflyvningen (glidelinien). To enheder med samme afstand fra baneenden ligger i samme lodrette plan og danner en vinkel på 45° med en vandret plan. Afstanden mellem enhederne i samme række er 100' (30 m).

Følger maskinen den rette glidelinie, vil enhederne danne to rette linier, der skærer hinanden i glideliniens skæringspunkt med startbanens centerlinie. Kommer maskinen udenfor glidelinien, bryder enhederne op og danner forskellige mønstre.

Af hensyn til markering af afstand og horisont har amerikanerne udvidet ovennævnte installation med tværlysrækker i 1000' (300 m) og 2000' (600 m) afstand fra baneenden. Tværrækkerne er 80' (24 m) lange og forsynet med hvide lamper med 4' afstand.

Lysstyrken på hele systemet kan varieres i fem tempi, nemlig 100 pct., 20 pct., 4 pct., 0,8 pct. og 0,16 pct. af den fulde styrke. Strømforsyningen ved fuld udnyttelse er 175 kW, altså betydeligt mere, end hvad både det engelske og det franske system kræver.

De tre her nævnte systemer kan alle — i henhold til de derom foreliggende oplysninger — anvendes under sigtbarheder ned til 200 m. Under vejrforhold, hvor sigtbarheden er over 800 m, kan man anvende et simple system, hvorom det på det omtalte ICAO-møde i november 1949 lykkedes at få opstillet følgende retningslinier:

Systemet skal bestå af en enkelt række lys enten i forlængelse af banens centerlinie eller til venstre for og parallelt med denne i en afstand af højst 8 m udenfor banens venstre kant. Lysrækkens længde skal være mindst 450 m, men helst 900 m, og afstan-

den mellem lysene ikke over 90 m. Angående lysfarven siges der kun, at denne skal være let at skelne fra anden belysning på og udenfor lufthavnen.

II-VI. Banelys, rullevejs-, grænse- og hindringsbelysning samt øvrig belysning.

Den resterende lufthavnsbelysning kan kun omtales ganske kort:

Til banelys regnes dels en belysning af banesiderne, dels en belysning af baneenderne (tærskellys). De første skal være hvide, de sidste grønne i henhold til ICAO.

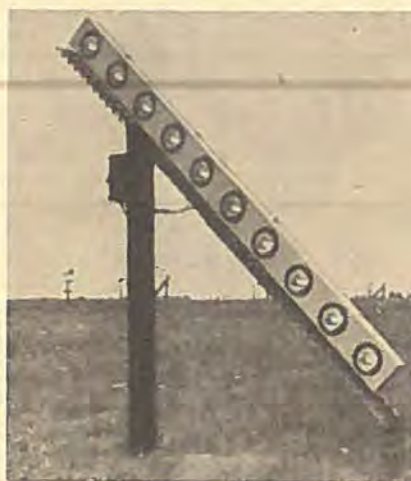


Fig. 5. En af lyskilderne i det amerikanske slope-line-system.

På danske, norske og franske lufthavne benyttes dog grønne tærskellys i banens indflyvningsende og røde lys i den modsatte ende.

Rullevejene belyses enten ved blå lys langs begge sider, blå lys langs den ene og gule langs den anden side eller grønne lys i midterlinjen.

Grænselys er hvide lys langs landingsarealens grænser. De benyttes ikke i forbindelse med bane- eller feltbelysning.

Hindringslys er røde lys på luftfartshindringer på og omkring lufthavne.

Blandt den øvrige belysning kan nævnes lufthavnslys, der udsender skiftevis grønne og hvide blink, samt kendingsfyre, der udsender grønt lys i blink dannende lufthavnens kendingsbogstaver i morsesystemet. Desuden landingsprojektører og »løbestifter«, et grønt, transportabelt neonfyre, der anbringes til venstre for ibrugværende bane ud for indflyvningsenden og har vist sig at

være en udmærket støtte under indflyvningen.

Betjeningen af hele belysningsanlægget sker i flyveledelsen, der på Københavns lufthavn har plads i tårnet på administrationsbygningen, hvor et kontaktbord er installeret tilligemed et signaltabelau over lufthavnen visende hele lysinstallationen.

Hele den under pkt. I-V samt en del af den under pkt. VI omtalte belysning er overordentlig vigtig for sikkerheden på lufthavnen, hvorfor man må sikre sig mod, at den svigter i et afgørende øjeblik. Der må derfor på en lufthavn dels være en reservebelysning bestående af transportable elektriske lygter, petroleumslygter eller lignende, dels være mulighed for at koble ind på en reservestromkilde. I henhold til ICAO bør der på en lufthavn være en elektrisk reservestromforsyning, der udover strøm til radiohjælpemidler og belysning i flyveledelsen kan levere strøm til hindringslys, bane-, felt- eller grænselys samt tærskel- eller range lys. Omskiftningen bør ske automatisk og må ikke vare mere end 2 minutter, men bør helst ske på ikke mindre end 30 sekunder.

Som det vil fremgå af ovenstående fremstilling findes der endnu en del »enten-eller«, som det på grund af luftfartens internationale karakter vil være ønskeligt at få reduceret til en enkelt mulighed. Man må derfor håbe, at en afklaring vil kunne opnås under de nævnte kommende forsøgsflyvninger på Arcata lufthavn, og at det derefter vil lykkes for ICAO at opnå enighed om bestemte standardiserede lysystemer.

C. Werner Frederiksen,
afdelingsingeniør, cand. polyt.

★

Trafikken på Københavns lufthavn

I fortsættelse af statistikken i sidste nummer, side 150, kan vi meddele, at der i juni var 36.233 passagerer incl. transitpassagerer mod 32.917 i 1949. Excl. transit var tallene 28.457 mod 26.354.

For første halvår 1950 er tallene i sammenligning med 1949 (i parentes):

Passagerer (incl. transit)	150.597 (133.754).
Passagerer (excl. transit)	122.460 (103.938).
Ank. og afg. luftfartøjer (excl. militær-, skole- og rundflyvning)	12.711 (13.699).

Der er således stadig betydelig fremgang i trafikken m. h. t. antallet af passagerer. Derimod går det ekspederede antal luftfartøjer stadig nedad, hvilket skyldes anvendelsen af typer med større kapacitet og muligvis også en større belægningsprocent.

Vi har ingen rigtige svæveplaner

DELTAGELSEN i konkurrencen om verdensmesterskabet i Ørebro var for de danske svæveflyveres vedkommende et eksperiment, et forsøg på at få opklaret under nogenlunde ensartede vilkår, hvor vidt vi er kommet i den højere svæveflyvning. At de to danske deltagere trods benyttelsen af svæveplaner, der ikke stod på højde med de andre landes, kunne placere sig lige under midten i resultatlisten i stedet for nederst i denne viser, at dansk svæveflyvning efter sit egentlige gennembrud i 1947 nu er nået op på fuld international standard. Det er nemlig ikke bare Wermuth Jensen og Rasmussen og Per Meulengracht i Californien, der kan flyve. Andre nærmer sig deres standard, og mange flere ville kunne det, hvis der blev lejlighed hertil.

Og her er vi ved sagens kerne: Danmark mangler egentlige svæveplaner. Kun ganske enkelte svæveflyvere har lejlighed til at flyve andet end skoletyper. Det svæveflyvemateriel, som anvendes på KDA's flyveskole, og som det er svært nok økonomisk set at opretholde, omfatter ikke ydedygtige svæveplaner til højere svæveflyvning. Sådanne svæveplaner er kostbare og kan ikke amatørfinansieres. For at dansk svæveflyvning kan nå videre frem, må der findes en løsning til afhjælpning af materiale-mangelen. Jo større vilje hertil, svæveflyverne selv gennem flyvelotteriet viser, jo større mulighed er der for at fremskaffe yderligere midler til anskaffelse af sådant materiel.

FLYV

Robert Svendsen mindes på 40-årsdagen for sin sundflyvning

Den 17. juli var det 40 år siden Robert Svendsen gennemførte den første flyvning over Øresund. Kongelig Dansk Aeroklub mindedes begivenheden ved at nedlægge en smuk buket blomster på Robert Svendsens grav på Hellerup kirkegård.

Luftfartsvæsenets kontorer er flyttet

Opmærksomheden henledes på, at direktoratet for luftfartsvæsenet (og luftfartstilsynet) fra den 1. juli d. å. har ændret adresse til Holmens Kanal, 7^a, København K. Tlf.: Byen 8686. Fremtidig bruges betegnelsen: Luftfartsdirektoratet.

Det er dyrt at lære motorflyvning.

Et stort antal af vore nuværende motorflyvere har kun kunnet gennemføre deres uddannelse til privatflyvercertifikatet takket være stipendier fra FLYVELOTTERIET.

Om udstedelse af

TOLDCARNET

KDA indfører nye bestemmelser fra 1. september

HVAD er et Carnet? Det er en toldpasserseddel, som berettiger til toldfri indførsel af Carnetindehaverens privatflyvemaskine i de lande, der er tilsluttet »Carnet-systemet«. Denne ordning er bragt i stand af Fédération Aéronautique Internationale (FAI), og et Carnet kan kun udstedes af de aeroklubber, som er anerkendt af FAI.

Pr. 1. august har følgende lande truffet overenskomster om udstedelse af Carnet:

Belgien	Spanien
Danmark	Storbritannien (med dominions, kolonier m.m.)
Frankrig og Marokko	
Holland med kolonier	
Italien	Sverige
Luxemburg	Sydafrikanske Union
Norge	Tyrkiet
Schweiz	Ægypten

Der føres for tiden forhandlinger med Portugal og Finland. Fortegnelsen vil blive kompletteret, efterhånden som overenskomster træffes med andre landes anerkendte aeroklubber. Meddelelser herom vil blive offentliggjort i FLYV.

Hvordan fås Carnet, og hvad koster det?

Et Carnet kan udstedes til en person eller et firma, som er medlem under Kongelig Dansk Aeroklub (KDA), og ansøgning herom sendes til KDA's generalsekretariat, som udleverer (sender) en blanket til dette brug.

Carnet udstedes til privatflyvning (turistrejser og lignende samt forretningsrejser med undtagelse af sådanne, som tilsigter salg af flyvemaskinen) i overensstemmelse med FAI's og de respektive toldmyndigheders forskrifter. Carnet gælder i 12 måneder (i flere lande kun i 6 måneder), og indenfor denne periode kan det benyttes til et ubegrænset antal flyvninger til og fra Danmark.

Efter gyldighedsperiodens udløb kan Carnet'et forlænges mod erlæggelse af ny Carnet-afgift. Et Carnet, som ønskes forlænget, skal indsendes til KDA. Et Carnet, der er udløbet, og som ikke ønskes forlænget, skal umiddelbart efter gyldighedsperiodens udløb indsendes til KDA.

Afgifterne for udstedelse af Carnet fastsættes fra 1. september d. å. til kr. 40,00; desuden skal der stilles et depositum på kr. 60,00, som tilbagebetales, når Carnet'et afleveres til KDA. Dette betyder en forhøjelse af det tidligere gebyr, der var på kr. 25,00. Denne forhøjelse er imidlertid nødvendig på grund af forhøjelsen af anskaffelsesprisen for Carnet'et hos FAI samt forhøjelsen af forsikringspræmierne. Men til trods for forhøjelsen af carnetsgebyret er dette dog betydeligt lavere i Danmark end i andre lande. Eksempelvis kan nævnes gebyrerne i følgende lande: England 100 kr., Ægypten 100 kr., Holland 50 kr., Sverige 45-70 kr., hvortil kommer et depositum på kr. 200,00. Desuden må carnetindehaveren i flere lande, bl. a. i Sverige, yderligere betale den præmie, som skal erlægges for den forsikring, der tegnes for at dække toldafgifterne, de respektive aeroklubber er ansvarlige for, hvis carnetindehaveren skulle foretage sig noget i strid med toldmyndighedernes bestemmelser.

Hvordan udfyldes et Carnet?

Efter at den person (eller firma), som ønsker et Carnet, har givet de i ansøgningsskemaet nødvendige oplysninger og indsendt dette til KDA sammen med de nødvendige gebyrer: 40 kr. for udstedelsen og 60 kr. i depositum, udskrives Carnet'et af KDA og sendes til indehaveren. Straks efter at have modtaget Carnet'et skal indehaveren underskrive det første blad og omgående tilbagegive dette til KDA som kvittering for modtagelse. Samtidig tilbagesendes den tilsendte garantierklæring i underskrevet stand til KDA.

Carnetindehaveren (»le Titulaire«) skal endvidere forsyne omslagets 2. side (forneden til venstre) med sin personlige underskrift (evt. firmastempel og underskrift).

Førinden Carnet'en sendes til carnetindehaveren, udfyldes andet og tredje blad ved KDA's foranstaltning — på grundlag af de oplysninger, der er meddelt KDA i ansøgningssblanketten.

Såfremt rejsen medfører udfyldelse af flere blade, foretages dette af carnetindehaveren selv. Ved ankomsten til en toldlufthavn (i Danmark og/eller udlandet) bør de nødvendige blade være udfyldt inden landingen; derved fremskyndes toldbehandlingen.

Carnetbladene består af 4 dele (kuponer, hvoraf 3 stk. er til at afgive) med undtagelse af de første blade i hæftet, som består af henholdsvis 2 og 3 dele. Carnethæftets stamme udgør en løbende kontrol hvad den foretagne rejse angår.

Ved ankomsten til et fremmed land udlever toldmyndighederne den yderste kupon (mærket 2. Bis og 3. Bis o.s.v.), som derefter sendes til toldmyndighederne i det land, hvorfra den rejsende sidst er ankommet (portoen betales af carnetindehaveren), endvidere afrides den næstyderste kupon, som det pågældende toldsted selv beholder. Den tredje kupon (nærmest stammen) afrides og beholdes af toldstedet, når luftfartøjet forlader landet, således at der opnås kontrol både for ankomst og afrejse.

Ingen af de kuponer, der er mærket »Bis«, skal sendes til eget land. Rejser man f. eks. fra Danmark over Holland til Frankrig, er det Frankrig, som sender den første »Bis«-kupon til Holland.

I den periode, Carnet'et er gyldigt, kan carnetindehaveren efter eget ønske foretage rejser mellem og indenfor de lande, med hvis aeroklubber KDA har carnets-overenskomst.

Opmærksomheden henledes på, at et Carnet kun giver toldfrihed for luftfartøjet i overensstemmelse med den værdi, der er anført i ansøgningen, og det gælder ikke for de rejsendes personlige bagage, rejsegods eller anden last.

Kniber det for motorflyveklubberne at sælge lodsedler, så husk på, at flyvelotteriet indtil dato har støttet motorflyverne med ca. 125.000 kroner — og gerne skulle være i stand til at fortsætte denne støtte.

der stille og fredelig på pladsen, hvor solen skinnede varmt mellem cumulus-skyerne.

Efter starten er der en egen stemning på pladsen, hvor konkurrenceledelse, holdledere og tilskuere venter på resultaterne. Man venter gerne længe, for det betyder som regel bedre resultater. Første melding til rapportcentralen, hvor hr. *Gustavsson* med sine flinke unge damer samlede landingsmeldingerne og gav dem videre til transportmandskaberne, kom fra nordmanden *Haydn*, der kun var nået 44 km. Han havde ikke fløjet tennik siden i Danmark i 1948. Dernæst kom *Malotaux*, en af hollænderne, der som *Haydn* fløj *Olympia*. Så fulgte en hel masse, der blev tvunget ned mellem *Vänern* og *Vättern*, og derpå atter en hel del, som landede på *Jönköping* flyveplads. *Ras* nåede 139,9 km til *Brøddebo* og havde 1840 m højdevinding. *Cowboy* landede efter en over 6 timer lang flyvning ved *Gamleby*, helt ude på østkysten, 169,9 km og 2000 m »stig«. Svenskerne, der alle flyver *Weihe*, lod længst vente på sig. *Persson* nåede 184,6 km og 2560 m, *Magnusson* 230 km til *Hags-hult* flyveplads. *MacCready* 246,5 km og 2885 m. *Billy Nilsson*, der som civil svæveflyver sammen med *Löf* slog de militære sidste år, nåede 261,3 km og 2120 m. Til slut meldte *Sven Alm*, at han var landet 284,5 km borte nær *Varberg* og med en højdevinding på 3030 m blev han dagens sejrherre med 138 points. *MacCready* fik 123, *Nilsson* 113, *Gehriger* (Schweiz) i sin private *Weihe* 103 og jugoslaveren *Borisek* i *Orao II* 99 p. *Cowboy* blev nr. 14 med 83 og *Rasmussen* nr. 23 med 71.

Danske svæveflyvere har i år for første gang deltaget i en international konkurrence. Ikke blot deltagerne, men alle danske svæveflyvere nyder godt af de erfaringer og de forbindelser, en sådan deltagelse medfører. Vor deltagelse var kun mulig takket være støtte fra FLYVE-LOTTERIET.

Målflyvning

Torsdag udsattes ordregivningen til kl. 10, hvor opgaven lød på distanceflyvning til mål valgt af flyveren. Vinden var nordlig, og der dannede sig hurtigt skygader. Vi kiggede på kortet og listen over målflyvepladserne. *Cowboy* ville gerne til *Göteborg* lufthavn, *Torslande*. Men det var 265 km, 60 km længere, end han nogensinde havde fløjet! Vi overvejede at vælge *Borås* (224 km). Han kunne så evt. flyve videre; men landing på målet gav 20 % ekstra points, som det nok var værd at vinde. Hvo intet vover intet vinder! Såvel *Cowboy* som *Ras* angav *Torslanda*, hvilket en mængde andre også gjorde. Nogle dristigere angav *Varberg* (297 km), enkelte *Halmstad* (324 km) og *MacCready* *Fagerhult* i *Skåne*, 340 km. Da man havde fået at vide, at vejret var dårligt syd for en linie *Halmstad-Jönköping*, var det rigeligt dristigt. Målflyvning er i nogen grad lotteri, og ikke alle anser det for en god konkurrencetype.

Efter en kort ventetid kom første landingsmelding fra *Haydn*, der kun nåede *Laxå*, ca. 50 km, og omgående lod sin *Olympia* påmale denne præstation og dømte »*Laxå ekspressen*«. Snart var *Torslanda* i telefonen, det blev en hel luftbro dertil. 12 landede der, deraf var det mål for de 11. *Cowboy* og *Ras* kom der begge, *Cowboy* først, og det var en voldsom forbedring af den dan-

ske målrekord, der tidligere var 112 km. *Nilsson*, *Persson*, *Fonteilles* (Air 100), *Forbes* (Weihe) og *Lambert* (Air 100) nåede *Varberg*. *Lepanse* i *Breguet* 900 nåede 1½ km fra *Varberg*, praktisk talt en så god præstation som de andre, der fik 190 points, men han fik kun 157, mens *Torslandefolkene* fik 169 — det viser lotteriet!

Dagens resultat blev, at 8 fik samme og kun 5 flere points end *Cowboy*. *Nilsson* rykkede op som nr. 1 med 304 points. *Persson* nr. 2 med 288, *Fonteilles* 279, *Forbes* 274 og *Gehriger* 269. *Cowboy* blev nr. 12 med 252, *Ras* nr. 17 med 240. Første dags sejrherre, *Alm*, røg ned på nr. 14, da han ikke nåede sit mål!

Som helhed en blændende fin dag!

Hastighed til Lidköping

Fredag blev der udskrevet konkurrence om størst opnået hastighed på de 142 km til *Lidköping* syd for *Vänern*. Nåede man ikke målet, fik man ikke hastighedspoints og kun meget lidt for den opnåede distance. Vejret var fint med direkte medvind og skygader. Startbilledet var nu lidt andet. Det gjaldt om at komme af sted i rette øjeblik. Lykkedes det ikke hurtigt at finde noget godt, måtte han hellere lande igen og benytte en af de to starter, man endnu havde.

Lidt over 11 blev der travlt, *Cowboy* og *Ras* forsvandt hurtigt sammen med mange andre. Denne dag håbede man på hurtige landingsrapporter — fra *Lidköping*! *Borisek* havde om torsdagen gjort turen til *Torslande* på kun 4 timer og regnedes som favorit. Allerede før kl. 13 landede de første, og snart strømmede meldingerne ind. Selv om nogle først startede hen på eftermiddagen, var stillingen snart klar:

MacCready havde holdt ikke mindre end 85,6 km/t, *Borisek* 78,9, *Persson* 74,3, *Magnusson* 73,1 og *Maurer* 70,1 i *Moswey VI*. *Cowboy* blev nr. 9 med 66,5 og *Ras* nr. 17 med 55,9 km/t. Kun 5 nåede ikke målet, deriblandt *Lepanse* og *Philip Wills* (Weihe). Der var stor begejstring, da »*Laxå-ekspressen*« efter næsten 5 timers forløb nåede frem til målet med ny norsk distance-, mål- og en beskeden hastighedsrekord på 30 km/t. *Cowboy's* flyvning bliver den første danske hastighedsrekord på over 100 km bane.

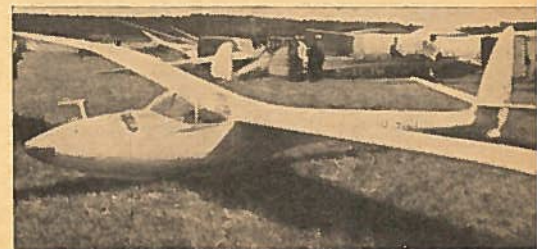
Den samlede stilling efter halvdelen af konkurrencen er nu flg.: 1. *Nilsson* 421 points, 2. *Persson* 414, 3. *MacCready* 413, 4. *Borisek* 401, 5. *Fonteilles* 391. *Cowboy* er rykket helt op på nr. 9 med 364, og *Rasmussen* er nr. 17 med 334. *Löf*, der vandt sidste år, er kun nr. 21, og *Schachenmann*, der blev nr. 2 i 1948, er nr. 24. Men mange ligger så tæt, så meget kan ændre sig i anden omgang.

Danmark har i hvert fald haft heldet med sig, og vore præstationer har vakt stor opsigt. Schweizerne begynder at tænke på igen at anvende nogle *Hütter* 28, som de har gemt hen, og svenskerne er ganske forbavset over, at deres *Fi-1* kan flyve! Alle er enige om, at *Cowboy* og *Ras* fortjener bedre materiel.

(forsættes næste side)

BILLEDER FRA ÖREBRO

En *Stieglitz* slæber et svæveplan. Byen præget af begivenheden. *Rasmussen* med sit mandskab. *Cowboy* med sit. *Fi-1* og en finsk *Weihe*. *Moswey* 4. *Orao II*.



Örebro, 11. 7. 50.

Endnu engang hastighed

Søndagens vejr var præget af højtryk, og det var klart, at Weihe og lignende typers bedre egenskaber i meget høj grad ville begunstige dem en sådan dag. Der blev udskrevet hastighedskonkurrence til Norrköping, 95,5 km borte mod SØ. De fleste startede mellem kl. 13 og 14; de store kanoner ventede længst. Det var flyvning i tørtermik. Der lå dog nogle timer en antydning af en skygade over pladsen og ned mod målet. Termikken var lokalt ret kraftig, men så var der bare pletter på 20–25 km ind imellem. Danskerne var ængstelige for et cirrus-lag og startede allerede kl. godt 13. Vi drog et lettelsens suk, da det meldtes, at de begge havde nået målet. Ellers havde de nemlig kun fået ganske få udjævningspoints i stedet for hastighedspoints. Det gjorde så mindre, at de var blandt de langsommere. Ras blev nr. 21 med 49 km/t og Cowboy nr. 23 med 47,8.

MacCready vandt med den i betragtning af forholdene fantastiske fart af 83,8 km/t og fortrængte dermed Nilsson fra førstepladsen med ialt 557 points, mens Nilsson med 72,6 km/t nu havde 545, Borisek med 72,5 havde 525, og Persson med 63,7 havde 523. Magnusson fløj 60,5 og nåede op på 5. pladsen med 494. Cowboy røg ned til nr. 16, mens Ras holdt nr. 17. Mens 28 points skiller de to ad, ligger nr. 8, Hältiala, med 462 kun 30 points over Cowboy, så det er ikke så dårligt, som det kunne se ud til.

Der skal være ret nervepirrende ved målet i hastighedskonkurrencerne, fordi tiden tages, til planet står stille på jorden. Til tider kom de strygende ned i stor fart fra vidt forskellige retninger!

MacCready's præstation i hans nye, velpolerede svenske Weihe vækker alles beundring. Han flyver efter videnskabelige beregninger og desuden med nogen dristighed. Sydafrikaneren Lasch, der blev nr. 26 i sin Air 100, fulgtes med ham et stykke, men kunne ikke følge med. MacCready fløj langsomt i opvinden, mens det kunne betale sig, og så dykkede han Weihe'n op på 130 km/t; i næste opvind stoppede han brat op, fik lidt højde igen, og så — pst var han væk.

Mandag formiddag var der gråvej, der ganske vist ændredes til blå himmel kl. 12 efter meteorologernes profeti, men der blev holdt hveledag. Tirsdag er det gråt og regnfuldt foran en ventet koldfront, og endnu et regnområde ventes i morgen formiddag, hvorefter vi håber, der kan flyves igen. Tiden går med hvil, reparation af Gehrigers ene plan, som han tabte i et sving under hjemkørslen, med møder i OSTIV og FAI's svæveflyvekommission, og i aftes var der efter sammenlignende måleflyvninger mellem Weihe og Orao en kammeratlig sammenkomst, der var meget hyggelig. Pelle Persson leverede musikunderholdning, og to englændere byttede guld-c-diplom med jugoslavenerne, der har spidserne af en rød stjerne indlagt i guldkransen. Jeg må tage min kritik af danske svæveflyveres manglende interesse tilbage. De strømmer ind nu i så stort antal, at her ikke er plads til navne.

Verdensrekord, danmarksrekord og andre rekorder

MacCready's verdensrekord til opgivet mål med tilbagevenden på ialt 360 km og Perssons friske svenske rekord blev forleden slået af den militære svæveflyver Laroy Månsson, der fløj Ljungbyhed-Jönköping og retur,

390 km. Han er nu kommet til Örebro, hvor han fungerer som slæbepilot!

Mia Klemperer, svæveflyvepioneren Klemperers frue, fik igår brev fra West Coast Championship i Californien, der meddelte, at John Robinson nu som første svæveflyver har guld-c med alle tre diamanter. Vi må nok snart have indført også »sølv-c« til guld-c med egelv og diamanter.

Mange svæveflyvere er de sidste år blevet uddannet på skoler i Vandel og andre steder. Gennem instruktøruddannelsen nyder alle svæveflyvere landet over godt heraf. Disse skoler har kun kunnet gennemføres med store tilskud fra FLYVELOTTERIET. Derfor må alle svæveflyvere sælge mange lodsedler igen i år.

Per Meulengracht deltog og mentes i en Laister-Kaufmann at have sat ny dansk to-sædet distancerekord på over 325 km fra El Mirage til Las Vegas. Ej heller denne gang fik vi et guld-c, da han havde passager ombord.

Jugoslavenerne melder også om nye nationale rekorder ved deres konkurrencer og deres sjette guld-c.

Fra Alleberg melder Slottboe, at Jörn Rårup fra Odense fik 5-timersprøven og dermed sølv-c, mens det glippede endnu engang for Svend Skou. Jovist sker der noget i svæveflyveverdenen.

Örebro, lørdag aften den 15/7.

Dansk sensationsflyvning

Der blev endnu to friske grå hviledage uden koldfronter, idet et lavtryk gik i stå over Mellem Sverige og først skulle regne ud, inden det fredag blev flyvevejr igen. Mellem-tiden blev fordrevet med besøg på skiferolieværkerne i Kvarntorp og en bilkonkurrence, som Haydn vandt.

Fredagens konkurrence var fri højde og distance. Om formiddagen faldt skyerne noget sammen mod sydvest, hvorfor flere undlod at følge denne ellers almindelige retning. Det var dog uden større held, bl. a. for Borisek, der kun nåede 98 km til Karlstad, og for Cowboy, der fløj 110 km mod nordøst til Sala, og hvis transportmandskab var kommet for langt i denne omgang. Efterhånden kom meldingerne fra steder ned langs Vättern, fra Jönköping og Värnamo, hvor Wills, Schachenmann og Lepanse landede, sidst nævnte med haveri. Magnussen og Gehriger kom ca. 280 km ned i nærheden af Ljungby, mens Arbajter nåede 324 km til Halmstad og Mac Cready 332 km til samme egn. Højderne, der spiller en stor pointsmæssig rolle, lå for de fleste mellem 1800 og 2800 m.

Ras var dagens sensation, idet han i modstrid med al tradition på en 6½ times flyvning var gået mod nordvest og landet 249,8 km borte nord for Säten, ca. 20 km fra den norske grænse. Det havde man ikke oplevet før, og i betragtning af det anvendte plan anså mange det for dagens bedste præstation. Pointsmæssigt blev Ras nr. 10, Cowboy nr. 27.

Polytterne havde klogeligt holdt sig i Örebro i stedet for at køre sydpå og startede først kl. 1730 op mod den lyse nat. Da solen ved 2-tiden stod op, startede de sydpå med Ras. De var ikke kommet hjem, da der til morgen blev udskrevet målflyvning, men kom kl. 10, mens starterne var i fuld gang. Ved den dramatiske landing i alt andet end egnet terræn var meden revet løs og bunden flængnet. Lyn-

hurtigt kom den på operationsbordet hos værkfører Lindgren, og da skallen på Fi'en ikke er bærende p. gr. af stålørskonstruktoren, kunne den lappes interimsstisk sammen, monteres og godkendes af kontrollanten efter en prøvestart, således at Ras var oppe lidt over kl. 12! De andre var næsten alle startet mellem 10 og 11 og gæet nordpå, da der kom dårligt vejr sydfra.

Nilsson vinder i spændende slutspurt

De fleste opgav blandt de ret sparsomme flyvepladser Orsa nord for Siljansjön som mål (216,6 km), og 16 nåede dette mål, deriblandt Cowboy, mens Ras åbenbart havde været for trætt, idet han landede syd for søen ved Leksand, 165 km. Når man fortæller, at det var den korteste flyvning, giver man i et glimt perspektivet af denne strålende dag. Selv Haydn fløj langt over sit mål og satte ny norsk distancerekord med 235,6 km.

Mange havde efter gårsdagens resultat anset MacCready som sikker vinder. Han angav Söderhamn ved den botniske bugt som mål, 247 km borte, men fløj 350 km mod nord. Magnusson og Alm angav Sundsvall (390 km), som de dog ikke nåede, men de fløj 304 og 320 km nordpå. Billy Nilsson spillede højt spil ved at angive Optand flyveplads ved Östersund, 430 km nordpå og på højde med hans hjemmeby Örnskjöldsvik, der ligger ude ved kysten.

Borisek tog revanche og fløj næsten 200 km over sit mål og landede Orao'en 410 km oppe, ikke langt fra Östersund ved Stor-sjön.

Til slut manglede Löf og Nilsson. Löf nåede 393 km. Nilsson skulle flyve 384 km for at slå Mac Cready. Spændingen steg og steg. Ved 20-tiden meddelte han oberst Hugosson, at han efter næsten 8½ times flyvning var landet kun 800 meter fra målet og således med en flyvning på 429,2 km havde sikret sig den første officielle titel som verdensmester i svæveflyvning!

Per Weishaupt

★

Flyvedagskonkurrencerne

Ved udgangen af juni var stillingen i svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer den følgende:

Klasse I (varighed):

Ringsted Svæveflyveklub ..	7 timer 51 min.
Aviator, Ålborg	5 timer 52 min.
Polyteknisk Flyvegruppe ..	5 timer 26 min.
Odense Svæveflyveklub ...	5 timer 03 min.
Slagelse Flyveklub	3 timer 12 min.

Klasse II (højdevinding):

Polyteknisk Flyvegruppe	4100 meter
Ringsted Svæveflyveklub	4075 meter
Slagelse Flyveklub	3650 meter
Aviator, Ålborg	3205 meter
Odense Svæveflyveklub	2490 meter

Klasse III (distance):

Polyteknisk Flyvegruppe	297 km
Slagelse Flyveklub	119 km
Herning Svæveflyveklub	105 km

Slutningen af juni og begyndelsen af juli har været ret stille uden mange indberettede resultater, men forhåbentlig vil de forskellige sommerlejr snart kunne mærkes. Rasmussens og Cowboy's resultater i Sverige, hvor de tilsammen har fløjet mere distance end samtlige danske svæveflyvere ellers på et år, tæller ligesom andre præstationer i udlandet som bekendt ikke med i konkurrencen.

SOCIETY
OF
BRITISH
AIRCRAFT
CONSTRUCTORS
AERONAUTICAL
EXHIBITION

FARNBOROUGH

Stand 'C'

Sept. 6th – 10th

ROLLS-ROYCE

STEMPELMOTORER

OG

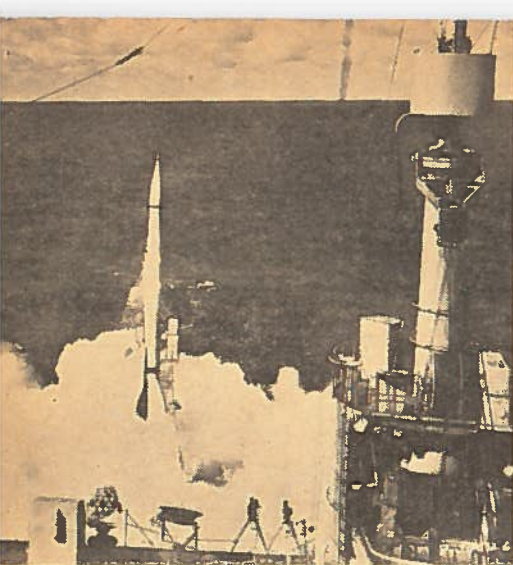
TURBOREAKTORER

FOR CIVILE OG MILITÆRE LUFTFARTØJER



ROLLS-ROYCE LTD · DERBY · ENGLAND

LONDON OFFICE · CONDUIT STREET · W.1



En Martin Viking raket affyres.

Højdeundersøgelse ved hjælp af raketter

Den amerikanske marine har fået en ny fartøjstype: skibet, hvorfra der kan affyres store forsøgsraketter. Det hedder »Norton Sound«, og raketterne, der anvendes til forsøgene, er typen Martin Viking. Forsøgene finder sted syd for Hawaii-øerne, og man regner med at nå op i højder på over 170 km. Raketterne er udstyret med automatisk virkende måleapparater, der pr. radio sender oplysninger om temperatur, kosmiske stråler og andre ting, som man kender så lidt til i disse store højder.

Helikopter til geologiske undersøgelser

Kaman Aircraft's nye helikoptertype »Explorers« er en kabine-helikopter, godkendt af luftfartsmyndighederne til kommerciel anvendelse og udstyret med en 225 hk Lycoming motor. Den er først og fremmest konstrueret til geologiske og lignende undersøgelser fra luften samt til transport af passagerer og fragt. Foruden føreren kan den medføre to passagerer og fragt.

For at skabe det bedst mulige udsyn fra kabinen er denne så at sige en stor plastik-konstruktion. Dobbeltstyringen er anbragt i tandem, således at flyveren kan flyve luftfartøjet fra det bagste sæde, mens observatøren passer sit arbejde fra det forreste sæde, hvorfra han uhindret kan se til alle sider.

Når »Explorers« anvendes til persontransport, sidder flyveren på det forreste sæde, mens de to passagerer sidder på det bagste dobbeltsæde. Det bagste sæde kan nemt fjernes for at give størst mulig plads til eventuel fragt.

Helikopteren er udstyret med dobbelt halefinne, bestående af en aluminiumkonstruktion, beklædt med lærred.

Den første »Explorers« er blevet solgt til den geologiske undersøgelseskommission i staten Mississippi, som skal anvende den til konstatering af olieforekomster i den nordlige del af staten.

Mange anvendelsesmuligheder for Gloster Meteor

Med de to nye rekognosceringstyper af Gloster Meteor jageren, som nu er i produktion for levering til Royal Air Force, er Meteor'en sikkert den mest alsidigt anvendte reaktor-jager i verden. Der er også en ny natjager under arbejde: Meteor N.F. 11.

Meteor'en anvendes nu til syv forskellige opgaver: som interceptor med stor tophøjde,

Kaman Explorer.



NYT UDE OG HJEMME

som jager-bomber, som natjager og jager under alle vejrforhold, som skoleluftfartøj, til rekognoscering fra stor højde og som jager/rekognosceringsluftfartøj. Der eksperimenteres desuden med en ny type til anvendelse fra hangarskibe: Sea Meteor.

Meteor 9 og 10 er bygget til fotografisk rekognoscering fra stor højde. Meteor 9 er i virkeligheden en Meteor 8, i hvis næse der er indbygget et fotografiapparat. I den noget forlængede næse er der et vindue fornedet og et vindue på hver side, således at der kan fotograferes fra tre forskellige vinkler. Den er bevæbnet med fire 20 mm kanoner ligesom Standard Meteor'en.

Meteor P.R. 10 er en ubevæbnet Meteor med stor fart og til brug for foto-rekognoscering fra stor højde. P.R. 10 har samme næse-konstruktion som den ubevæbnede version, men den medfører nogle flere fotografiapparater i den bagste del af kroppen. P.R. 10 har samme haleparti som typen Mark 4, og dens længere, tilspidsede bærepåler er beregnet at skulle give gode ydelser i store højder. Der kan medføres udvendigt ophængte kropskanke og plantanke. Begge typer er udstyret med Rolls Royce Derwent reaktorer.

Meteor'en som nu er det nyeste rekognosceringsluftfartøj indenfor Royal Air Force, var i sin oprindelige version det eneste reaktordrevne luftfartøj på allieret side, som deltog aktivt i krigen 1939-45. I 1945 satte den verdensrekord for størst opnået hastighed: i øjeblikket er den indehaver af verdensrekorden for flyvning over en 1000 km lukket strækning. Meteor-jagere og trænere er standard-udstyret ved luftstyrkerne i Belgien, Holland, Danmark, Ægypten og Argentina.

Skotske flyvemaskiner leveres til Australien

Den første flyvemaskine, der er konstrueret og bygget i Skotland, Prestwick Pioneer, skal leveres til Australien. Pioneer er en helmetal-konstruktion, hvis tilblivelse startede i 1946, hvor man havde til hensigt at bygge en tresædet flyvemaskine til militær forbindelses-tjeneste. Pioneer har imidlertid nu udviklet sig til at blive en civil transportflyvemaskine med plads til fire passagerer foruden flyveren og en del bagage. Den kan indrettes med plads til en bære. Den er udstyret med en 520 hk Alvis Leonides motor. Dens største fart er 260/t, og marchfarten er 235 km/t. Ved en marchfart på 192 km/t er flyvestrækningen 640 km.

Tænk De på,

at flyvelotteriet siden 1945 har støttet motor-, svæve- og modellflyvningen med ca. 280.000 kr. — eller langt over en kvart million kroner.

Anskaffelsesprogram for USAF og USNAF i 1950

EFTER langvarige diskussioner frem og tilbage har den amerikanske kongres vedtaget at bevilge endnu nogle penge til anskaffelse af luftfartøjer til de to amerikanske luftvåben. I FLYV nr. 3/50 side 57 vistes en liste for indkøb til USAF — med de sidste ændringer ser denne nu således ud:

Bombeflyvemaskiner: Pris i mill. dollars:
82 Boeing B-47 Stratojet 303,6
47 Convair B-36 Peacemaker og RB-36 287,8

Jagerluftfartøjer:

111 North American F-86 Sabre 34,4
157 North American F-95 130,9
258 Lockheed F-94 og F-96 120
64 Northrop F-89 Scorpion 81,8
120 Republic F-84E Thunderjet 37,4

Skoleluftfartøjer:

125 Lockheed T-33 26,9
12 Convair T-29 (skoleversion af Convairliner) 9,8
125 North American T-28 16,6
3 Beech T-35 —
3 Temco T-34 —

USNAF's liste for 1950-indkøb er noget mindre:

Bombeflyvemaskiner:

53 Douglas AD 8,7
50 Grumman AF 31,1
45 Lockheed P2V Neptune 25,4
5 Martin P5M 22,3
15 North American AJ 12,8

Jagerluftfartøjer:

60 Chance Vought F4U5N Corsair .. 7,8
70 Douglas F3D2 Skyknight 30
242 Grumman F9F4 Panther 57,1
140 McDonnell F2H Banshee 24,5

Endvidere har USAF bestilt 22 helikoptere af typen Piasecki H-21 til en samlet pris af 9,3 millioner \$. USNAF har valgt samme fabriks helikopter HUP, som er bestilt i et antal af 15, hvilket er en ordre på 3,7 mill. \$.

Denne liste rummer imidlertid ikke alle nye luftfartøjer, som vil blive anskaffede af de amerikanske luftvåben i løbet af 1950. Ialt anskaffer USAF 1250 luftfartøjer, hvoraf de resterende er af endnu ikke nærmere bestemte typer. USNAF anskaffer ialt 800 nye luftfartøjer: I øjeblikket råder USAF over ca. 8800 luftfartøjer, hvoraf kun 3300 er egnede for en evt. kampindsats, medens de øvrige fordeler sig over grupperne transportluftfartøjer, uddannelses- og forbindelsesluftfartøjer. I 1947 besad USAF endnu 5400 frontluftfartøjer — USAFs anvendelighed er altså svundet betydeligt ind i de sidste tre år. Det kan ikke undre, at adskillige amerikanske generaler nu betragter USAFs betydning i en evt. krig med megen skepsis og frygt. Man regner med, at de 48 »groups«, som i år danner USAF, i 1951 vil være svundet ind til 43. Den allerstørste betænkelighed råder, og øjensynlig er den ikke ubegrundet!

Iøvrigt er ovenstående liste interessant, idet den giver oplysning om de faktiske priser for nutidige, moderne stridsluftfartøjer. F. eks. ser vi, at en reaktor-bomber af typen Boeing B-47 Stratojet koster 3,8 mill. \$ (ca. 25 mill. danske kroner!). Videre koster en Convair B-36 Peacemaker 6,1 mill. dollars (ca. 42 mill. kr.!) per styk — en North American F-94 jager koster \$ 845.000 (ca. 5.847.400 kr.), medens den »ældre« N.A.F.-84 »kun« koster \$ 312.000 (ca. 2.159.040 kr.). Billigst er Chance Vought F4U-5N Corsair, som ikke koster mere end \$ 130.000 (ca. 899.600 kr.). Denne type er iøvrigt bemærkelsesværdig derved, at den allerede i 1939 var i serieproduktion og har fundet anvendelse i forskellige versioner under hele krigen og op til dato. Den spås endnu et par år — således at den sikkert vil opnå verdensrekord som aktiv marinejager med 12-13 års tjenestetid.

rw/C. G.

BEBE JODEL „VOLKSWAGEN“



Bebe Jodel med ABC Scorpion motor.

I franske cykelværksteder, i kældre og på tårnlofter bygges i øjeblikket henvend 100 lilliput-luftfartøjer af den ensædede type Bebe Jodel »Volkswagen«, som er konstrueret af M. Delemonet fra firmaet Avions Jodel. Avions Jodel blev oprettet i marts 1946 for at reparere og efterse motorflyvemaskiner og svæveplaner tilhørende Service de l'Aviation Leger et Sportive. I slutningen af 1947 gav et par af firmaets ingeniører sig igang med at fremstille et ensædet monoplane til personligt brug. Denne type fik navnet Bebe Jodel D-9 (Bebe = baby). I januar 1948 foretog prototypen sin første flyvning. Det var en uhyre enkel konstruktion, som ikke havde kostet mange arbejdstimer og kun et ringe beløb at bygge. De vellykkede flyvninger, som foretoges med typen, ansporede M. Delemonet til at udvikle denne endnu mere, og en tre-sædet type Bebe Jodel-Club D-10 — en direkte udvikling af Bebe Jodel D-9 — blev planlagt. Før denne blev færdig, fløj dog en to-sædet version — Bebe Jodel-Cadet D-11. D-11 fløj i marts 1950 — og D-10 i april 1950. Medens arbejdet på D-10 og D-11 foregik, fandt man på at installere den billige motor, som anvendes i den tyske folkevogn, i D-9. Da fabrikken ikke havde tid til at udvikle D-9 yderligere, men udelukkende helligede sig de flersædede versioner D-10 og D-11, og da interessen for D-9 alligevel var stor, gav man sig til at fremstille tegninger og nogle samlesæt. Det blev en forrygende succes. I øjeblikket flyver 70 Bebe Jodel »Volkswagen«, og typen bygges af adskillige klubber og privatpersoner over hele Frankrig. Dette er muligt af en særlig ordning, som har bestemt, at de »hjemmelavede« luftfartøjer efter en særlig undersøgelse kan få et indskrænket luftdygtighedsbevis, som kun gælder i Frankrig. Hundreder af unge mennesker over hele Frankrig bygger nu hjemme efter Jodel-fabrikens tegninger

Stopure, rejsetilskud til deltagelse i konkurrencer, udrustning af værksteder og meget andet har de modellflyveklubber, som har gjort en indsats i FLYVELLOTTERIET, kunnet yde deres medlemmer.

deres eget luftfartøj. Let at bygge, billig i drift (hvilket hovedsagelig skyldes den robuste konstruktion og den sparsomme motor) — det er let at forstå, at typen kan få det til at give i enhver flyveinteresseret ung franskmænd. Typen seriebygges også af to fabrikker — Wassner, som sælger den for 475.000 frs. (ca. 8000 kr.), og Ste. Magif i Bagneux, hvis pris ikke er kendt. Til dato er intet uheld indtruffet med den interessante lille flyvemaskine, hvis data med den

Ordensdekoration

Flyveradjettenestens chef, luftfartsinspektør V. G. Mosdal, har af Hans Majestæt Kongen fået tildelt dannebrogordenens ridderkors.

Flyveulykken på Aunø den 28. juni

Under en øvelse med en KZ-II er den 20-årige flyveraspirant K. E. Nielsen den 28. juni ved middagstid blevet dræbt. K. E. Nielsen var ved at foretage nogle afsluttende flyveprøver, og under opretning efter et drej har han tilsyneladende foretaget en forkert rormanøvre og har fløjet maskinen med fuld fart mod jorden.

Luftfartsinspektør Crone til Montreal

Luftfartsinspektør G. Crone tiltræder fra den 1. september stillingen som Danmarks repræsentant i det internationale luftfartsråd i Montreal. Rådet har 22 medlemmer — valgt blandt den internationale luftfartsorganisation ICAO's 58 medlemsstater, og luftfartsinspektør Crone skal samtidig lede den skandinaviske sektion. Under hr. Crones ophold i Montreal, der vil vare mindst eet år, varetages hans stilling som leder af flyvevejrtjenesten i Danmark af vejrtjenesteleder O. A. Jacobsen.

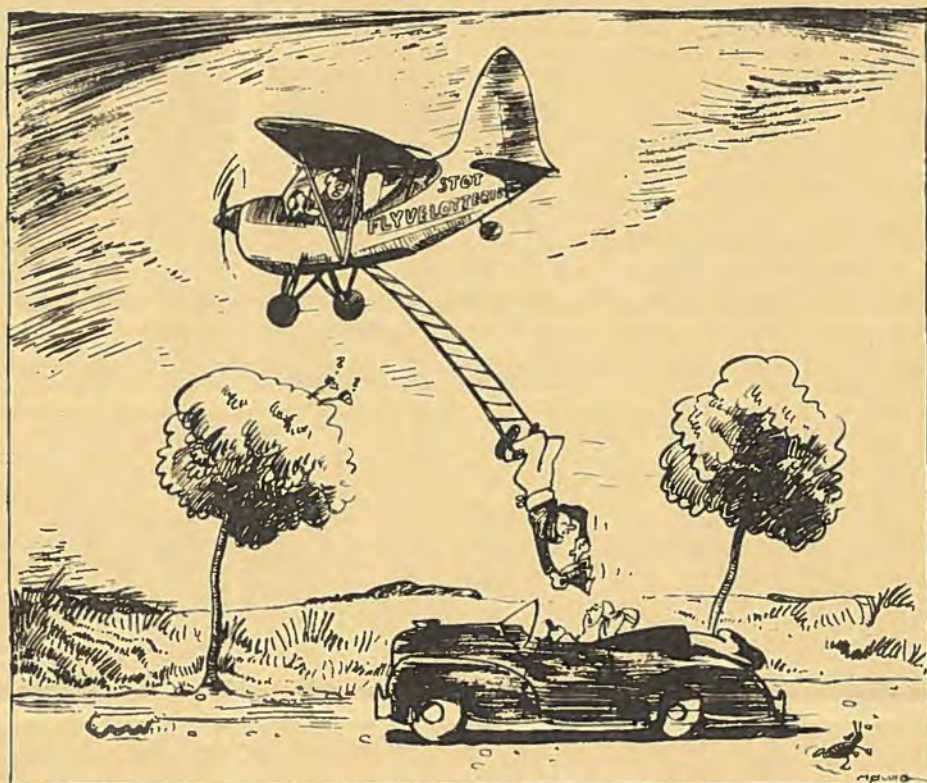
25 hk. Volkswagen-motor er ualmindelig pæne:

Data: Sp.v. 7.00 m, længde 5.35 m, planareal 9.00 m², sideforhold 5.45.

Tomvægt 160 kg, brændstof 20 kg, pilot plus bagage 90 kg, total planbelastning 30 kg/m².

Prestationer: Max. hastighed 150 km/t, marchhastighed 130 km/t. (2600 omdr./min.), landingshastighed 50 km/t., stighastighed ved jorden 2 m/sek., startstrækning 110 m, landingsstrækning 50 m, startlængde fra stiltestående (uden vind) til 45 meters højde er 600 m. C. C.

MØLVIG OM FLYVELLOTTERIET



Flyvelotteriets lodsedler kan sælges hvor som helst og når som helst.

Når vi skal til at lande på små pladser

Af Arne Christiansen

LANDING på små, evt. ukendte pladser — tør man tænke tanken til ende? Forsikringsselskabernes folk vil i hvert nødig have, at man gør det, selv om også de og andre vel en skønne dag må affinde sig med, at danske privatflyvere får samme udfoldelsesmuligheder som en række andre landes.

Det er nemlig en kendsgerning, at landing uden for de godkendte pladser absolut ikke behøver at være ensbetydende med klunsede understel og brækkede propeller. Amerikanerne har ligefrem udarbejdet »Basic rules for short-field landings« — navnlig baseret på de erfaringer, som flyvende farmere har høstet, og må følgende, hvis hovedpunkter er hentet fra en artikel af Robert C. Sellers i FLYING og tilpasset efter hjemlige forhold, tjene til dels at vejlede danske privatflyvere og dels at overbevise dem, der nærer betænkeligheder ved at lade privatflyverne have frihed under ansvar, om, at ansvarsbevistheden er til stede.

Lad det indledende være fastslået, at landing på små pladser kan være hasarderet, såfremt de elementære regler ikke nøje iagttages — regler, som for danskerne først og fremmest vil være teori al den stund, de i praksis kun kendes fra den periode under uddannelsen, hvor man træner i elementære nødlandinger.

Robert C. Sellers skriver:

Det første, en pilot må gøre, når han vil lande på en almindelig mark, er at få et overblik over det pågældende område — helst fra 200–300 meters højde. Herfra skal han afgøre følgende:

1. Hvilket landingsareal han vil benytte.
2. Hindringer under indflyvningen til landing og under fraflyvning efter start.
3. Vindretningen.
4. Den mest fordelagtige fremgangsmåde under indflyvningen.
5. Hvilket areal der er bedst egnet til nødlanding, når han starter fra marken.

Når han har klaret disse punkter, går han ned til 10–15 meter over den højeste hindring i landingsretningen (naturligvis helst lige i vinden) og flyver lavt langs den ene side af landingsarealet.

Under det »lave overblik« afgør han følgende:

— Den nogenlunde nøjagtige højde af de hindringer, der er i landings- og startretning.

— Tre punkter på landingsarealet:

- a) Hvor hjulene skal tage jorden.
- b) Hvor han skal gå igen, hvis han ikke er nået ned.
- c) Hvor det brugelige landingsareal ender.

— Terrænets tilstand (vandhuller, sten, muldvarpeskud, sand etc.)

Når han har kendskab til alle disse faktorer, kan han helt koncentrere sig om landingsforberedelserne. Erfaringen viser, at den rutinemæssige glidning uden motor helst bør undgås ved landing på små pladser, navnlig hvis træer, hegn eller lignende hindrer luftfartøjet i at komme ind med så megen motor på, at næsen holdes oppe. Hele landingen vil da være under fuld kontrol selv på urolige sommerdage. Indtil den sidste hindring er passeret, bør hastigheden

være 20–25 km/t over stillingshastigheden, men derefter reduceres den til umiddelbart over stilling, og man snupper gassen lige før luftfartøjet tager jorden. Vanskeligt burde det ikke være, men erfaringen viser, at når denne »grøftelanding« indgår i konkurrencer i Danmark, bliver en række deltagere altid diskvalificeret. Når man først er på jorden, skal bremserne anvendes så hurtigt som muligt, så luftfartøjet straks kommer under fuld kontrol.

Før starten bør marken inspiceres for sten, huller o. lign. og dens nøjagtige længde skridtes af. Overflødigt er det vel at bemærke, at det længst mulige startareal skal benyttes. For sikkerhedens skyld bør man altid sørge for helt at udnytte motorens ydelse ved start fra små pladser, og synes det ikke nødvendigt første gang, så gør det alligevel. Næste gang kan det være godt at kende fremgangsmåden. Følgende metode giver et minimum af tilløb og et maksimum af stigning:

Man bremser luftfartøjet, trækker pinden tilbage og giver fuld gas. Bremsene løsnes, og når luftfartøjet har løbet 2–3 længder, lader man pinden gå langsomt frem for at få halen i vejret (hjælp til, men tving den ikke op). Som farten øges, begynder man igen at trække pinden langsomt tilbage, indtil luftfartøjet slipper jorden. Den vinkel, hvori det går i luften, bestemmer stigevinklen.

Naturligvis kan den her nævnte fremgangsmåde modificeres efter omstændighederne, men det er værd at huske de elementære regler.

En flyverejse jorden rundt

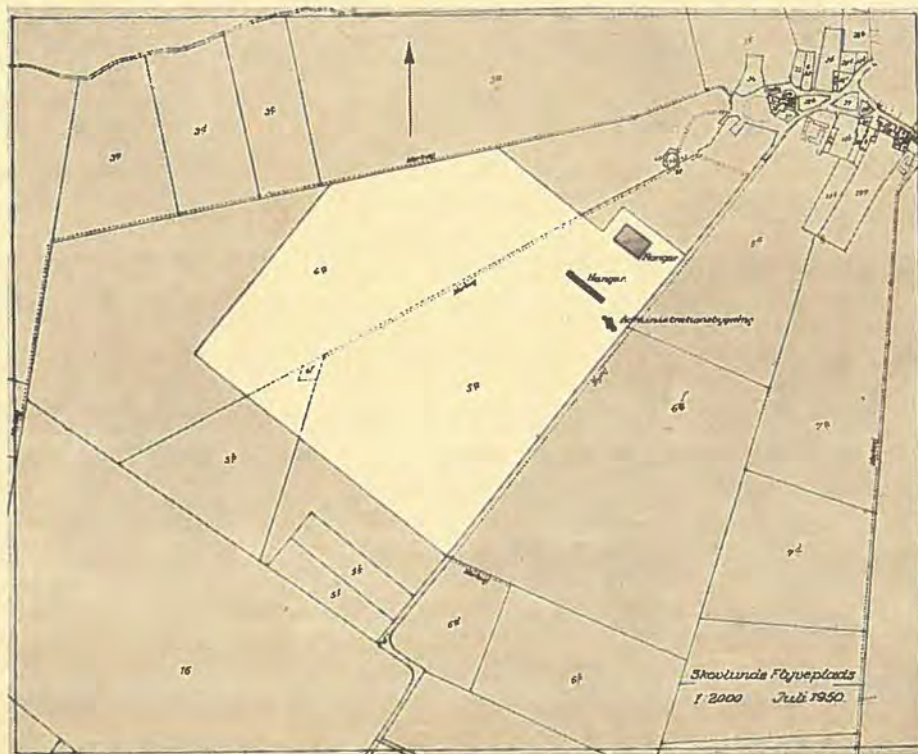
For 40 år siden var en ung vordende flyver, Paul B. Pollner, med Robert Svendsen i luften som Danmarks første flyvepassager. For at fejre denne begivenhed og for at vise, hvordan flyvningen har udviklet sig i de år, der er gået, besluttede Pan American Airways, Zoneredningskorpsets Flyvetjeneste og Ekstrabladet at invitere Pollner på en rask flyverejse jorden rundt. Zonen foretog flyvningen København—Bruxelles—København, og turen Bruxelles—Indien—Hongkong—San Francisco—New York—Bruxelles foregik med Pan American's ordinære rutemaskiner. Der startedes fra København til Bruxelles natten mellem fredag den 7' og lørdag den 8' juli; så fortsattes jorden rundt med tilbagevenden til Bruxelles lørdag den 15' juli, og samme dags aften var globetrotteren hjemme i København. Den samlede flyvetid for luftrejsen København—København var på 111 timer 2 minutter.

★

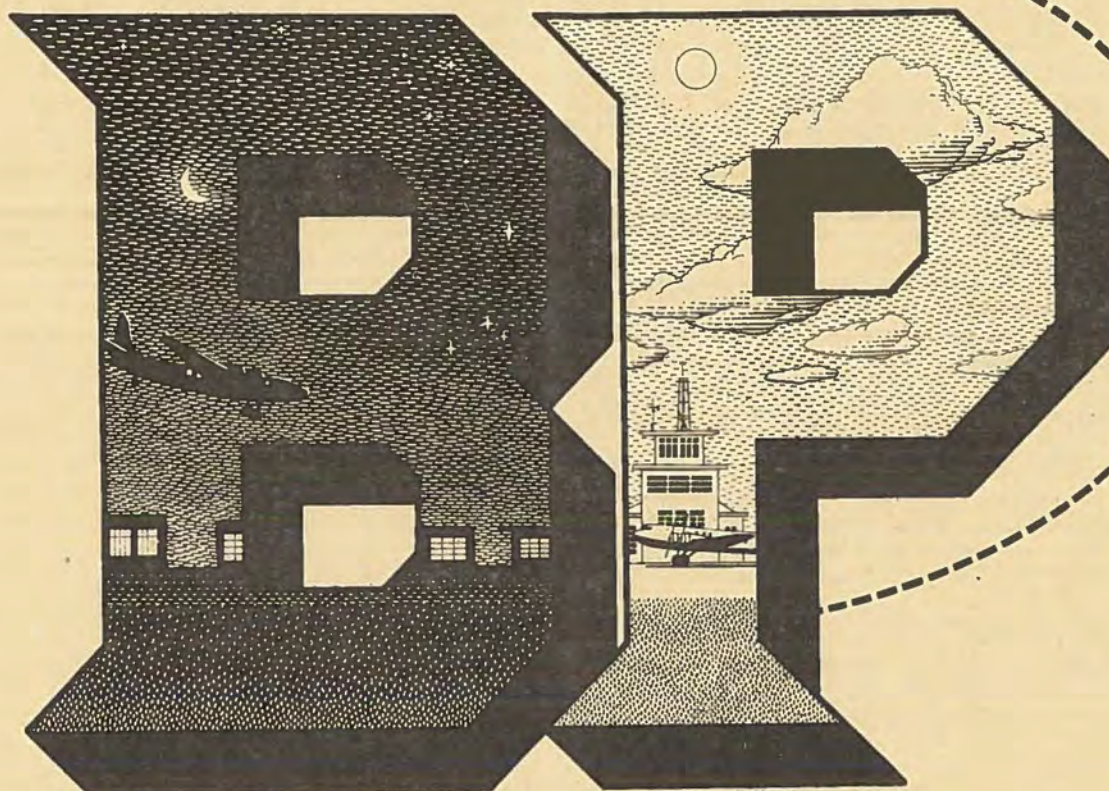
Skovlunde flyveplads

Arbejdet på moderniseringen af flyvepladsen ved Skovlunde, efter at denne er blevet overtaget af institutionen Københavns Privatflyveplads, Skovlunde, er nu i fuld gang. Der er bl. a. ved at blive bygget en ny hangar, som får en spændvidde på 50 m og en dybde på 30 m. Man regner med, at den vil være færdig til brug i løbet af indeværende måned. Endvidere er der ved at blive indrettet kontorer i klubhuset og i den østlige ende af »Morian«'s tidligere hangar. Sportsflyveklubben er fra medio juli flyttet til Skovlunde, hvor den har fået kontor, og hvor den også vil få klublokaler.

Klubbens telefonnummer er Ballerup 735.



Skovlunde flyveplads med Skovlunde by øverst til højre. Den nye hangar bygges nordøst for de nuværende bygninger.



Midnat i New-Zealand — Middag i Danmark

BP Aviation-Service yder på alle tider af døgnet en sikker og effektiv betjening. I lufthavne over hele verden — også i de danske — står BP's grønne og gule vingemærke som et symbol på fart og pålidelighed.

DDL og mange andre luftfartselskaber benytter sig af denne omfattende service, der er et led i den verdensomspændende organisation

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.



343.23.5

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . KØBENHAVN . DANMARK

PROPOSITIONER FOR FLYVEDAGSKONKURRENCERNE 1950

Motorflyvekonkurrencer i forbindelse med flyveopvisning på Esbjerg lufthavn
den 19' og 20' august 1950

1. *Deltagere:* Deltagere til pokalkonkurrencen den 19' og 20' aug. 1950 skal være i besiddelse af gyldigt dansk førercertifikat til privatflyvemaskine.

Ingen deltager må have eller have haft højere certifikat (erhvervs- eller militær-certifikat el. lign.), dog må deltager, som er i besiddelse af erhvervs-certifikat, deltage, såfremt dette certifikat aldrig har været erhvervsmæssigt udnyttet.

Der kan medføres observatør/navigatør.

Desuden må maskinerne bemannes efter gældende vægtregler for pågældende maskintype, men kun med passagerer uden nogen form for flyveuddannelse.

2. *Materiellet:* Konkurrencen er åben for alle typer af privatflyvemaskiner.

3. *Tidspunkt:* Pokalkonkurrencen afholdes lørdag d. 19' og søndag d. 20' aug. 1950 på Esbjerg lufthavn med start lørdag d. 19' aug. kl. 1600.

4. *Anmeldelse:* Anmeldelse om deltagelse i pokalkonkurrencen må være tilsendt »Kongelig Dansk Aeroklubs Luftsportsråd«, Nr. Farimagsgade 3, København K, senest d. 12' aug. 1950.

Anmeldelsen må indeholde oplysninger om pilotens og eventuel navigatørs navn og adresse, klubbens navn, maskinens type og indregistreringsbogstaver.

5. *Konkurrencen* består af to dele: Orienteringsflyvning og mållandingskonkurrence. I begge konkurrencer gives strafpoints. Vinder bliver den pilot, som har færrest points. Står to eller flere lige, er pointtallet i orienteringsflyvningen afgørende. Står to eller flere lige her, foretages nye mærkelandinger, som er afgørende.

6. *Orienteringsflyvningen* foregår ad en ca. 120 km lang rute med 3 vendepunkter. Ved disse vendepunkter er anbragt kontroller, og på jorden er udlagt en tydeligt afmærket markeringslinje, der skal overflyves under en ret vinkel.

Forudberegningen af passagetidspunkter og måloverflyvningstidspunkt skal foretages i overensstemmelse med en i forvejen opgivet egenfart, på hvilken basis er udregnet en idealflyvetid, der vil ligge til grund for pointsberegningen.

»Kongelig Dansk Aeroklubs Luftsportsråd« udarbejder opgaven, der tilstilles konkurrenceledelsen i tilstrækkelig tid til, at der kan udstationeres kontroller.

Konkurrenceledelsen og evt. funktionærer har tavshedspligt m. h. t. konkurrencens enkeltheder.

30 minutter før starten får deltagerne udleveret en opgave, der er stillet efter følgende mønster:

»De skal gennemflyve følgende rute:

Fra flyvepladsen flyves ? km med R. B. K. ? grader til punkt A.

Fra punkt A flyves ? km med R. B. K. ? grader til punkt B.

Fra punkt B flyves ? km med R. B. K. ? grader til punkt C.

Fra punkt C flyves hjem til flyvepladsen, hvor mållinien, der er tydeligt markeret, skal overflyves i 100 m højde, og overflyvningen skal fra en afstand af mindst 200 m fra markeringslinien ske under en ret vinkel på denne.

Vendepunkterne på ruten, der ligeledes er tydeligt afmærkede, skal overflyves i 100 m højde og i retning fra forrige punkt.

Flyvehøjden er på de enkelte etaper 200 m, og rutens etaper skal gennemflyves ad den korteste vej.

Et eller flere steder på ruten vil der være udlagt kontrolflager, og disse flagers form, overflyvningssted og -tid skal noteres og ved hjemkomsten indføres på konkurrencekortet.

De opgivne kurser og distancer er udmålt i Geodætisk kort 1:500.000.

Det nøjagtige starttidspunkt markeres ved sænkning af et startflag i startretningen.

Inden starten skal piloten på konkurrencekortet notere den beregnede flyvetid til de enkelte vendepunkter og til overflyvningen af mållinien.

Tiderne opgives i hele sekunder fra startøjeblikket, og som passagetid ved vendepunkter og mållinje regnes overflyvningsøjeblikket over markeringslinierne.

Der må såvel ved forudberegningen som i maskinen anvendes alle navigatoriske hjælpemidler.

Friske oplysninger om vejr, vindstyrke og -retning er til rådighed for deltagerne.

Efter landingen noteres på konkurrencekortet de af deltageren på turen nedskrevne virkelige passageklokkeslet over samtlige punkter.

Kontroller vil være anbragt ved punkterne.

Husk før starten at få stillet urene efter kontrolkronometret.

7. *Orienteringsflyvningens pointsberegning:* For hvert fulde sekunds afvigelse fra den for pågældende maskintype udregnede idealtid til såvel vendepunkterne som til mållinien gives 1 strafpoint.

Ligeledes gives 1 strafpoint for hvert fulde sekunds overskridelse af starttidspunktet, der er blevet opgivet af konkurrenceledelsen.

For hver forkert eller ikke angivet kontrolflage gives 100 strafpoints.

Såfremt de enkelte vendepunkter eller mållinien ikke passerer eller ikke passerer som i opgaven angivet, diskvalificeres deltageren.

8. *Mållandingskonkurrencen* omfatter 2 landinger:

a) Motoren stoppes i 300 m højde lige ud for mållinien og med flyveretning med vinden, således at der skal foretages et drej på 180° inden landingen.

Opgaven er at lande uden brug af motor i normal landingsstilling og med det bageste hjul (eller hjulpar) at tage jorden så nær som muligt den imod pladsen vendende side af en 25 m lang markeringslinje.

b) Motoren stoppes i 200 m højde på samme sted som under a) angivet.

Opgaven er at foretage en landing som under a) anført, idet det dog ikke er tilladt at benytte vingeglidning, medens det er tilladt at støtte med motoren.

Under landingens forløb, d. v. s. senest 100 m fra markeringslinien og hele den resterende del af landingen, skal maskinen være rettet vinkelret på markeringslinien.

Begge hovedhjulene skal passere indenfor markeringsliniens to yderpunkter, og ingen

del af maskinen må berøre jorden på den forkerte side af markeringslinien.

9. *Mållandingskonkurrencens pointsberegning:* For hver meter, det bageste hjul (el. hjulpar) i berøringsøjeblikket er fjernet fra den angivne mållinje, gives 1 strafpoint indtil 100 m afstand, medens større afstand giver 300 strafpoints.

Røres jorden før markeringslinien, gives strafpoints efter følgende skala:

Ved landing a) (uden motor) fra 0–10 m foran linien gives 200 points, fra 10–20 m gives 400 points, mere end 20 m giver 600 points.

Røres jorden foran markeringslinien ved landing b) (med motor), diskvalificeres deltageren.

En i mållandingskonkurrencen diskvalificeret deltager er ikke udelukket fra at deltage i orienteringsflyvningen, da der er udsat en præmie for denne afdeling af konkurrencen særskilt.

10. *Dommerkomitéen:* Konkurrencen bedømmes af en dommerkomité bestående af 3 sagkyndige personer, udpeget af »Kongelig Dansk Aeroklubs Luftsportsråd«.

Dommerens afgørelse er inappellabel.

Overtrædelser af konkurrencebestemmelserne samt enhver form for flyvning, der efter dommerkomitéens opfattelse må karakteriseres som uforsvarlig, vil medføre diskvalifikation.

Der vil ikke yderligere blive udsendt indbydelser til at deltage i flyvedagskonkurrencerne, hvorfor man skal minde om, at deltagerne selv må sørge for kortmateriale til brug for konkurrencen, ligesom man må henvende sig til Vestjysk Flyveklub angående hotelophold natten mellem den 19' og 20' august.

Sir William.

Flyvedagskonkurrencerne i forbindelse med FLYVELOTTERIET giver hvert år en sund stimulans for såvel motor-, svæve- som modelflyverne.

Telefonsamtaler i tilfælde af nødlanding

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har meddelt Kongelig Dansk Aeroklub følgende:

Samtalekategorien »Flyver-ekspressamtale«, som tidligere kunne benyttes af føreren af et luftfartøj i tilfælde af nødlanding m. v., i henhold til internationalt telefonreglement, Paris 1949, er bortfaldet fra og med 1. juli d. å.

I forbindelse med udlandet kan der fremtidig i nødsituationer bestilles nødsamtaler. Disse samtaler må udelukkende vedrøre menneskelivs sikkerhed på søen eller i luften. Samtalerne har ubetinget fortrinset for alle andre samtaler. Taksten er den samme som for almindelige private samtaler.

I indenrigs trafik gælder fremtidig den bestemmelse, at samtaler vedrørende alarm (ambulance, brand eller politi) eller hjælp i forbindelse med katastrofer, når de ved bestillingen angives som sådanne, skal søges etableret uopholdeligt til almindelig takst.

I tilfælde af misbrug vil samtalerne såvel i udenrigs som indenrigs trafik blive takseret efter den på vedkommende strækning højst mulige takst, d. v. s. indtil 5 gange almindelig takst.

Ballonopstigning fra Bellahøj

Under det store dyrskue på Bellahøj i dagene 29. juni til 2. juli var der arrangeret en opstigning med ballon, tilhørende ballonklubben i Haag. Opstigningen var fastsat til lørdag den 1. juli, men på grund af for stærk blæst måtte den udsættes til søndag den 2. juli. Luftfartsmyndighedernes bestemmelser lød på, at der ikke måtte startes, hvis vindstyrken var mere end 8 m pr. sek., d. v. s. ca. 29 km/t. Til al held løjede vinden så meget af i løbet af søndagen, at den var helt nede på 4 m/sek., da starten fandt sted klokken 1930.

Til fyldningen af den ca. 750 kubikmeter store, kuglerunde ballon medgik der 150 flasker brint, og hele fyldningen varede ca. 4 timer. Foruden de hollandske ballonskipere, fru Nini Boesman-Visscher og herrerne Johan Boesman og de Voss, assisterede den tidligere ballonmester ved Hærens Ballonpark, korpsofficiant K. V. Larsen i spidsen for 20 flyversoldater fra Sjællandske Flyverafdeling.

Ballonen startede på klokkeslet 1930 med fire personer i kurven: ballonskipperne fru Nini Boesman-Visscher og hr. de Voss samt passagererne redaktør Gunner Hansen fra Radioavisen og redaktør Walter Nash fra Politiken. Vinden var 300, vindstyrken ca. 4 m/sek., og efter godt og vel en times forløb landede ballonen velbeholdent ved Falsterbo i Sverige.

★

Hangarskibet »Implacable« besøger København

MANDAG den 17. juli fortøjede det store engelske hangarskib »Implacable« ved Langeliniekaen, og i de nærmest følgende dage var titusinder af mennesker ude for at se på det store og et i danske farvande sjældent skib.

»Implacable« er en ordentlig kolos. Dets startdæk er 250 m langt og 40 m bredt; skorsten og overbygning er anbragt midt på styrbords side. Det har 1400 mand ombord, men til fuld krigsmæssig besætning hører 2200 mand. De to hangardæk, som strækker sig i hele skibets længde, kan ialt rumme indtil 84 flyvemaskiner — alt afhængig af flyvemaskinernes størrelse. Under besøget i København medførte »Implacable« 24 flyvemaskiner, dels de Havilland Sea Hornet og dels Blackburn Firebrand. Flyvemaskinerne bringes på vanlig måde fra hangardækkene op på start- og landingsdækket ved hjælp af to elevatorer. Af hensyn til brandfaren er hangarer og værksteder adskilt fra resten af skibet med dobb. ståldøre, som lukkes lufttæt. Opstår brand ombord, kan store overrislingsanlæg sættes i funktion udefra. Et særlig trænet brandkorps på 30 mand er altid rede til at imødegå katastrofer. Brandmandskabet er udstyret med asbest-dragter, der gør det muligt at trænge ind til brændende flyvemaskiner. Under flyvetræningen hører mindre uheld iøvrigt til dagens orden, for selv om start- og landingsdækket er stort, er det forbundet med noget besvær at lære start og landing fra et skibsdæk.

»Implacable« er kraftigt bevæbnet med luftværnsskyts. 4,5 tommers kanoner er anbragt to og to i pansertårne, og skibet har ialt 16 stk. skyts af denne type. Mindre kalibre kanoner findes både enkeltvis og samlet i »orgler«. Det er 40 mm kanonerne, hvoraf der ialt er 96.

En af Flyvelotteriets gevinster



Blandt flyvelotteriets gevinster er også nogle dame- og herrecykler med påhængsmotor — eller hjælpemotor, hvad man nu foretrækker at kalde det. Cyklerne er nogle af de bedste, der eksisterer, det er Hamlet-cykler, og påhængsmotorerne er af den nye danske type BFC (Brødrene Christensens Fabrik).

Denne danske påhængsmotor er noget af det helt rigtige. Den er driftssikker, billig i brug — og den slider så at sige ikke på dækket. Den kører ca. 80 km på 1 liter benzin,

og det er muligt at holde en fart på ca. 40 kilometer i timen. Dertil kommer, at den er uhyre nem at betjene; har man øvet sig et par gange på en eller anden stille privatvej, så er man klar til at kunne køre hvor som helst på et såkaldt »lille« kørekort.

Disse cykler med påhængsmotor koster ca. 900 kroner pr. stk., og der er ingen tvivl om, at de i meget væsentlig grad vil bidrage til et stort salg af lodsedler. Og så må man ikke glemme, at der er mange andre udmærkede gevinster i flyvelotteriet.

TYPEHJØRNET

7. Gloster Meteor Mk. 4



Tomotoret, lavv., monopl. Jager. Anvendes af det danske luftvåben som standardjager. Tosædet træningsversion — Mk. 7 — anvendes også af det danske luftvåben, men vil ikke få særskilt præsentation i typehjørnet. Mk. 7 adskiller sig kun fra Mk. 4 ved forlænget krop — samt er ubevæbnet. Mk. 4 har fire 20 mm kanoner.

Motorer:

To Rolls-Royce Derwent 5 reaktorer.

Data:

Sp.v. 11,3 m. Længde 12,5 m. Planareal 34,0 m². Tomvægt 4500 kg. Fuldvægt 6800 kg. Max. hastighed 940 km/t. Landingshastighed 165 km/t. Flyvestrækning 750 km. (1600 km m. ekstra-tanke). Tophøjde 14.900 meter.

TYPEKENDETEGN (se tegning).

Vinge: Lav, vandret centralplan, v-formede ydervinger, for- og bagkant i realiteten henholdsvis pilf. og omv. pilf. — giver elliptisk indtryk, klippede vingetipper.

Krop: Slang — næsten slangeagtig — fører sæde foran vingens forkant.

Haleparti: Højtsiddende haleplan, svagt pilf. forkant, afrundet bagkant. Enkel, usædvanlig formet finne (kantet oval).

Motorer: To cirkelrunde reaktorer anbragte på vingens midte, stikkende ud foran og bag vingen.

Detaljer: Hovedhjulets skræmme danner, når understellet er i indfældet leje, to tydelige buler i vingens underside mellem nacellerne og kroppen. Antennemast ca. på midten af kroppens overside.

Vigtigste kendetegn:

Forfra: Lavv., højtsiddende haleplan, enkel finne, cirkelrunde reaktorer midt på vingen, buler mellem krop og naceller.

Fra siden: Slangagtig krop, førersæde langt fremme, kantet/oval finne, antennemast.

Nedefra: Relativ lille sp.v., store motor-gondoler ragende ud for og bag vingen, tilsyneladende ellipse-formede vinger m. af-afskårne vingetipper. Udfyldninger ved krop og naceller. C. C.

Instruktøruddannelsen er grundlaget for oplæringen af de mange nye model-flyvere. KDA's klubinstruktørkursus støttes af FLYVELOTTET.

Sidste nyt fra Californien:

MEULENGRACHT SLAR ROBINSON

Dansk andenplads ved amerikansk konkurrence

3 nye danmarkrekorder og det første danske guld-C til Per Meulengracht?

Vi kan lige nå at få de sidste nyheder fra Californien med. De kunne tyde på, at Meulengracht alligevel har fået guld-c. I hvert fald har han sat nogle rekorder og gjort en usædvanlig fin konkurrencepræstation ved at slå John Robinson. Man spurgte forøvrigt i Örebro, hvorfor Robinson ikke var med til VM, og fik svaret: Han må ikke for sin kone. Ak ja, svæveflyvnings fjende nr. 1 — — —

Men tilbage til Per Meulengracht, der den 12.7. skrev følgende brev:

Kære Weishaupt!

Hermed endnu en hilsen fra Sunny California. Jeg har fornylig deltaget i et par svæveflyvekonkurrencer herovre, først i maj måned i Skafter nær Bakersfield, hvor jeg tog 3. plads for ensædte svæveplaner og opnåede de to sidste betingelser for sølv-c, og derefter 1.—4. juli i 7th Annual West Coast Championship Contest, hvor jeg blev nr. 2 af 36 piloter og 23 svæveplaner og opnåede på stævnets første dag begge betingelserne for guld-c, hvilket måske er det første danske??? Så vær venlig at reservere mig et nr.!

Jeg fløj fra El Mirage, Calif., til Dry Lake (25 miles NØ for Las Vegas, Nevada, 198 miles i luftlinie, opnåede 11.700' højdegevinst (flyvetid 5 timer 40 min.).

Den 3. juli fløj jeg med Jørgen Krebs som passager igen til Las Vegas 183,5 miles i luftlinie og sender, så snart jeg kan få papirerne i orden, ansøgning om anerkendelse

af disse 2 flyvninger som danske distance-rekorder for een- og flersædte svæveplaner.

Er i øjeblikket på en uges ferie nordpå fra Los Angeles, holder også ferie for svæveflyvning. Det var drønende varmt i ørkenen, så jeg fik nok for en overgang.

Det var dejligt køligt i 16.000's højde (— 3° C); men de lange køreture tilbage med planet på en trailer er lidt hårde i varmen (110—120° F).

På stævnets anden dag fløj jeg slet ikke, og på den sidste dag fløj jeg en 85 miles trekantbane på 2 timer 37 min.

Pointstillingen i konkurrencen blev:

Dave Johnson 614 points

Undertegnede 600 points

John Robinson 580 points

Johnnie R. fuldendte som den første i verden (?) guld-c med 3 diamanter.

Venlig H.

Per M.

— — —

Det ser altså ud til, at Meulengracht, hvis han har fløjet alene, har bestået guld-c-betingelserne med 318 km og en højdevinding på ca. 3500 m.

Endvidere synes han at have slået Rasmussens distancerekord på 297 km ved at flyve de 318 km, og han slår distancerekorden for tosædte svæveplaner, der tilhører Harry Nielsen fra Stamgruppen og er på 85 km, ved sin og Jørgen Krebs' flyvning på 294 km. Endelig synes han at have opstillet den første danske rekord over en 100 km lukket trekantbane med ca. 57 km/t.



Et billede fra en tidligere amerikansk konkurrence. Fra højre Paul Mac Cready jr., der blev nr. 2 i Örebro, diamanflyveren John Robinson samt Donald Pollard.



MODELFLYVERE I SOMMERLEJR

Lejrchefen, **Kurt Rechnagel**, fortæller om den årlige sommerlejr i Vandel

38 modelflyvere trodsede i ugen fra 10-15. juli civilisationens mest elementære krav for at få lejlighed til at dyrke deres dejlige sport. Selv om vejret ikke hele tiden var det allerbedste, for at sige det mildt, lykkedes det dog at få gennemført næsten alle planlagte konkurrencer.

Regnvejrstimer havde man rigeligt af, og en af dem blev fordrevet med en hvem-ved-hvad-konkurrence, som afvikledes under muntre former; et sjællænderhold måtte bide i græsset overfor en alliance mellem fynboer og jyder, men deres nederlag blev ikke stort.

Byggekonkurrencen

Til gengæld gik lejrens største præmie, KLM-pokalen og flyverejsen til Holland til en sjællænder, nemlig *Kaj Vendelbo Nielsen*, Roskilde. Hans A 1-model KVN 8 med beblanket krop og balsa-torsionsnase, hvilket snart er tradition for at vinde i denne konkurrence, var særdeles lækker og fint udført, og dommerkomiteen var ikke i tvivl om hans 1. placering.

Høst-Aris blev nr. 2 med sin fine landskampmodel i A 2, og herved er der jo det bemærkelsesværdige, at modellen først og fremmest er fremstillet for at flyve, og det kunne givet ikke siges om samtlige andre indstillede modeller. Disse var i øvrigt meget jævnbrydige, og man måtte gå stærkt i detaljer for at placere dem.

Kaj Vendelbo håber ved Hjælp af sin præmie at kunne komme til at deltage ved en stor international konkurrence i Holland til efteråret, så vi regner med, at dansk modelflyvning gennem KLM's fine præmie atter får lejlighed til at kontakte udenlandske kolleger.

Svævemodelkonkurrencerne

Der var ingen sensationer i A-klasserne, men det skiftende vejr satte sit præg på perioderne, og naturligvis krævede Vandel-termikken sine ofre. Det var imidlertid ikke nær så mange modeller, der forsvandt, som vi er vant til. Sejrherrer i A 1, 2 og 3 blev henholdsvis *Vagn H. Petersen* 650 sek., *Torben Østervig*, Odense, 680 sek. og *Henning Jørgensen*, Haslev, 667 sek.

I 1. periode af A 3 var man ude for det kedelige uheld at blive afbrudt midt i perioden af en militærøvelse; men efter stærkt interesseret at have overværet denne, blev man senere enige om en ordning til afvikling af A 3-flyvningerne.

I øvrigt havde vi jo ventet hver dag at blive forstyrret af Harvard-skolen, men til alt held for afviklingen af konkurrencerne viste den sig ikke på pladsen.

Dieselmodellerne

Disse bød i år på en hel del fine flyvninger, og det har interesse at nævne, at Kaj Vendelbo placerede sig som nr. 2 med 312 sek efter klubkammeraten *Vagn H. Petersen* med 369. *Høst-Aris* var meget uheldig i denne konkurrence, idet han fik ødelagt et par lækre diesel'er. Den sidste af disse var forsynet med lunte-timersystem, som både sørgede for afbrydelse af motor og for udløsning af vipstjerten, som både på denne model og på landskampmodellen viste sig at virke ganske fortrinligt, og det er givet, at

vipstjerten vil få vid udbredelse, især inden for den mere eksklusive del af modelflyverne.

Danmarksrekord ved DM

Linestyringsfolk har efterhånden fået ry for at være meget dårlige konkurrenceflyvere, og skal man dømme efter DM'et er det ikke helt galt. Kun 3 mand af 12 gennemførte. Var det galt med kvantiteten, fej-



Kaj V. Nielsen med KLM-vindermodellen samt Åge Høst-Aris med nr. 2.

lede kvaliteten ikke noget, idet *Henning Bruun*, Esbjerg satte ny danmarksrekord på 125,22 km/h. Han blev sikker mester, og kun een havde haft chance for at true ham, nemlig *Ole Mouritzen*, Aalborg, som dagen før fløj på den rigtige side af 100 km/h. Han måtte nu nøjes med en 3. plads, da han p. gr. af havari måtte flyve med kunstflyvningsmodel. Nr. 2 blev *Kai Simonsen*, Esbjerg, også med kunstflyvningsmodel, med 64,2 km/h.

Reklame for KDA-modellen »Cleo«

Vejrets udvikling til den gale side gav velbegrundet frygt for, at klasse C helt

Jeg kan ikke lide at sælge lodsedler —

sagde en af vore kendte modelflyvere. »Men jeg gør det alligevel, for vi må alle hjælpe med til at fremme flyvesagen.«

skulle blæse fra hinanden. Dette kom imidlertid næsten kun til at gælde Ekelund i bogstaveligste forstand, og trods den kraftige vind i alle perioder fløj CLEO både en pæn førsteplads og andenplads hjem til sine ejere *Ole Olesen*, Pingvinen (170 sek) og *Erik Møller*, Svendborg (151 sek). Selv om de små gummimotormodeller altså klarede sig hæderligt, var vejret et nummer for hårdt for kunstflyvnings-DM'et, som derfor desværre måtte aflyses.

Jetex-flyvninger

Bedre forberedte modeller og en rigtigere anbringelse af aggregatet gav i år større chancer for at vinde den udsatte Jetexmotor, men alligevel lykkedes det ikke. I år holdtes der veritabel konkurrence i klasse E, og det blev *Verner Buch-Andersen*, der vandt med 88 sek. Flere andre af modelerne var særdeles lovende, men da det trods alt er temmelig hårde vilkår at gå til konkurrence under, ikke at have lejlighed til selv at gå og pusle med modellen nogle aftener forud, forblev Jetex'en altså i KDA's varetægt.

Den 15-årige Verner Buch-Andersen vandt Fuglspokalen

Med hele 133 points sejrede ovennævnte medlem af »Pingvinen«, København i pointskonkurrencen i lejren. Denne klub var gået systematisk på jagt efter points og vandt da også holdkonkurrencen stort med 330 points, men det blev altså den yngste på holdet, der scorede flest.

Han har deltaget i de fleste af lejrens konkurrencer og taget internationalt A-diplom, og desuden naturligvis været med i Pingvinens interne klubkonkurrencer, som var et vigtigt led i klubbens slagplan. Umiddelbart før lejren tog han C-diplom med sin A 2-model »Æskibald«, og i selve lejren forlænge hans D 1'er »Hulkenfryd« ham med diesel-A'et. Det er en mand med fremtid for sig i modelflyvning.

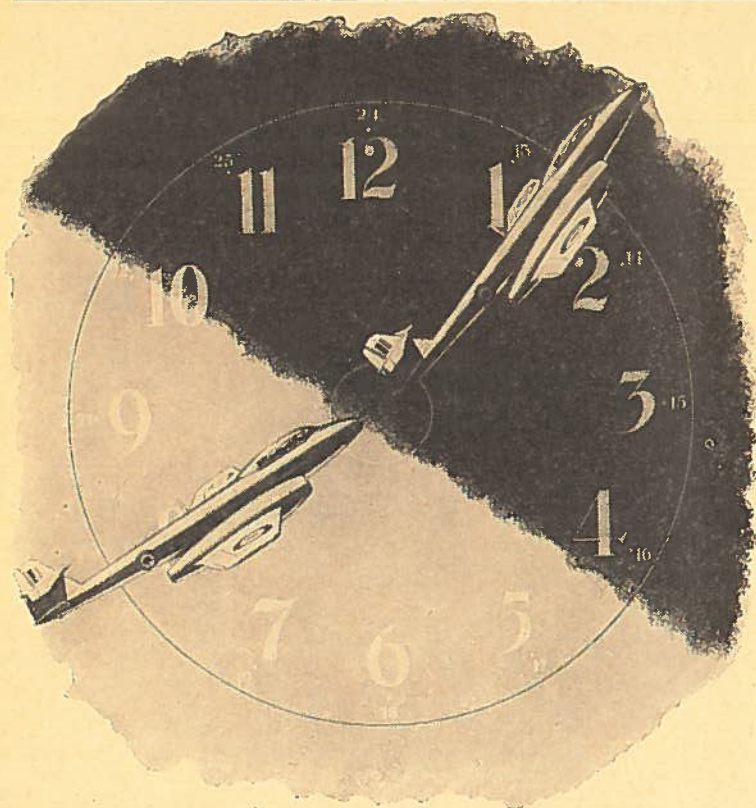
Humøret blomstrer

Modelflyvernes traditionelle, strålende sommerlejrhumør fornægtede sig ikke heller denne gang, men blomstrede frodigt og kulminerede på lejrens næstsidste dag med frembringelsen af et pragtfuldt fugleskræmsel i lejrkommandanten *Strits* skikkelse, som troned på skorstenen hele eftermiddagen. Samme humør hjalp også over de praktiske vanskeligheder, og det er vist de fleste af deltagerne, som har lyst til at komme til Vandel igen næste år, om ikke militæret skal bruge »vores« gård.

Undertegnede vil i al fald gerne — som deltager.

Kurt Rechnagel

Takket være FLYVELOTTERIET har KDA kunnet ansætte en førstestrutør til hjælp for klubberne. Han uddanner klubinstrutører, besøger klubberne, arrangerer de store modelflyvekonkurrencer og andre arrangementer og besøger en lang række andre teknisk-organisatoriske opgaver.



a trainer for night flying

All in the day's work

FOUR JOBS IN ONE—
AND MORE TO COME

GLOSTER METEOR

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
GLOUCESTER, ENGLAND
BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

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



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8-13

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

„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

ERHVERVSFLYVER

godkendt som selvstændig instruktør, søger arbejde straks eller senere. Billet mrkt. 14 modtager FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

TIL SALG

Klemm 25 — 2 pers. flyvemaskine, brugt
450 timers flyvetid inden hovedeftersyn

Beslag til Grunau Baby II b
Nye kompasser og 5 m's vario-metre
Brugt 4 volts Wendezeiger

DANSK AERO A/S
Vesterport 471, V . Telf. Byen 1771

FLYVEMASKINER

KZ VII og KZ III til salg

Billet mrkt. 15 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

TIL SALG

1 stk.

LINKTRÆNER

som ny

Billet mrkt. 16 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler
Nye og brugte cykler, reparationer og
ovnlakering — cyklemotorer

Fiskergade 17, tlf. Luna 622
Salg på ratebetaling

KALENDER

Motorflyvekalender:

19.—20. 8. Flyvedagskonkurrence, Esbjerg.
19. 8. Kemsley Challenge Trophy Race
(Int.) Fairwood Common Aerodrome, Swansea.

Svæveflyvekalender:

30. 7.—12. 8. KDA's svæveflyveskole, Ålborg:
S-kursus med mere.

Diverse:

5. 9.—10. 9. SBAC-show. Farnborough.

Modelflyvekalender:

16.—23. 8. International uge. Eaton Bray.
27. 8. Danmarksmesterskab f. motormodel-
ler (Fyn).
24. 9. DM for svævemodeller (Sjælland).
5. 10. Opgørelse for 3. kvartal i points-
konkurrence.
10. Residentie-Cup-konkurrence (Holland).
22. 10. Femte distriktskonkurrence.
3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og årsrekordår slutter.

— og så var der

det medlem af en flyveklub, som nok
ville nyde godt af de fordele, FLYVE-
LOTTERIET gav ham, men som ikke
selv ville sælge lodsedler. Ham håber vi
ikke at møde i år.

RAF og modelflyvning

Hvor stor en betydning RAF tillægger modelflyvning, forstår man, når man erfarer, at der indenfor RAF's rammer er blevet oprettet en modelflyveorganisation, som ovenikøbet skal have sin egen plads på forsvarsbudgettet. Selv om tilskuddene ikke bliver store, da medlemmerne også selv skal betale kontingent, er det dog interessant, at de overhovedet eksisterer. Den nye organisation har allerede 150 tilsluttede modelflyveklubber og ca. 2.000 medlemmer. Grunden til oprettelsen er, at der indenfor RAF i det små har været livlig modelflyveaktivitet.

Den nye organisations første plan er et stort modelflyvestævne i 1950 og en RAF-modelflyvekonkurrence i alle klasser. Formanden er Group Captain C. F. Pearce, RAF station, Debden, Essex med Squadron Leader R. B. Lord, RAF station, Wittering, Northants., som sekretær og Flight Lieutenant Cooke, D. F. C., A. F. C., D. F. M., som kasserer. Bestyrelsen består af repræsentanter for alle kommandoer (Fighter, Bomber, Coastal og Transport Commands).

Group Captain Pearce udtaler bl. a. »Den almindelige menig i RAF kommer ikke i luften ret ofte. Hans arbejde ligger i fredstid på jorden. Interessen i modelflyvning er en meget vigtig sag som kan lære medlemmer af RAF meget om virkelige fly. Ved at give sig af med modelflyvning lærer den menige hvorfor et bombefly kan holde sig i luften. Vigtigt områder som f. eks. trimning, tyngdepunkt etc. er sædvanligvis ret ukendte men kan gennem modelflyvningen blive letforståelige for enhver.«

C. C.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 80, 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

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

★

Leverandør til:

Det Danske Luftfartselskab
Det Norske Luftfartselskab
Hærens Flyvertropper
A/B Flygmotor - Trollhättan
Skovlunde Flyveplads
Københavns Flyveklub



KØBENHAVNS TRYKLUF SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Svæveflyveklubber

tilsluttet KDA

Århus Svæveflyveklub,
Karl Larsen, Ove Gjeddesgade 3, Århus.
•Aviator•,
Buch Petersen, Tordenskjoldsg. 10, Ålborg.
•Avion•,
A. Trachsel, Kløvervej 8, Frederikshavn.
Birkerød Flyveklub,
Hårby Hansen, Ellevej 13, Hørsholm.
Bornholms Flyveklub,
Ove Rasmussen, St. Torvegade 33, Rønne.
Esbjerg Svæveflyveklub,
A. Iversen, Nygårdsvej 139, Esbjerg.
•Falster•,
fru Krøger, Nr. Boulevard 17, Nykøbing F.
Frederiksborg Svæveflyveklub,
Alfr. Willerup, Slotsgade 9, Hillerød.
Havdrup Solrød Svæveflyveklub,
Ej. Nielsen, Vinkelvej, Havdrup.
Herning Svæveflyveklub,
Poul Nielsen, Lykkevej 9, Herning.
Kolding Svæveflyveklub,
Ej. Lund, Alpedalsvej 81, Kolding.
Køge Svæveflyveklub,
B. Frikke, Bjerggade 9, Køge.
Nykøbing Sj. Svæveflyveklub,
K. Andersen, Algade 45, Nykøbing Sj.
Næstved Svæveflyveklub,
Tage Denager, Roarsvej 1, Næstved.
Odense Svæveflyveklub,
Sv. Skou, Brogade 6-8, Odense.
Polyteknisk Flyvegruppe,
Øster Voldgade 10, K.
Randers Svæveflyveklub,
N. J. Thorup, Thorsgade 5, Randers.
Skive Flyveklub,
Th. Petersen, Nygade 1, Skive.
Slagelse Flyveklub,
H. Iversen, Gyldenløvesgade 4, Slagelse.
Sportsflyveklubben,
Ø. Fastner, Jens Munksgade 22, Ø.
Stamgruppen,
Carl Kotvig, Polensgade 18, S.
Struer Svæveflyveklub,
Th. Bitsch, Jernbanegade 6, Struer.
•Sydlolland•,
F. Jacobsen, Østergade 4, Rødby.
Vejle Svæveflyveklub,
Wagner Sørensen, Vardevej 76, Vejle.
Viborg Svæveflyveklub,
P. Petersen, Vestergade 3, Viborg.

Man vil i ovenstående liste savne adresse på nogle klubber, der ellers er aktive nok, deltager i konkurrencerne, og som for de flestes vedkommende ligesom ovenstående også har betalt deres kontingent. Imidlertid har disse klubber ikke kunnet tage sig sammen til at indsende den underskrevne overenskomst med KDA, og før dette finder sted, kan man ikke fuldt ud regne dem for tilsluttet. Lad os få disse overenskomster ind aldeles omgående. Hvis de ikke kommer, bliver KDA nødt til at tage skarpere forholdsregler. To modellflyveklubber, der manglede, er allerede sat i karantæne.

Takket være **FLYVELOTTARIET** har danske modellflyvere kunnet deltage i internationale modellflyvekonkurrencer og vandt ifjor den nordiske landskamp. I år har vi netop deltaget i Wakefieldkonkurrencen i Finland og i A2-konkurrencen i Sverige. Skal vi fortsat kunne sende hold til udlandet, må modellflyverne sælge mange lodsedler.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: Byen 5348 Postgiro: 25680
Kontoret er åbent fra kl. 12—17. Lørdag kl. 12—14.

Generalsekretæren træffes i kontortiden.
Dansk Luftsportsråd: Adr. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, t., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Civilling. Hans Harboe.
Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.
Civilling. Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Wermuth Jensen.
Civilling. Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852.
Formand: Johs. Thinesen, Lund pr. Hammerum.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. Amager 9695.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

Indbydelse til flyvestævne i England

ROYAL Aero Club i London har indbudt til en international handicapflyvning lørdag den 16. september 1950, nærmere betegnet som »Daily Express Challenge Trophy Air Race«.

Konkurrencen er åben for alle typer af flyvemaskiner uanset nationalitet, hvad enten de tilhører en privatperson, en organisation eller et firma, dog under den forudsætning, at største fart ved jorden er mindst 160 km/t.

De deltagende flyvere skal være i besiddelse af et af den nationale aeroklub godkendt certifikat, og de skal kunne fremvise et bevis for at have mindst 100 timers soloflyvning.

Konkurrencen strækker sig over en bane på 202 statute miles, og de deltagende luftfartøjer vil få et handicap, udregnet på grundlag af største fart.

De deltagende luftfartøjer inddeles i klasser, inddelt efter luftfartøjets fuldvægt. Eksempelvis omfatter klasse 1a. luftfartøjer med fuldvægt under 500 kg, klasse 1b. luftfartøjer med fuldvægt fra 500 kg til 1000 kg o.s.v.

Foruden selve trofæet, som er udsat af bladet *Daily Express*, er der en førstepræmie på 1000 eng. pund sterling, en andenpræmie på 500 pund sterling og en tredjepræmie på 250 pund sterling.

Fristen for anmeldelse er sat til den 19. august, og der skal betales et anmeldelsesgebyr på 10 pund sterling.

Eventuelle nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til Kongelig Dansk Aeroklub, Nørre Farimagsgade 3, København K. Tlf. Byen 5348.

Fra rekordernes verden

FAI har anerkendt Jim Cooksey's rekord over 1000 km lukket bane med en Gloster Meteor 8 d. 12. 5. 50 på 822.256 km/t.
Endvidere en amerikansk rekord på 7469 m højde for flyvemaskiner mellem 500 og 1000

kg fuldvægt, sat af Mrs. Ana Luisa Branger med en Piper Special. (31. 3. 50).

Zurakowski's London—København-rekord d. 4. 4. er anerkendt med 871.344 km/t.

John Cunningham har med Comet'en fået anerkendt en London—Cairo-rekord d. 24. 4. på 686.558 km/ og d. 11. 5. en Cairo—London-rekord på 621.026 km/t.

Turistflyvning fra Herning

At man ikke bare skal sidde med hænderne i skødet og vente på, at kunderne skal komme strømmende og flyve, er noget, de fleste erhvervsflyvere har opdaget. Herning Luftfart har arrangeret 6 turistture som en slags udvidede rundflyvninger, hvor man kan komme ud og se nogle af Jyllands smukke egne fra luften. F. eks. findes en Gudenå-tur, der følger åen fra dens kilde til udløbet i Randers Fjord, der findes en Limfjordstur, en Molstur o. s. v. Priserne varierer fra 30 til 60 kr. pro persona under forudsætning af, at der er tre passagerer pr. tur. Det er en god idé, som også vandt god genklang i den lokale presse og forhåbentlig også hos turistene.

FRA 1891

I et gammelt ugeblad »Illustreret Tidende« 16. august 1891 læses følgende under serien: »Kuriose Materier«:

Fuglene og vinden

Nyere Forskninger har bragt flere ret mærkelige Ting for Dagen med Hensyn til Fuglenes for os Mennesker saa gaadefulde Flugt gennem Luften. Det er saaledes bevist, at der findes en bestemt Forbindelse mellem Vinden og Fuglenes Flugt. Thi det er Vinden, og særlig Modvinden, der ligesom bærer Fuglene frem og op; og det er bekjendt nok, at Fuglene, naar de pludselig flyver op, stedse tager Retning mod Vinden. Den smukke Maade at flyve paa, som man f. Ex. kan iagttage hos en Stork, denne rolige, svævende Flugt, under hvilken Fuglen ikke slaar med Vingerne, men hvilende paa dem holder dem udbredte, er ikke mulig uden Vindens Hjælp. Thi Storken, der som Flyver er en Stympet mellem høje Trær, bliver en sand Mester, naar den kommer op i højere, fri Luftlag, hvor den faar det friske Vindpust under Vingerne. Naar Fuglene trækker bort mod Syden, benytter de Modvinden, og naar de undervejs, som det hyppig sker, dødelig udmattede synker ned paa Skibene, saa er Grunden hertil maaske den, at Vinden har vendt sig.

En fransk Videnskabsmand, Mouillard, iagttog et mærkeligt Tilfælde. En Ørn sad i Toppen af et Asketræ, da det just begyndte at lufte; Fuglen bredte Vingerne ud og lod sig falde ned mod Vinden, der bar den over to Hundrede Alen i Vejret, uden at den behøvede at gøre et eneste Slag med Vingerne. — Vi Mennesker stræber efter at lære Hemmeligheden med Fuglenes Flugt at kjende for ogsaa at erobre Luftens Rige. Og allerede i mer end hundrede Aar har man kjendt Luftballonen, men Vinden er netop Luftsipperens argeste Fjende, og Ballonen maa lade sig føre, hvorhen Vinden blæser. Derimod er Vinden, som ovenfor vist, netop til Fremme af Fuglenes Flugt, og denne Kjendsgerning gjør det virkelig sandsynligere, at man engang med Tiden vil kunne naa til Løsningen af det bestandig svævende Spørgsmaal: er det os Mennesker muligt at flyve?

»Vi vil gerne have tilskud —«

— er klubberne altid flittige til at skrive til KDA. Men den første reaktion, når ansøgningen skal behandles, er altid at undersøge: Hvor mange lodsedler solgte klubben sidste år.

APOLLO

Drevet af 4 Armstrong-Siddeley "MAMBA" propul-turbiner

Den nye Transport-Epokes Banebrydere



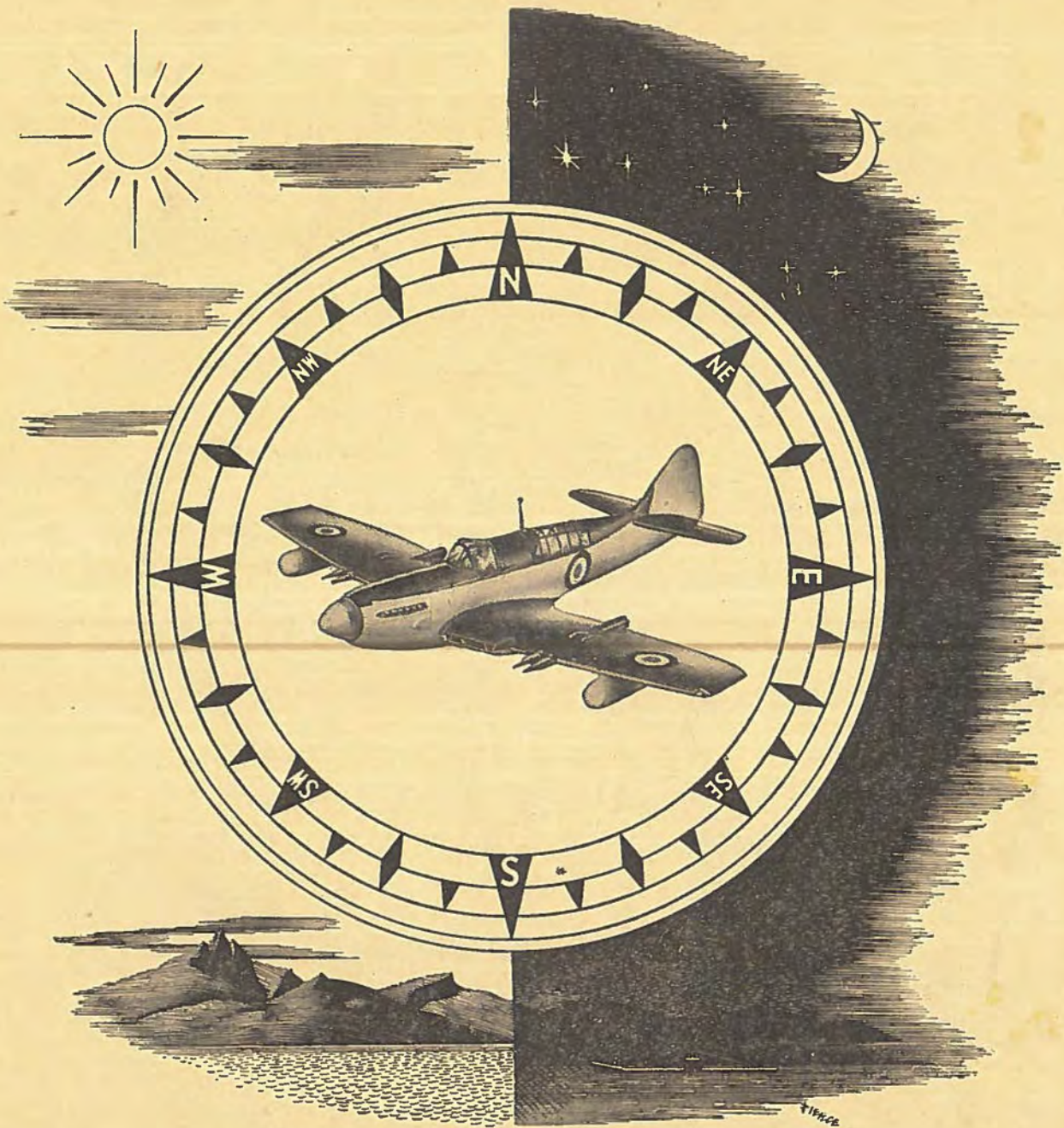
FREMGANGENS

AWA
HWA

PACERE

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. BAGINTON, COVENTRY. BRANCH OF HAWKER-SIDDELEY GROUP LTD.

Komplet udstyret til dag- og natflyvning



Anvendelig i ethvert klima verden over

DEN ALSIDIGE *'Firefly'*

REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND — CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENLUND, DANMARK
THE FAIREY AVIATION COMPANY LTD. . HAYES . MIDDLESEX . ENGLAND

PRIS
Pr. årgang kr. 6.00
Pr. nummer 50 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

23. ÅRGANG

— SEPTEMBER 1950 —

PRIS 50 ØRE



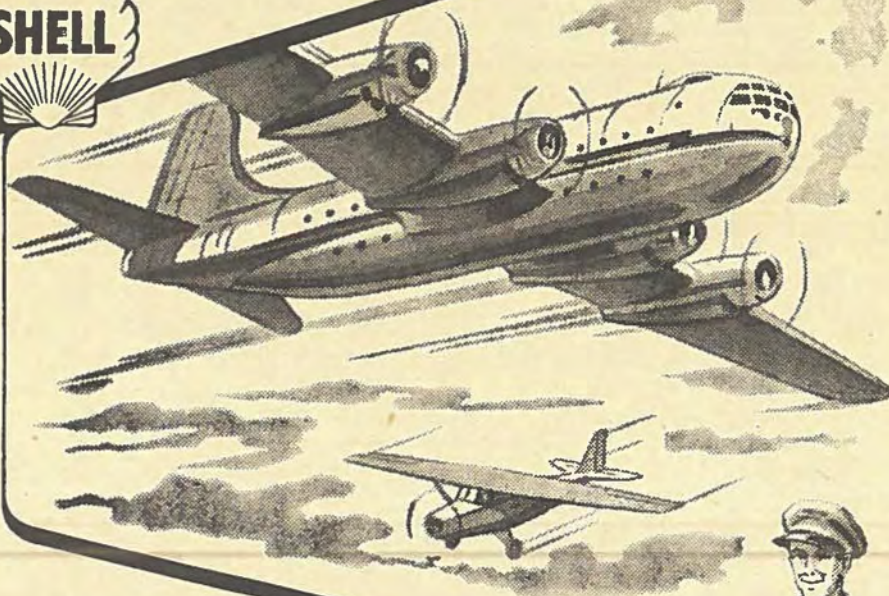
Fra den Internationale svævemodelkonkurrence i Trollhättan: Åge Høst-Åris fra Odense gør sin A2-model klar, hjulpet af Jørgen S. Petersen. Selv om han i de svenske blade var afbildet som 70-årig, er Høst-Åris endnu kun 59.

9

INDHOLD:

Reaktionsdrevne jagere for hurtige til taktisk luftstøtte? ★ Målrakordflyvningen Ry-Karlshamn ★ Turbinebrændstof ★ Til internationale modellflyvekonkurrencer i Finland og Sverige

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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING - SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING

Nr. 9

September 1950

23. årgang

Gør noget for klubbernes ikke-flyvende medlemmer

FRA mange motorflyveklubbers side har der i de senere år lydt røster om, at det er så svært at holde sammen på medlemmerne. Det går nogenlunde med de medlemmer, der flyver, men med de mange ikke-flyvende medlemmer er problemerne vanskeligere. Alle de mange ikke-flyvende klubmedlemmer har indmeldt sig af interesse for flyvningen, og derfor må der gøres noget for at holde denne interesse vedlige. Opgaven er imidlertid ikke så let for den enkelte klub; men den må løses på en eller anden måde.

Den mere intime kontakt, der er blevet sluttet mellem motorflyveklubberne og KDA, efter at klubberne er blevet direkte tilsluttet Aeroklubben, vil uden tvivl yde sit store bidrag til opgavens løsning. KDA vil efter al evne hjælpe til med foredrag og andre „aftener“ og har allerede i foråret ved foredragene i Odense, Århus og Ålborg og flyverballet i Odense vist, at den vil gøre et arbejde for hele landet.

Det er selvfølgelig ikke altid lige nemt at finde på nye og gode idéer, og derfor vil det sikkert være kærkomment for alle parter, hvis en eller anden klub fik en god idé og lod denne gå videre til KDA, som igen kunne gøre andre klubber landet over delagtige i idéen. Når alle løfter i flok, må det kunne lykkes at samle de mange ikke-flyvende klubmedlemmer — og ikke blot at vedligeholde disses interesse for flyvning, men også at få nye medlemmer vundet for flyvesagen.

FLYV.

FLYVELOTTERIET

tegner til at blive udsolgt

Odense Svæveflyveklub i toppen
ved salg af over 8000 lodsedler

ENDNU er det lidt for tidligt at bringe noget endeligt resultat over salget af flyvelotteriets lodsedler, men vi synes, at vi skylder alle klubber at give en kort oversigt over, hvor situationen ligger. Lad det være sagt med det samme: det er vor absolutte opfattelse, at salget går godt, og at der på det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er solgt betydeligt flere lodsedler end på samme tidspunkt i 1949. Og vi har indtrykket af, at klubsalget også går bedre, end det gjorde forrige år. Fra mange sider hævdes det, at det er bilen, som bevirker det større salg, og det er jo kun godt det samme.

Selvfølgelig er der arbejde forbundet med at sælge vore lodsedler, men når resultatet af salget også kommer hele flyvesagen — og dermed klubbernes arbejde tilgode — så er arbejdet heller ikke gjort forgæves. Og lodsedlerne kan sælges, når bare der bliver gjort noget. Det allertidligste bevis herfor har vi fået fra Odense. Klubberne i Odense lå forrige år i spidsen, og det kommer de også til i år. I hvert fald er det ganske givet, at Odense Svæveflyveklub kommer ind som en flot nr. 1. Pr. 20. august var klubben allerede oppe på et salg, der lå i nærheden af de 8000 lodsedler. Bravo Odense Svæveflyveklub! I har vist, hvordan sagen skal gribes an!

Klubberne sælger godt

For at få lodsedlerne spredt over hele landet på den mest hensigtsmæssige måde skrev Flyvelotteriet til samtlige landets kiosker og et stort antal boglader og bad om en håndsrækning for sagens skyld — og denne er det også lykkedes at få. Ca. 55.000 lodsedler kom i handelen på denne måde. Klubber fik efter anmodning tilsendt ialt 50.700 lodsedler, og de er fordelt således: 15 motorflyveklubber mente at kunne sælge 15.000 stk., 25 svæveflyveklubber fik 24.900 stk., og 34 modelflyveklubber bad om at få tilsendt 10.800 lodsedler. Det vil sige 74 klubber har ialt fået 50.700 lodsedler, og vi regner selvfølgelig med, at ingen af disse sedler kommer retur. Resten af de 125.000 lodsedler er udeliveret til forskellige andre salgssteder, således at vi med klubber, kiosker, boglader og andre sælgere ialt har ca. 800 salgssteder.

Selvfølgelig er det meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at fordele lodsedlerne på den helt rigtige måde i første omgang. Der, hvor der bliver solgt meget det ene år, går det måske dårligt året efter. Derfor kom vi ud for, at vi allerede den 2. august var udgået for lodsedler og var nødsaget til at skrive rundt til alle klubberne for at bede om at få alle lodsedler retur, som de respektive klubber ikke med sikkerhed mente at kunne få solgt. Vi fik også en del retur, som blev sendt videre til de ivrige sælgere. Da vi derfor på et så tidligt tidspunkt har givet et varsko, regner vi bestemt med, at klubberne sælger de restbeholdninger, de ligger inde med. Og måske er det allerede sket, når dette nummer af FLYV kommer læserne i hænde, for vi har indtrykket af, at klubberne virkelig gør et stort arbejde for at hjælpe sagen.

Flyvelotteriet fritages for stempelafgift

Når vi får udsolgt — vi siger udtrykkeligt når og ikke hvis — vil det økonomiske resultat af Flyvelotteriet 1950 blive lige så stort som forrige års, nemlig ca. 90.000 kr. Men det skyldes en anden medvirkende årsag end det gode salg. Loven siger, at der af solgte lodsedler skal svares en afgift til staten på 30 %, og at kun de første 15.000 kr. er fritaget for afgift. Det vil sige, at Flyvelotteriet — når det har solgt alle sine 125.000 lodsedler — skulle betale 30 % af 110.000 kr. eller med andre ord 33.000 kr. i afgift til staten. Til alt held er der kommet en bestemmelse, som giver Skattedepartementet bemyndigelse til i givet fald at fritage for betaling af denne afgift. Flyvelotteriet søgte om denne fritagelse, og til vor store glæde har vi fået meddelelse om, at skattedepartementet har fritaget os for betaling af de 30 % i stempelafgift. Vi er selvfølgelig skattedepartementet meget taknemmelig for denne store og betydningsfulde håndsrækning.

Foreløbig bringer vi klubberne en tak for den indsats, der allerede er gjort, og vi regner med at kunne føje et hurra hertil, når alt meldes udsolgt.

Flyvelotteriet.

Er reaktionsdrevne luftfartøjer for hurtige til taktisk luftstøtte?

Interessant konkurrence i USA

MAN har fra flere sider — også fra amerikanske — villet gøre gældende, at de reaktionsdrevne jagere var for hurtige til taktisk luftstøtte under kampene i Korea, og at anvendelsen af propeldrevne luftfartøjer ville være langt at foretrække, fordi træfsikkerheden fra disse var betydeligt større. De samme synspunkter blev hævdet før Koreakrigen, idet største parten af den amerikanske hær stabsofficerer nærrede mistillid til de reaktionsdrevne jagere, hvor det drejede sig om at anvende jageren til angreb mod mål på jorden. De havde lært flyvemaskinen at kende under den 2. verdenskrig. Når et eller andet generende punkt trængte til en omgang, så kom det propeldrevne luftfartøj og hjalp til med bomber, raketprojektiler og maskingeværild. Man havde erfaret, hvordan det på denne måde var muligt at gøre det af med tyske kanonstillinger, kampvogne, vognkolonner o. l.

Man var derimod ikke sikker på, at det samme ville være muligt med luftfartøjer, der havde en dobbelt så stor fart og en halv så stor rækkevidde. Var det overhovedet muligt for en flyver, der bevægede sig med en fart på 800–900 km/t at få øje på en kampvogn — for slet ikke at tale om at ramme den?

Hærens højere officerer inviteret på flyveture

Det var den slags spørgsmål, der betød så meget for soldaten på jorden, der i kritiske situationer var afhængig af luftstøtte — og som også plejede at få den. Da det amerikanske luftvåben gik over til indførelsen af reaktionsdrevne luftfartøjer til taktisk brug, blev der givet udtryk for, at det vist ikke bar sig helt rigtig ad overfor sine kolleger på jorden.

Samtidig med at luftvåbnet anskaffede helt nyt materiel, måtte det derfor i gang med et større propagandarbejde overfor hæren. Det første man gjorde var at invitere hærens højere officerer på en flyvetur i et reaktionsdrevet luftfartøj, og det viste sig at være en god idé. Hærens generaler syntes at de reaktionsdrevne luftfartøjer var behagelige at sidde i, de fløj støt, og man havde et udmærket udsyn fra dem. De havde svært ved at forstå, at de bevægede sig i

luften med en fart på mellem 800 og 900 kilometer i timen. Der blev også afholdt en række demonstrationsflyvninger, hvor luftvåbnet viste de nye reaktionsdrevne typers angreb mod mål på jorden. Men al dette var udelukkende demonstrationer efter et omhyggeligt tilrettelagt program. Hvordan de reaktionsdrevne luftfartøjer vilde klare sig i en virkelig konkurrence, manglede man endnu svar på.

Der afholdes realistiske øvelser

Men svaret fik man, da Air Training Command i foråret afholdt sin store konkurrence i skydning fra jagere på Las Vegas Air Force basis i Nevada. Her fik reaktionsdrevne jagere lejlighed til under skarp kontrol at konkurrere på lige fod med eenmotorede jagere fra den 2. verdenskrig som f. eks. F-47 Thunderbolt og F-51 Mustang. De nye luftfartøjstyper fløj dobbelt så hurtigt som propeltyperne — og de opnåede bedre resultater. Når jagerflyverne får endnu mere erfaring i behandlingen af reaktionsjagere, så vil forskellen mellem disses resultater og propeljagernes blive endnu større.

Konkurrencen blev afholdt af flere grunde. At vise tropperne på jorden, hvad de kan forvente, når de behøver luftstøtte, var kun een af dem. Konkurrencen gav også luftvåbnet et begreb om, hvor effektiv dets træning havde været, og den viste jagerflyverne, hvordan de kunne løse deres opgave på en endnu bedre måde. Gennem spørgeskemaer, som hver enkelt flyver skulle udfylde efter endt opgave, indsamledes en mængde værdifuldt materiale om individuel tænkning. Og endelig viste den, at reaktionsdrevne eskadriller i kamp kan operere på sekunder efter en forud fastlagt plan, og at de kan gennemføre flere opgaver dagligt.

De 19 3-mands hold, som deltog i konkurrencen, gennemførte over 1100 flyvninger med ialt 1300 flyvetimer i de ni dage, stævnet varede. Og de gjorde det godt. Intet luftfartøj og intet menneske kom noget til.

Der må først tilkæmpes luftoverlegenhed

Idet man lagde vægt på, at reaktionsdrevne luftfartøjer skulle kunne gennemføre sine opgaver lige så godt som propel-

drevne jagere havde gjort det, havde man ladet konkurrencen omfatte seks forskellige arter af skydninger; fra luftfartøj mod luftmål i 4000 m; fra luftfartøj mod luftmål i 6000 m; dykbombning; skydning med raketter, bombeangreb fra lav højde, og den såkaldte strafing. De opnåelige points var ligeledes fordelt mellem skydning i luften og skydning mod jordmål. Derved gjorde man ret og skel overfor et luftvåbens førende opgaver: at bekæmpe fjenden i luften, og — den taktiske opgave eller luftstøtten til tropperne på jorden — at ramme fjenden, hvor han er. »Job nr. 2 kan ikke praktiseres før job nr. 1 er løst på tilfredsstillende måde«, siger chefen for det amerikanske luftvåben, general Hoyt S. Vandenberg.

»Det har intet med virkeligheden at gøre at tale om landoperationer, har general Vandenberg udtalt i et radiointerview, »når man står overfor en vældig fjendtlig overlegenhed i luften og overfor en modstander, som er overvældende numerisk overlegen med hensyn til styrker på jorden. Under sådanne forhold gælder det først og fremmest om så hurtigt som muligt at opnå herredømmet i luften. Under den sidste verdenskrig varede det tre år, inden det, ved fælles amerikansk og britisk hjælp lykkedes at opnå det »herredømme i luften«, som var nødvendig for landgangen i Normandiet.«

Øvelserne foregår som holdkonkurrencer

Under stævnet i Las Vegas gjaldt det om at opnå points, men vel at mærke kun, hvis de kunne skaffes under forhold, der svarede til virkelige krigssituationer. Skydning fra luftfartøj mod luftmål måtte foretages under en vinkel på mindst 15°; raketter måtte afskydes og bomber måtte kastes fra højder på ikke under 600 m, og direkte angreb mod jordmål måtte foretages fra mærkede linier, der lå 200–300 m fra selve målet.

De 19 hold, der konkurrerede, repræsenterede 16 jager-operationsenheder, baseret i Japan, Alaska, Tyskland og de Forenede Stater; endvidere to National Guard grupper fra Florida og Utah, samt den eskadrille, der lærer flyverne på reaktionsdrevne jagere at skyde i Las Vegas. Hvert hold måtte stille med en reserveflyver, to reserveluftfartøjer og et jordpersonale på indtil 25 mand.

Cheferne for de nitten grupper (flyverafdelinger) deltog i en særlig konkurrence, der desværre viste, at de gode chefer tilbringer for megen tid ved skrivebordet.

For hver opgaves udførelse var fastsat ganske bestemte klokkeslet, lige fra det øjeblik motoren kom i gang og starten fandt sted, tidspunktet for ankomsten til målet, og landingen. Luftfartøjer, som ikke star-

REAKTIONSDREVET:

Republic F-84 E Thunderjet med 32 raketter af kaliber 12,7 cm foruden normal bevæbning.



tede til fastsat tid, blev betragtet som havende forfejlet deres opgave, og det gav nul points.

Der vankede ingen godtgørelse i points for ammunition, som på grund af en eller anden funktioneringsfejl ikke var blevet afskudt, for bomber der var blevet hængende i holderne, eller for noget som helst andet, der skulde betjenes af flyverne eller jordpersonalet. Øvelserne var helt og holdent lagt an som holdprøver, hvor det gjaldt om at yde det bedst mulige samarbejde indenfor hver flyverafdelings hold.

Målene er ikke ret store

De udlagte mål på jorden var ikke ret store. Målet for lavangreb var kun 3 m i kvadrat, og det var jo ikke ret meget, når man kom flyvende med en fart på 800 km/t; det var ganske givet ikke nemmere at få øje på end et lokomotiv eller en kampvogn. Alle skuddene skulde være afgivet, inden luftfartøjet passerede en markeret linie, ca. 250 m fra målet. Der var ikke noget med at flyve klods op til skiven. Målene for bombe-kastning fra ganske lav højde var 8x6 m, og det synede jo ikke ret meget, når bomberne skulde udløses fra en mindste afstand på 200 m. Målene for dykkekast og skydning med raketter var pyramider med en grundflade på 2,5 m. Udløsningen (affyringen) måtte ikke foretages i lavere højde end 600 m.

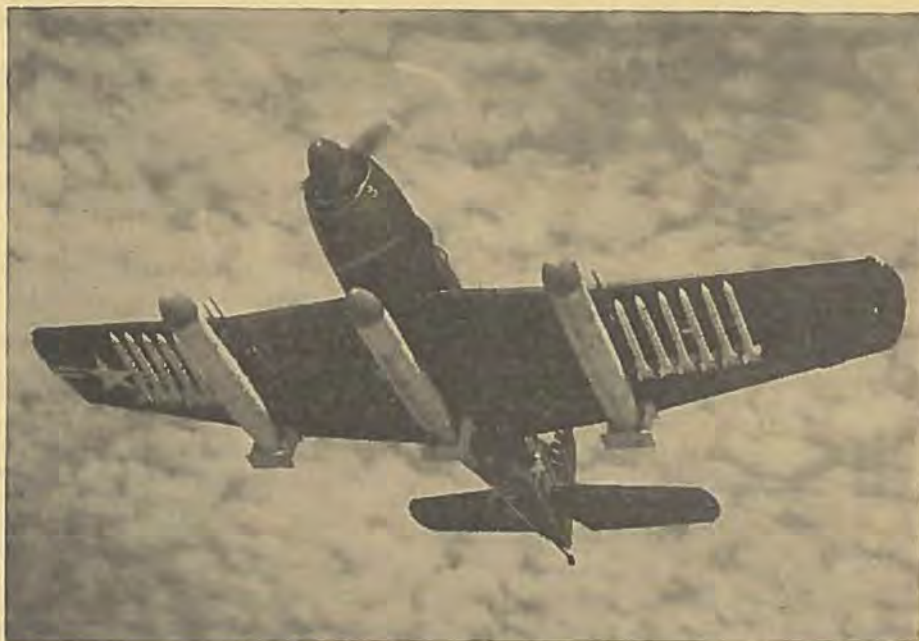
Der var mange dommere og hjælpere i funktion for at påse, at alle foreskrevne regler og bestemmelser blev nøje overholdt, og efter øvelsernes afslutning var det den almindelige mening, at de deltagende holds resultater var opnået på den for alle parter mest retfærdige måde. Konkurrencebestemmelserne var betydelig strengere end ved det tilsvarende stævne i 1949. Dengang kunne flyveren gå så tæt ind på målet, som det passede ham, og de træffere, han fik, blev udelukkende beregnet efter de antal skud, han virkelig havde afgivet; der var ingen fradrag i points for ammunition, som ikke var blevet afskudt eller for bomber som var blevet hængende i holderne; og flyvninger, som måtte opgives, fordi der var noget i vejen med luftfartøjet, måtte ikke flyves om.

Øvelserne var i år lagt an som en række korte, taktiske luftstøtte-operationer. Der startedes fra flyvepladsen Las Vegas, og derfra var der ca. 60 km til det skydeterræn, hvor målene var stillet op.

De reaktionsdrevne jagere lå i spidsen

Et kort resumé over de indhøstede erfaringer siger, at betingelserne for at opnå gode resultater først og fremmest er afhængig af flyverens dygtighed, hans træning, hans ivrighed efter at tilegne sig det, man lærer ham, og hans kendskab til luftfartøjet. De flyvere, som havde fløjet mest, og deltaget i de fleste skydeøvelser, opnåede derfor de bedste resultater. Holdet fra Aircraft Gunnery Squadron 3525, hvis daglige arbejde består i at lære flyverne på reaktionsdrevne jagere at skyde, blev en flot nr. 1.

Da resultaterne blev gjort op efter de deltagende luftfartøjstyper, viste det sig, at de tre reaktionsdrevne typer, Lockheed F-80 Shooting Star, Republic F-84 Thunderjet og North American F-86 Sabre lå i spidsen, og det tager det amerikanske luftvåben som et bevis for, at den materialepolitik, der føres ved at erstatte propeljagerne med reaktionsjagere, er helt rigtig. ★



PROPELDREVET: Martin Mauler med fuldt krigsudstyr.

Udviklingen i raketbevæbningen indenfor de amerikanske luftvåben

Medens raketprojektiler under den sidste del af krigen 1939-1945 kun fandt anvendelse fra luftfartøjer mod jordmål (eller skibsfart), er raketvåbenet nu blevet udviklet derhen, at det er taget i anvendelse også i kampen mellem luftfartøjer indbyrdes. Den større stabilitet, større hastighed og større sprængstof-ladning har gjort raketprojektilerne til et yderst slagkraftigt våben, som savner sidestykke. Endnu er tilbage at forbedre styringen af projektilerne på den sidste del af deres bane, men arbejdet hermed foregår adskillige steder i verden.

USAF er i øjeblikket ved at indføre et nyt raketvåben med projektiler af kaliber 12,7 cm som bevæbning for jagere. Raketterne stabiliseres ved hjælp af halefinner og ophænges på nogle korte ophængningsanordninger, som efter affyringen trækkes ind i luftfartøjets vinger og derfor ikke hæmmer dets manøvrevevne. De to vigtigste typer, Lockheed F-80 Shooting Star og North American F-86 Sabre, vil blive forsynede med henholdsvis 4 og 8 affyringsanordninger for disse tunge raketprojektiler. Begge disse jagertyper beholder naturligvis samtidig deres normale bevæbning på hver seks 12,7 mm maskingeværer.

Jævnslides med forsøgene indenfor USAF har USNavyAF udviklet et raketprojektil af kaliber 7,5 cm. Dette projektil har fået kælenavnet »Mighty Mouse« efter den berømte tegnefilmsfigur af samme navn (på dansk kaldet »Lynmusen«), og projektilen anvendes allerede forsøgsvis af typen Douglas AD Skyraider. De opnåede resultater er

gode. Også dette projektil styres ved hjælp af halefinner, som imidlertid før affyringen er klappet sammen. Derved opnår man at kunne affyre projektilerne gennem rør, hvilket giver dem større treffesikkerhed og mere støt bane.

Også bombeluftfartøjer skal, såfremt de gode resultater, man til dato har opnået, fortsætter, udrustes med raketbevæbning. Forsøgsvis er en Convair B-36 blevet udrustet med drejelige tårne med hver to raketaffyringsanordninger. Som bekendt er denne types normalbevæbning 8 tårne med 16 stk. 20 mm maskinkanoner samt en 37 mm kanon. Disse er blevet erstattet af seks tårne (to på kroppens overside, et på hver af kroppens sider, et under kroppen og et i halen) forsynet med raketaffyringsapparater. De raketprojektiler, som anvendes, er af typen Hughes MX 904, som har en startvægt på 34 kg (hvoraf 4,5 kg er sprængstofladningen), og hvis højeste hastighed svarer til et Mach-tal på 2,5. Såfremt disse forsøg falder heldigt ud, påtænker USAF for alvor at omstille til raketvåben som forsvarsvåben for bombeluftfartøjer, ligesom raketvåben skal være hovedvåben for jagere. Før dette kan gennemføres, må imidlertid, som ovenfor omtalt, en bedre styreanordning udvikles. Den sidste del af projektilernes bane må på en eller anden måde styres, således at de selv kan rette sig ind mod målet, hvis deres kurs er noget afvigende. Man er allerede kommet så langt, at projektiler, som vil passere i en afstand af 15 meter fra målet, automatisk ændrer kurs efter dette.

C.C.

MÅLREKORDFLYVNINGEN RY-KARLSHAMN

Den 27. juli lykkedes det civilingeniør *K. A. Rasmussen* at få sit guld-c, det første med start i Danmark. Det var desuden rekord i flyvning til angivet mål og den første svæveflyvning fra Jylland til Sverige. Her beretter Rasmussen roligt og nøgternt om den spændende flyvning.



K. A. Rasmussen.

FOR at gøre de erfaringer, der blev gjort under målflyvningen til Karlshamn den 27.7.50 tilgængelig for alle svæveflyvere, skal der i det følgende — støttet af det optagne barogram — fortælles lidt om planlægningen og gennemførelsen af denne flyvning.

Det er uden videre indlysende, at man må prøve på at flyve så få omveje som muligt, hvis man skal nå over 300 km-grænsen, idet vi her i landet som regel ikke kan regne med at kunne holde os længere i luften end 6-7 timer. Dette kræver allerede en gennemsnitshastighed på ca. 50 km i timen (dette ville svare til 6 timer), og dette er regnet på luftlinien. I virkeligheden bliver det endnu mere, fordi man aldrig er i stand til at flyve 300 ligeud uden omveje. Med start fra Rye flyveplads er der derfor faktisk ingen anden mulighed end at flyve over Samsø til Sjælland og derfra over til Sverrig. Bestemmende for målpladsen i Sverrig var for det første den retning, der bliver givet af flyveruten Rye flyveplads-Samsø-København (syd om Holbæk og Roskilde) og for det andet 300 km cirklen om Rye flyve-

plads. I nærheden af skæringspunktet på disse to linier fandtes Karlshamn som større by, og derfor faldt valget på denne.

Inden starten blev der indhentet oplysninger om vejsituationen over Danmark og Sydsverrig ved opringing til Ålborg Lufthavns vejrtjeneste. Der meldtes vind 130°, ca. 20 km i timen, cumulus skyer fra 1200-3000 m, isdannelse fra 2100 m.

Overisning efter starten

Derpå startedes kl. 1042 med spil, udkøblingshøjde ca. 300 m, termikken var til at begynde med ret snæver, men bar hurtigt op til skybasen, hvor stighastigheden lå omkring 3-4 m/sek. Den første sky blev fløjet ud til 2600 m for at få overblik over situationen. Isdannelsen var ret kraftig, ca. 8 mm på forkanten af planet. Bortset fra, at balancelapperne næsten sad fast et stykke tid, blev flyveegenskaberne ikke foruroligende forringet.

Fra denne højde kunne det ret tydeligt ses, at skydannelsen fra sydvest blev så kraftig, at der lukkedes helt for solindstrålingen. Det blev også senere bekræftet, at der var helt overskyet over Rye flyveplads en halv time efter starten. Det kom altså an på, så hurtigt som muligt, at forlade Jylland, hvorfor kursen direkte blev sat mod Samsø uden at udnytte andre opvindsfelter. Kysten blev nået ved Hov i ca. 1200 m højde. Skyerne var her ved at opløse sig, hvorfor så godt som ingen højdevinding kunne opnåes. Idet højden var stor nok til at nå Samsø, fortsattes flyvningen dertil, og kysten vest for Langør blev overfløjet i 600 m højde. På dette tidspunkt var der endnu lidt sol på sydspidsen af Samsø, som dog forsvandt i samme øjeblik, Fi 1 nåede dertil. Heldigvis viste der sig så en sidste lille solplet ved Besser, som nåedes i 500 m højde. Denne lille solindstråling gav 1 m stig i begyndelsen, senere aftagende til en halv og 0 m/sek. Fra den opnåede højde lykkedes det at nå en større sky ca. 5 km øst for Besser, som gav 3-4 m/sek. og bar til en højde af ca. 2500 m. Herfra blev der sat en kurs på 100°. Overisningen var den samme som første gang, og førerskermen blev først gennemsigtig igen kl. 1215



Vejrkortet for den 27. 7. kl. 0700 viser en højtrykbro fra Biscaya over Nordøen til østlige Nordhav og et lavtryk over Botniska Bugt.

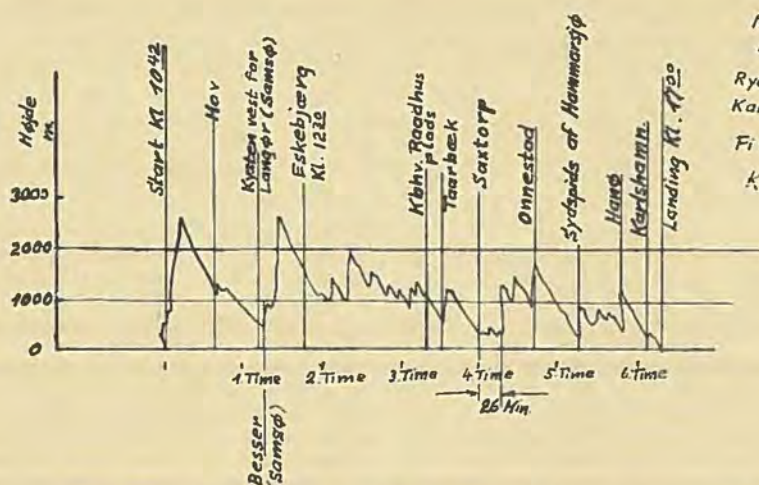
i ca. 1800 m højde. Det viste sig da, at maskinen befandt sig syd for og på højde med Sejrø. Kursen blev derpå forandret til 130°, og Sjællands vestkyst blev overfløjet ved Eskebjerg kl. 1230. Det var ikke her vanskeligt at få fat i cumuluskyerne igen: som barogrammet viser, nåedes den første tilslutning igen i højde med skybasen. Termikken over Sjælland var fin, så det det viste sig hurtigt, at det ikke kunne betale sig at stige for højt i de enkelte opvindsfelter. Barogrammet viser tydeligt — især i den sidste halv time før København — at mere og mere af højden blev omsat til hastighed. Alligevel var klokken blevet 1400, da Rådhuspladsen i Kbhvn. nåedes; der var altså ikke ret lang flyvetid tilbage. Det var derfor nødvendigt at flyve så hurtigt som muligt over Sundet, selvom en lille omvej op mod Helsingør var fristende.

Sundet krydses

Også denne gang blev den nu ved flere lejligheder prøvede taktik anvendt: — at flyve langs med kysten, indtil man i forholdsvis lav højde møder en brugbar opvind, som man så følger med ud over vandet. På denne måde når man termikens tophøjde langt ude over vandet og kan så

Den virkelige rute for flyvningen er ca. 100 km længere end den 321 km direkte linie. Interessant er vejen via Samsø, første flyvning fra Jylland til Sjælland uden at passere Fyn. På Sjælland tvunger Issefjord til en omvej sydover.





Rasmussens barogram med forskellige punkter indtegnet, som er omtalt i artiklen.

Maalflyvning
den 27. Juli 1950

Rye Flyveplads
Karlshamn

Fi 1, OY-XIX

K. A. Rasmussen

instruktørexamen; 5 elever fik C-diplom, 1 elev fik A-diplom, og yderligere fik 7 mand deres betingelsesflyvninger til S-certifikatet.

I perioden fra den 23. juli til 6. august var der 9 deltagere. Deraf fik 3 A-diplom, 4 C-diplom, 1 deltager fik sine betingelsesflyvninger til S-certifikatet, og den sidste regner med også at få sine betingelsesflyvninger i orden inden afgang fra lejren. Sidstnævnte to deltagere var med til den ovennævnte instruktørexamen.

For tiden (omkring 10. august) er der et hold på 13 deltagere (deriblandt 1 kvinde). Deraf træner de 6 til S, de 2 til F, og de øvrige er diplom-elever.

Svæveflyvelejren har i nogle dage haft besøg af gæster, bl. a. Helge Gamst og Kaj Pedersen fra København. Den 3. om aftenen kom civilingeniør Rasmussen med en KZ-III, der var lejet i Herning, for at foretage flyvemaskineslab. I løbet af den 4. august fik ialt 8 mand fra holdet deres slæbeprøve foruden 3 mand fra Aviator.

Endelig meddeles fra lejren, at øvelserne ikke på noget tidspunkt har været generet af jet-jagere eller af andre militære øvelser.

★

Guld-c-højde og årets fjerde sølv-c

Foruden Gerhard Hansen, Vegenfeldt og Jörn Rårup har nu også John Nydén, Randers Svæveflyveklub, fået sølv-c og samtidig højdebetingelsen til guld-c. Nydén har tidligere fået s-certifikat og tilladelse til slæb på Vandel. Han tog nu til Alleberg med en erfaring på kun 11 timer og 121 starter. Efter at være kontrolleret af her i den tosedede Silingsby og have fløjet Baby fik han lov til at flyve Olympia og til sidst Weihe. Mens de fleste andre kun opnår en pladsrunde, benyttede Nydén chancen til to flyvninger på tilsammen over 11 timer.

Den 31. 7. blev han slæbt op fra Alleberg og udløste 350 m over pladsen i SE-SCM, den Weihe, Billy Nilsson havde vundet VM med. Trods kun et kvarters Link-træner-erfaring i instrumentflyvning gik Nydén ufortrødent ind i en sky og steg til 3400 m over havet, hvor han mistede kontrollen og veltede rundt, hvilket tydeligt ses på barogrammet. Han fik den rettet op, fortsatte i skyen, tabte den igen, blev luftsyg og måtte ofre til — ja det må vel være luftguderne — men fortsatte hårdnakket.

Efterhånden lærte han det, havde barogramtoppe på 3400, 3600 og 2000 m og til sidst på 4200 og 3800 m. Under hensyntagen til Allebergs højde på 334 m over havet blev hans korrigerede højdevinding 3490 meter. Han landede i Gråstorp efter 5 timer 50 m flyvning og troede at have sølv-c (højden havde han tidligere), men selv om distancen var over de 50 km, så kunne den ikke godkendes, da landingsstedets højde kun var 68 m over havet og højdetabet mellem udløsningspunkt og landingspunkt for stort.

Nå, næste dag startede han igen, gik op til Vänern, fløj langs denne lidt ude over vandet i skønne omgivelser og landede 101 km borte ved Gullspång.

K. A. Rasmussen.

★

Foreløbige nyheder fra svæveflyvelejren i Ålborg lufthavn

Efter de meddelelser, der foreligger på det tidspunkt, hvor disse linier skrives, går det godt på svæveflyvernes skole i Ålborg lufthavn. I tiden fra 16. juli til 31. juli har der været 17 deltagere. Deraf var de 14 med til

begynde glideflugten til den anden side, mens man må glide betydeligt længere, hvis man starter med den store højde ved kysten, idet man ikke kan regne med tilfældigt at møde den sidste fra kysten kommende opvind på vej til den anden side.

I dette specielle tilfælde begyndte overflyvningen ved Tårnbæk i 700 m højde, termiken bar op til skybasen i 1200 m, men skyerne opløstes meget hurtigt over Sundet, som kendetegnedes på himlen ved et strålende skyfrit stykke. De sidste skytjavsere blev fløjet ud så længe som muligt med 0 m på variometeret og til sidst endog synk (dette er den lille horizontale streg på barogrammet i 1200 m lige efter Tårnbæk). På denne måde var ca. halvdelen af Sundets bredde tilbagelagt, da kursen blev sat mod Saxtorp, som nåedes i 300 m højde.

Vanskeligheder i Sverige

Her begynder denne flyvnings største vanskelighed, nemlig den at få fat i opvinden igen. Termiken var her ca. 20 km øst for kysten kraftig nok til at bære, men så snæver, at Fi 1 ikke kunne ligge i den. Den kunne altså kun udnyttes på en del af omdrejningen, og de 26 minutter, som kampen varede, kostede sved og nerver. Herunder var flyvningen blevet fortsat mod øst, og ca. 30 km fra kysten lykkedes det igen at komme op til skyerne, som begyndte her. Til Onnestad forløb flyvningen normalt, men da maskinen kom ud af skyen i ca. 1700 m højde ved Onnestad, lå der her foran et stratus-tæppe, som lukkede al solindstråling ude. 5 minutters ligeudflyvning ind i dette område viste, at luften var fuldstændig rolig her og uden de mindste vertikale luftbevægelser. Et rundblik viste, at der ude ved kysten endnu lå nogle enkelte, små cumuluskyer, og kursen blev derfor lagt om til ca. 180°, efter at denne hele tiden i Sverrig havde ligget på 60°, for at komme op mod vinden, der havde drejet lidt mod nord.

Ved sydspidsen af Hammersjø, nåedes den første lille solplet igen. Højden var da 250 m, men termiken bar med det samme op til godt 800 m. Der var nu næsten ingen skydannelse mere, og barogrammet viser, at resten af vejen blev tilbagelagt i en højde af 5-800 m.

De 300 km nås

Efter næsten 6 timers flyvning var 300 km cirklen, der var afmærket på kortet for at undgå fejltagelser, overfløjet; men der mang-



Polyteknisk Flyvegruppes svenske Fi-1, som Rasmussen endnu engang har forbavset svenskerne med.

NYT UDEFRA



Blackburn Y. A. 5, midlertidigt udstyret med Rolls-Royce Griffon, men beregnet til propelturbine.

Ny britisk luftfartøjstype til u-bådstjeneste

Blackburn Y. A. 5, som ses på hosstående billede, er den ene af de to nye britiske luftfartøjstyper, som er bygget specielt til jagt på u-både. Den blev oprindeligt konstrueret til indbygning af en propel-turbine (åbningen for udstødsrøret kan ses på siden af kroppen lige over planroden), men den er midlertidig blevet udstyret med en Rolls-Royce Griffon stempelmotor. Der er endnu ikke offentliggjort nogle data for Y. A. 5.

Luftbanegård i Marseille

I slutningen af juli indviede Air France en ny luftbanegård i Marseille, svarende til Gare des Invalides i Paris. Den nye luftbanegård hedder »Aérogare des l'Arboise».

Den britiske eksport af flyvemateriel

De britiske eksporttal for flyvemateriel for 1. halvår af 1950, som nylig er blevet offentliggjort, viser en betydelig fremgang for årene forud. For de forløbne fire år har de været følgende: 1947 — 9.698.458 pund sterling, 1948 — 13.683.867 pund sterling, 1949 — 15.836.687 pund sterling, 1950 — 18.157.104 pund sterling.

Bristol's helikopter har besøgt London lufthavn

»Bristol» type 171 helikopter har været på besøg i Londons lufthavn Heath Row, hvor den bl. a. foretog en flyvning med »Miss Airways 1950» ombord; det var frk. Karen Gudmundsdottir fra det islandske luftfartsselskab, der fik sin helikopter-dåb. Bristol helikopteren var den første britisk konstruerede helikopter, som i april 1949 fløj fra Bristol over Kanalen til Paris.

Nyt træningsluftfartøj for besætninger

Som en modernisering af de eksisterende træningsluftfartøjer for besætninger har Fokker fabrikkerne bragt typen Fokker S. 13 på markedet. Denne er et tomotoret metalmonoplan med næsehjul, og den kan medføre en besætning på 5 mand. Luftfartøjet er også anvendeligt til luftfotografering. Konstruktionen er enkel og robust, og der er nem adgang til alle vitale dele. Fokker S. 13 opfylder de krav, som »Design Requirements for Aeroplanes for the Royal Air Force and Royal Navy of 1948» stiller. Luftfartøjet har endnu ikke afsluttet sine prøveflyvninger.

60 forskellige typer bliver vist i Farnborough

Den flyveopvisning og udstilling, som Society of British Aircraft Constructors arrangerer i Farnborough fra 6.—10. September, vil komme til at omfatte 60 forskellige luftfartøjstyper, og deraf har en trediedel af typerne aldrig før været forevist offentligheden. Nogle af disse er Gloster Meteor N. F. 11 natjager og Hawker P. 1081 med pilformede bærepåner. Der vil blive foretaget flyvninger med to nye torpedoplaner, den propel-turbinedrevne Fairey 17 og Blackburn Y. B. 1. Endvidere vil den tomotorede reaktionsbomber, Canberra B. 2, foretage sin første offentlige demonstration. Den største af årets nye luftfartøjstyper er Blackburn Universal Freighter.

Comet nr. 2 har været i luften

Eet år efter, at den første Comet var i luften, startede Comet nr. 2 på sin første prøveflyvning. Det var den 27. juli 1950. Flyveren John Cunningham var i luften med den i 28 minutter og havde den oppe i ca. 6.000 meters højde. Flyvningen forløb tilfredsstillende. Den næste Comet, som de Havilland får færdig, vil blive leveret til British Overseas

Airways som den første af en flåde på 14 luftfartøjer. Endvidere skal der leveres to Comet'er til Canadian Pacific Airlines.

Comet nr. 2 skal bl. a. anvendes til prøveflyvninger med påfyldning af brændstof i luften, idet det er hensigten at lade den flyve non-stop over Nordatlanten med påfyldning undervejs. Ved flyvning i ca. 12.000 meters højde regner man med at kunne flyve fra New York til London på 7½ time.

Swissair køber DC-6B

Til indsættelse på ruten over Nordatlanten har Swissair købt to DC-6B, der vil blive leveret i løbet af sommeren 1951. DC-6B er 1,5 m længere end standardtypen DC-6, og den har en fuldvægt på 45.559 kg. Dens 400 hk større motorstyrke giver den en marchfart på over 480 km/t. Swissair er det 18' luftfartsselskab, som har valgt DC-6 som erstatning for tidligere indkøbte 4-motorede luftfartøjer. Antallet af DC-6 typer, som er leveret eller i ordre, beløber sig nu til ialt 190 stk.

Nogle tal fra Argentinas lufttrafik

De hjemlige argentinske luftfartsselskabers trafikresultater for året 1949 er følgende:

Gennemfløjne km	12.357.129
Antal flyvetimer	46.515
Antal passagerer	248.392
Post i kg	170.519
Fragt i kg	1.280.562

De fremmede luftfartsselskaber, som beflyver de argentinske lufthavne, kan fremvise følgende tal for året 1949:

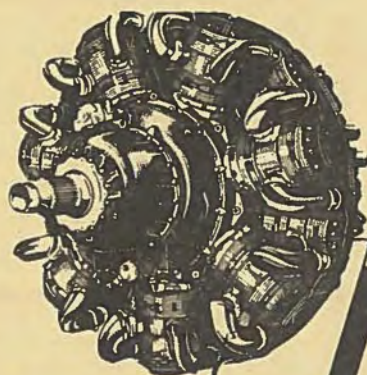
Gennemfløjne km	ca. 180.000
Antal passagerer	» 110.000
Post i kg	» 175.000
Fragt i kg	» 700.000

Sikorsky S-51 til det australske flyvevåben

Det australske flyvevåben har fået sin første helikopter, en Sikorsky S-51, som bl. a. skal anvendes til brandpatruljering over skovområder, insektbekæmpelse og til transport af forskellig art over utilgængelige områder. Det er flyvevåbnets hensigt at indsatte nogle flere helikoptere, så snart budgettet tillader det.



Fokker S. 13 er en træningsmaskine for besætninger på bombemaskiner, transportmaskiner o. lign.



HERCULES MOTORER

1000

1000 timer mellem hvert hovedeftersyn ...

„Bristol“ Hercules 634 motorer er nu blevet godkendt af Air Registration Board til 1000 timers drift mellem hovedeftersynene.

Motorens hidtidige levetid mellem hovedeftersynene var 900 timer, og udvidelsen til 1000 timer er resultatet af prøver med flere motorer i denne lange periode. „Bristol“ ventilløse motorer går i hele perioden mellem hovedeftersynene uden nogen anden inspektion end den rutinemæssige vedligeholdelse af tændrør, filtre etc. Der er intet topeftersyn, og de fulde 1000 timer bliver udnyttet uden at fjerne eller udskifte hverken topstykker eller stempler.

Hercules motorens fremragende pålidelige og økonomiske drift har givet den ventilløse motor et godt ry blandt luftfartselskaberne, og den har endnu engang givet beviser for Hercules og Centaurus motorernes velegnethed til brug i transportluftfartøjer.



1000 timer mellem hovedeftersyn svarer til mere end 2 1/2 flyvning jorden rundt

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

Vore nye skolemaskiner



Flyvevåbnets nye elever vil i fremtiden blive skolet op i de Havilland Chipmunk foruden KZ-II T. Der er nu ankommet en halv snes Chipmunks (data i Typehjørnet i april).

Undersøgelseskommissionens betænkning vedr. flyveulykken på Langelinie 4. maj 1950

Søværnets Pressebureau har udsendt følgende redegørelse om ovennævnte ulykke:

Den 4. maj 1950 styrtede en meteorjager fra 3. luftflotille under søværnets flyvevæsen ned på Holmen efter en flyvning over Langelinie foretaget som led i arrangementerne på befrielsesdagen. Ved nedstyrtningen dræbtes føreren, kaptajn løjtnant C. Friis Sørensen, som var alene i luftfartøjet.

Den i anledning af nedstyrtningen beordrede undersøgelse, som er foretaget af flyvevæsenet med bistand af søværnets auditor, er efter afhøringer af et stort antal øjenvidner og efter studium af tilvejebragt billed- og filmmateriale samt efter afholdte forsøg med meteor-typen nu afsluttet med følgende resultat:

Efter dykningen til den sidste indflyvning til Langelinie har luftfartøjet nået en hastighed, som har bragt det ind i det for den pågældende luftfartøjstype gældende kritiske hastighedsområde med det resultat, at luftfartøjet ved overgang til rygflyvning har fået en ikke tilsigtet kursændring, som har bragt det ind over Langeliniekajen i meget lav højde.

Som følge af den meget store hastighed og de særlige forhold, som her gør sig gældende, og den lave højde har det herefter været umuligt for føreren af luftfartøjet at undgå kollision med masterne på to kuttere i lystbådehavnen.

Ved kollisionen er venstre haleplan og venstre højderor revet af luftfartøjet, der som følge heraf er begyndt en stigning samtidig med en rulning til højre.

Ved sammenstødet sprængtes endvidere forbindelsen mellem styrepinden og det tilbageværende højre højderor, således at flyveren herefter ingen mulighed havde for at foretage en nødlanding.

Ved dygtig udnyttelse af den manøvre-evne, som luftfartøjet havde i behold, er det

herefter lykkedes føreren at bringe sit havarerede luftfartøj på en kurs, der førte det bort fra bebyggede områder, hvorefter han har forsøgt at forlade luftfartøjet og anvende sin faldskærm.

Faldskærmsspringet er imidlertid mislykkedes, idet faldskærmslinerne under skærmens udfoldelse har fisket den tilbageværende flossede del af venstre haleplan uden at levne flyveren nogensomhelst mulighed for at komme fri.

★

Københavns privatflyveplads, Skovlunde

Institutionen, som driver Skovlunde Flyveplads, har af Ministeriet for offentlige Arbejder fået meddelt koncession på drift af

pladsen. Arbejdet med istandsættelse af bygninger og nyopførelsen af en stor hangar er i fuld gang, men hæmmes i nogen grad af mangel på materialer og arbejdskraft. Det har været svært at skaffe cement, og der har været vanskeligheder for entreprenørerne med at fremskaffe tilstrækkelig mange tømrersvende og snedkervende. Oprindeligt havde man regnet med at kunne have det hele færdigt omkring 1. august, men denne frist har det som sagt ikke været muligt for entreprenørerne at overholde.

★



Af flyvebaserne på Grønland er nu Blåie West 8 ved Holsteinsborg overtaget af Danmark.

★

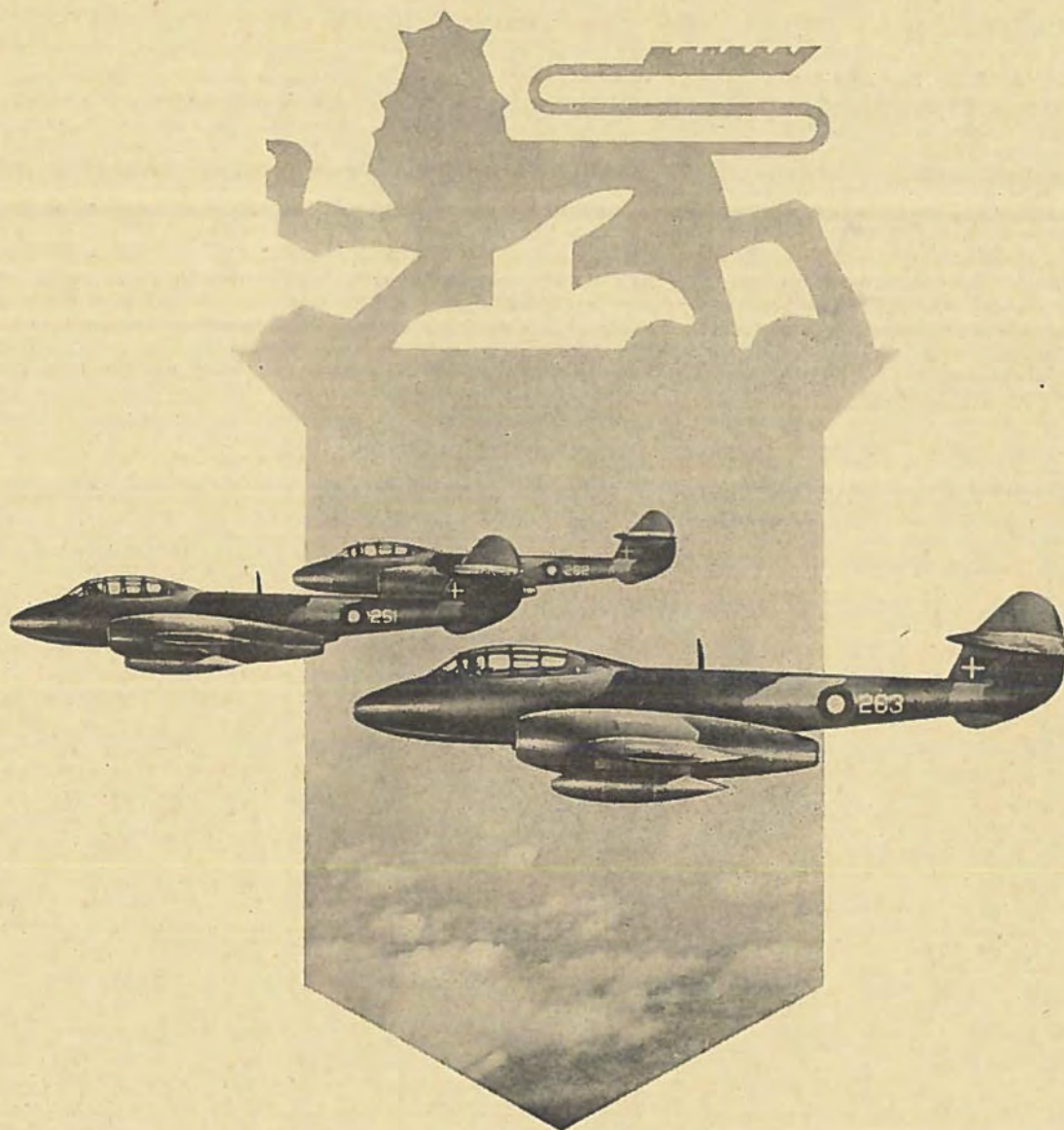
Københavns Lufthavn, Kastrup

Juli måned blev en kæpemåned for Københavns Lufthavn, Kastrup. Antallet af samtlige passagerer (incl. transitpassagerer) nåede helt op på 43.517 — det største antal, der nogensinde har passeret lufthavnen på 1 måned. Antallet af passagerer til og fra København nåede ligeledes rekorden: 35.865. De tilsvarende tal for 1949 er henholdsvis 38.352 og 31.597, altså en meget betydelig fremgang, som vi noterer med glæde.



Vickers 648 Varsity er som S 13 på foregående side en træningsmaskine for besætninger, men den er af noget større format. Den er udviklet af Viking og Valetta, men har næsehjul og et »badekar« under kroppen til bombekasteren.

Progress



Derwent motorer i
det danske flyvevåben

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . TJEENS KOFODS GADE 1 . KØBENHAVN K.

TURBINEBRÆNDSTOF

Hvad slags — hvor meget vil det koste?

Uddrag af artikel i »Esso Air World«



Avro Jetliner kan fordeje en masse brændstof.

FOR at bedømme brændstofsørgsmålet for turbinedrevne luftfartøjer må man dele disse i 2 adskilte klasser nemlig: 1) militære typer og 2) luftfartøjer til civil transport.

Med hensyn til militærets luftfartøjer med rene turbiner (jets) eller med turbinedrevne propeller er spørgsmålet om forsyning og tilstedeværelse af brændstof den afgørende faktor for den type brændstof, der skal bruges, i betragtning af de forholdsvis enorme mængder af sådant brændstof, der sandsynligvis vil være nødvendige i tilfælde af krig. Man har beregnet at sådanne mængder formentlig vil andrage 20–25 pct. af den totale råolieproduktion. På den anden side synes det rimeligt at antage, at den type brændstof, som vil blive benyttet til passager-luftfartøjer med turbinedrevne propeller eller strålemotorer, kan bestemmes på grund af det mest anvendelige brændstof set ud fra et sikkerheds- og udnyttelsessynspunkt med passende hensyntagen til spørgsmålet om fordeling og pris.

Det er formentlig lettest at opnå den bedst mulige forbrænding med benzin. Men der er ingen tvivl om, at et brændstof med de generelle egenskaber, som petroleum har, er det, der kommer nærmest til at tilfredsstille alle kravene. Med en passende strålespidsform og tilstrækkeligt tryk fra brændstofpumpen, vil man kunne opnå en kvalitet af forbrændingen, som er lige så god som med et lettere fordampeligt brændstof som benzin, medens man med hensyn til økonomien — set som luftkilometer pr. liter — vil kunne opnå ca. 10 pct mere med en petroleumskvalitet end med benzin. Denne bedre økonomi skyldes petroleum's større brændværdi pr. liter.

Spørgsmålet om sikkerhed

Med hensyn til den relative brandrisiko kan der absolut ikke være nogen tvivl om, at et brændstof med en lignende destillation og flammepunkt som petroleum vil

give større sikkerhed, end det er muligt at opnå med benzin eller med et brændstof i overensstemmelse med de nyeste amerikanske militære specifikationer.

Det har været påpeget, at alvorlige brande er opstået efter en turbinedreven jagers nedstyrtning, hvor petroleum har været benyttet, og dette har været brugt som argument mod dette brændstofs større sikkerhed. Det viser sig dog, at ved sådanne nedstyrtninger har luftfartøjet ramt jorden med stort fart, hvorved det er blevet fuldstændig knust og brændstoftankene sprengt med det resultat, at de meget varme motordele er blevet oversprøjet med petroleum. Under sådanne omstændigheder er en brand uundgåelig, men det er lige så uundgåeligt at de ombordværende personer slås ihjel ved faldet mod jorden. På den anden side er der mange gange sket mindre uheld med turbinedrevne jagere, hvorved brændstoftankene er blevet beskadiget; selv om den omliggende jordoverflade har været mættet med petroleum,

har der ikke været nogen brand, og flyverne er sluppet godt fra det. Hvis benzin havde været benyttet under sådanne omstændigheder, er muligheden for en pludselig opstående brand utvivlsomt mange gange større og chancerne for, at flyveren og andre ombordværende redder livet, tilsvarende mindre.

Et andet punkt, som har været benyttet for at drage påstanden om den øgede sikkerhed ved brug af turbinebrændstof af petroleumstypen i tvivl, er at der under visse forhold (f. eks. i stor højde med brændstoffet af betydelig højere temperatur end omgivelserne) vil dannes en eksplosiv gas-luftblanding i tankene over brændstoffet, medens gas-luftblandingen med benzin i tankene under samme forhold vil være for fed til at eksplodere. Medens det er rigtigt, at der dannes eksplosiv gas-luftblanding i tankene, mangler der bevis for, at der i trafikmaskiner, som flyver i stor højde, vil være nogen som helst kilde til antændelse indvendig i tankene. Udladningen af statisk elektricitet (lynneslag), som finder sted under flyvning, er — så vidt man ved — begrænset til luftfartøjernes ydre flader.

Krav om frysepunkt

Petroleums forholdsvis høje frysepunkt er en anden indvending, der rejses fra visse sider mod dets brug i turbinedrevne luftfartøjer. I al almindelighed er der ingen vanskelighed ved at fremstille petroleum, som har et frysepunkt, der er lavere end -40° C. Dette er den temperatur, der forlanges af den engelske specifikation for turbinebrændstof D. Eng. R. D. 2482, medens den amerikanske specifikation MIL-F-5616, Grade JP-1, kræver -60° C. Begge disse brændstoffer er af petroleumstypen. Medens et frysepunkt på -60° C kan være nødvendigt for at tilfredsstille de militære krav (som medfører flyvning i meget kolde egne og i meget store højder), menes det, at mindre strenge krav vil kunne godkendes til brug i trafikmaskiner. Disse vil sandsynligvis ikke komme ud for forhold ved jor-



Handley Page Hermes V er den største flyvemaskine udstyret med propelturbiner.

den, som medfører lavere brændstoftemperaturer end f. eks. $\pm 30^\circ \text{C}$, og dette vil kun være på forholdsvis få af de pladser, luftruterne beflyver. Under flyvning og særlig i de store højder, hvor turbinedrevne luftfartøjer vil blive anvendt, vil brændstoftemperaturen jævnlig falde til $\pm 40^\circ$ og måske endnu længere ned under flyvninger af lang varighed, med mindre der er truffet foranstaltninger til opvarmning af brændstoffet.

Specifikationskrav

Fremkomsten og prisen på turbinebrændstof af petroleumstypen vil påvirkes af de specifikationskrav, som luftfartsselskaberne fremsætter. Der er ingen tvivl om, at man kan opnå en betydelig økonomi i brændstofomkostningerne ved den første indsats af turbinedrevne luftfartøjer på de internationale luftruter, og forsyningsproblemerne vil lettes betydeligt, hvis det benyttede brændstof kan være den samme petroleumskvalitet, som allerede er almindelig solgt af de større oliefirmaer til forbrugere til lys og varme.

Det viser sig, at petroleum, som er raffineret, så den er velegnet i petroleumslamper og -ovne, også er udmærket brændstof til gasturbiner. Den oprindelige engelske specifikation D. Eng. 2482 for turbinebrændstof til luftfartøjer var derfor fastsat på grundlag af den petroleumskvalitet, som blev almindelig anvendt i England til belysning og opvarmning. Brændstof i overensstemmelse med denne specifikation har siden været benyttet til alle de turbinedrevne luftfartøjer, som benyttes af RAF og til jagere, der er forsynet med turbiner fremstillet efter engelske tegninger, der benyttes af de franske, belgiske, svenske og andre luftvåben i Europa. Turbinebrændstof efter samme specifikation har til dato også været brugt af det kanadiske luftvåben.

Man må gøre sig klart, at et velegnet gasturbinebrændstof ikke nødvendigvis behøver at opfylde alle kravene, som må stilles til en petroleum til belysning og opvarmning. Brugen af et sådant produkt til luftruter tilrådes i starten hovedsagelig for at simplificere forsynings- og fordelingsproblemerne og derved sikre de laveste brændstofomkostninger. Når luftfartsselskabernes efterspørgsel efter turbinebrændstof vokser til en antagelig størrelse, kan det være ønskeligt, for at opnå den største produktion og en lav pris, at gå ind for en særlig kvalitet, hvis vigtigste egenskaber da vil blive fastsat ved krav om grænser for destillationsområde, flammepunkt, frysepunkt og indhold af aromatiske forbindelser, svovl og gum.

Som allerede nævnt kan kravet om et frysepunkt på $\pm 40^\circ \text{C}$ for petroleum nogenlunde let opfyldes, men kræves der en lavere temperatur, vil produktionen blive begrænset og prisen for produktet blive forøget, da man enten må begrænse produktionen til særlig udvalgte råolier med lavt frysepunkt eller underkaste produktet en særlig behandling for at nedsætte frysepunktet. Der er derfor fremsat det forslag, at luftfartøjskonstruktører i dette tilfælde burde komme brændstofforaffinaderierne til hjælp og finde ud af, hvordan man skal forhindre brændstoffet i luftfartøjets tanke i at fryse. Med så megen overskydende varme til rådighed skulle dette ikke være et uoverkommeligt problem, særlig når man tager hensyn til det, der allerede er op-



Et blændende godt billede af en Gloster Meteor 8 i et dyk.

nået i retning af varmeafgivelse til afisning af vinger og propeller, opvarmning af frisk luft til kabinen etc.

Prisen

Vil turbinebrændsel koste mere eller mindre pr. liter end flyvebenzin, eller vil de to brændstoffer koste næsten lige meget? Dette er utvivlsomt et spørgsmål af betydelig interesse for de luftfartsselskaber, som påtænker fremtidige indkøb af turbinedrevne luftfartøjer. Det sandsynlige svar er, at pr. liter vil turbinebrændstof koste mindre.

I øjeblikket bruges største delen af den fremstillede petroleum til belysning og opvarmning, særlig i de uudviklede egne, hvor gas og elektricitet endnu ikke er nået ud. Der bruges også en betydelig del petroleum af landmændene, som brændstof til deres traktorer. Det er derfor rimeligt at antage, at petroleumforbruget til disse formål (måske med undtagelse af traktorpetroleumforbruget) vil aftage i de kommende år, medens efterspørgslen efter turbinebrændstof vil øges. Hvis disse to faktorer balancerer med hinanden, og under forudsætning af, at der ikke udvikles et betydeligt forbrug til et helt nyt formål, vil f. o. b. prisen på den omtalte petroleumskvalitet have tilbøjelighed til at forblive i nærheden af sit nuværende leje.

En betydelig del af prisen på flyvebenzin leveret i flyvemaskinens tank skyldes selvfølgelig forsendelsen fra raffinaderiet til den pågældende lufthavn. Dette kan være en rejse på flere tusind kilometer og nødvendiggør transport af forskellig art, som for eksempel oceantankskib, lægter, jernbanetankvogn, rørledning, tankautomobil etc. Afhængig af lufthavnens placering og

andre faktorer, vil der være et tillæg, som skal lægges til prisen f. o. b. U. S. Gulf. Omkostningerne ved denne transport og fordeling vil for flyvebenzin og turbinebrændsel være praktisk taget ens. Dog er det muligt, at der til at begynde med vil være højere omkostninger forbundet med at få turbinebrændstof på lufthavnene, og deraf følgende højere pristillæg end for flyvebenzin, på grund af de mindre mængder turbinebrændstof, der vil blive forbrugt i starten, og også på grund af omkostningerne ved at skaffe materiel til lagring og udlevering af det ekstra produkt.

For så vidt angår den nærmeste fremtid og efter at have taget passende hensyn til ovennævnte faktorer, kan man beregne, at det skulle være muligt at levere et turbinebrændstof af petroleumstypen, som foreslået ovenfor på de større internationale lufthavne til en pris, som ved regelmæssigt forbrug vil være noget under den nuværende pris på lufthavnene for flyvebenzin 100/130.

A. R. Ogston
(Uddrag ved ing. V. Prytz).

★

Helikopterne hjælper det amerikanske landbrug

I løbet af foråret og sommeren 1949 har Bell Aircraft Corporation's helikoptere anvendt ca. 7 millioner kg kemikalier til beplantning af markarealer. Antallet af helikoptere, der har været anvendt til dette formål, er steget fra 6 i 1917 til 83 i 1949. Antallet af helikoptere, som er indregistreret i USA til kommercielt brug, er 127. I løbet af de sidste tre år er der blevet foretaget over 100.000 pudringsflyvninger med Bell helikoptere, dels i USA og dels i 14 andre lande. De arealer, man har søgt at beskytte mod insektangreb ved hjælp af helikoptere, har været bevokset med meloner, tomater, blomster, bananer, vindruer, kål, kartofler, grøntsager, bomuld, hvede eller rug.

Helikoptere sendes som luftfragt

En af KLM's Skymaster'erne fløj for nogen tid siden til helikoptere fra New York til Europa. De to helikoptere vejede tilsammen noget over tre og en halv tons. For ikke at tage for megen plads op var de delvis demonteret; rotorbladene var f. eks. pakket i kasser, som var 5,85 m lange og 1 m høje; kroppen målte kun 2,68 m. Helikopterne blev udlosset i Nice.

To Percival Prince flyver til Venezuela

De to Percival »Prince«, som for et par måneder siden startede fra England for at flyve over Nordatlanten og videre til Venezuela, er ankommet til deres bestemmelsessted efter at have foretaget en række demonstrationsflyvninger undervejs. Ruten, de fulgte, gik over Prestwick, Island (Reykjavik), Grønland (Blue West One), Labrador, Canada, Washington og videre sydover via Miami og Jamaica til Maracaibo i Venezuela. Hele flyveturen var på ca. 10.000 km.

Nettoudbytte på 10 millioner dollars

United Aircraft Corporation, som nylig har udsendt sit regnskab for året 1949, meddeler, at det samlede salg for koncernens virksomheder androg 227.085.032 dollars, og at nettoudbyttet blev 10.993.182 dollars. Ved begyndelsen af året 1950 beløb de samlede ordrer sig til en værdi af 310.000.000 dollars.

I beretningen, som følger med regnskabet, nævnes, at ca. 75 pct. af samtlige trafikluftfartøjer, som benyttes på ruterne i USA, er udstyret med Pratt & Whitney motorer.

United's helikopter afdeling, som ledes af Sikorsky, har bl. a. ordre på levering af fem 12-sædede helikoptere af typen H-19. Endvidere siger beretningen følgende: I slutningen af 1949 leveredes helikopter nr. 200 af den 4-sædede type S-51 til den amerikanske marine. I løbet af 1949 blev der ialt fløjet 107.000 timer med helikoptere af typen S-51. Det vil sige, at Sikorsky's helikoptere præsterede flere flyvetimer end samtlige andre typer i verden tilsammen.



Den overtroiske flyver

Nogle karakteristiske træk af overtroen blandt flyvere og luftskippere

Af V. J. Brøndegård

FLYGTIGE set skulle man ikke tro, at der kunne bestå nogen forbindelse mellem flyvning og overtro. Nu skriver vi 1950 og læser i geografibøgerne om den hvide races åndelige og materielle udvikling og høje kulturelle stadi; skulle der da stadigvæk kunne bestå en vekselvirkning mellem disse to hinanden tilsyneladende så fjerne begreber? På den ene side sportstrænet og teknisk skolet personel, på den anden side ældgammel traditionel overtro. En forbindelse forekommer de fleste temmelig umulig.

Ikke desto mindre er det en kendsgerning, at talrige piloter er meget overtroiske i hele deres færd og optræden. Det er ganske vist kun de færreste, som åbenlyst følger de overtroiske lovbud; flertallet benægter enten deres mærkelige raptus eller ønsker direkte adspurgt ikke at give deres mening herom til kende.

Men netop denne vægring ved at udtale sig om en lykkebringer er psykologisk interessant. Den viser nemlig, at vi inden for flyverovertroen — som sportsovertro iøvrigt — ikke har at gøre med overfladefenomenener, men at piloternes tro og tankning bunder langt dybere i sjæl og bevidsthed, end man almindeligvis forestiller sig.

Den flyver, der mener at være den lykkelige ejer af en god mascot eller anden uheldsafværgende genstand, ønsker ikke at udfordre dens hemmelige kræfter, som kun han kender, ved profane udtalelser — måske har den overtroiske også en ubeSTEMT følelse af, at hans overtroiske begreber ikke længere passer ind i vor tidsalder og ønsker derfor ikke at udsætte sig for kammeraternes spøg og latter.

Når overtroen har et så sikkert tag i mange flyvere (og luftskippere), kan det ikke skyldes andet end den omstændighed at livsfaren indenfor dette »fag« er forholdsvis størst. Det er en erfaring, som man hurtigt gør under studiet af vor »nutids-folklore«, at overtroen blomstrer særligt yppigt indenfor søfolks, artisters og motorfolks kreds — altså blandt folk, der så at sige daglig har døden som følgesvend og modstander.

Megen af den overtro, som i dag er knyttet til luftfarten, kan desuden føres tilbage til flyvningens barndom, da ethvert besøg i Ariels rige faktisk var et spørgsmål om liv eller død for den dristige pioner.

Eksempler på overtro

Undertiden mener overtroiske piloter, at deres lykke er knyttet til visse »prøvede« klædningsstykker. Den danske flyvepioner *Nervø* (1879—1921) lettede f. eks. aldrig

uden sin begede grønne kasket på hovedet; det samme gjaldt franskmændene *Dela-grange*, der desuden absolut måtte have en cigaret i munden, og om en engelsk krigsflyver berettes, at han mente sin skæbne fast knyttet til et par gamle læderbukser, som hans bror havde haft på under en dødelig nedstyrtning. Det var umuligt at røkke hans tro på, at et menneske ikke kan dø i det samme stykke tøj!

Man kan også i nogle tilfælde iagttage en vis form for humor. Det franske flyverpar *Nungesser* og *Coli* lod male en ligkiste, et dødningshoved og to korslagte knogler på siden af motorhjelmene; tegnene var vel tænkt som uheldsafværgende, men flyverne styrtede dog begge ned og dræbtes.

En anden flyver, amerikaneren *Louis Barr* har så at sige indledet et felttog mod 13-tal-overtroen, som også er meget befestet inden for flyvesporten. Hør blot:

Den 13. marts 1936, der ovenikøbet faldt på overtroens frygtede fredag, foretog han en flyvetur og sit 13. faldskærmsudspring. Kort forinden knuste han et spejl, spildte salt, gik under en stige og krydsede en gade, hvorover en sort kat lige var løbet; endvidere lod han sin egen dødsannonce indrykke i et lokalt blad, og ydermere glemte han ikke at overtræde en næsten hellig overtroisk lovbestemmelse blandt angelsaksiske piloter, idet han lod sig fotografere foran propellen før starten, hvorpå han steg op i maskinen fra den forkerte side. *Præcis kl. 1313* klatrede han ud på vingen med det gale ben først — og sprang. — På *Beaconfield* flyvepladsen i Virginia havde der indfundet sig en tusindtallig tilskuerskare, der ville se denne vovehals' formodede »dødspring«. Nogle øjeblikke så det virkelig ud, som om de overtroiske skulle få ret i deres profetier — først nogle få hundrede meter over jorden foldede skærmen sig ud, og *Barr* nåede velbeholden ned — som en berømt mand!

Endog ganske små dyr kan blive tillagt en overnaturlig betydning. Den svenske langdistanceflyver *Akrell*, der blev herostratisk berømt for sin bortførelse af karesten fra et hospital i Stockholm (1947), har således som mascot en gul edderkop, der bor inde i den ene vinge.

Fordel og fare ved overtro

Det kan ofte være svært for ikke at sige umuligt for udenforstående at danne sig et virkeligt objektivt skøn over, hvad al denne overtro egentlig betyder for udøveren.

At den har både en debet og en kredit-side, er imidlertid givet. Den største fare

ligger utvivlsomt i det afhængighedsforhold, hvori piloten efterhånden kommer til sin lykketro, — men på den anden side må man heller ikke overse, at disse »lykkegiver« og uheldsafværgende handlinger kan have en psykisk styrkende indflydelse. Han eller hun bliver frygtløs, har så at sige fået et usynligt rygstød og kan ofte med større sikkerhed og ro end den mere nøgterne foretage vanskelige eller farefulde manøvrer i en given kritisk situation.

Noget andet er så, at denne kunstigt opbyggede selvtilid og sikkerhedsfølelse kan give et pludseligt bagslag, dersom piloten taber eller glemmer lykkegenstanden eller iøvrigt forsynder sig mod sine egne overtroiske love. Man har flere eksempler på, at et sådant forhold faktisk har bidraget til den overtroiske flyvers død.

Det gælder således den næsten legendarisk dristige *Taffsky*, hvis lykkedyr var en levende vaskebjørn. Da denne omsider døde af en forkølelse, var det forbi med *Taffsky's* lykke; intet andet dyr kunne erstatte hans mascot, og efter flere farlige nedstyrtninger fandt han døden i sit brændende plan.

Også den franske flyver *Michelin* blev sikkert offer for sin stædige overtro. — Jordpersonalet havde lagt mærke til, at han før hver start gik tre gange højre og derpå tre gange venstre om sin maskine, måske for ligesom at indsnævre sin magt over den. Alligevel ville han ikke indrømme, at han var overtroisk. Kort før en start spurgte en flok kammerater ham, om han ikke med disse omskridtninger ville sikre sig mod uheld — men han slog straks en skraldende latter op og forsikrede dem, at han aldrig beskæftigede sig med sligt overtroisk pjat. Ikke desto mindre listede han sig alligevel til at foretage de normale omkresninger, idet han foregav dem, at han nu ville vise dem sin maskines finesser

Da han skulle starte til en hastigheds-konkurrence i Lyon havde han imidlertid haft så travlt med at reparere motoren, at han rent glemte sin mærkelige forsigtighedsregel. Hvad der er sket i *Michelin's* kabine, vil aldrig blive opklaret, men det må antages, at han pludselig er blevet klar over sin skæbnesvangre forglemmelse; dette har gjort den ellers meget sikre pilot meget nervøs og har i et afgørende øjeblik berøvet ham manøvreedygtigheden. I hvert fald så man, at hans maskine allerede i 3. runde fløj direkte mod et af konkurrencepladsens hjørnetårne, og tililende kunne kun drage hans forkullede lig ud af det brændende vrage.

V. J. Brøndegård.



Fra Rensdyr til Kænguru —

tværs over kloden — kan De stole på en hurtig og omhyggelig betjening fra BP Aviation Service, som er til Deres rådighed i lufthavne over hele verden og naturligvis også i de danske.

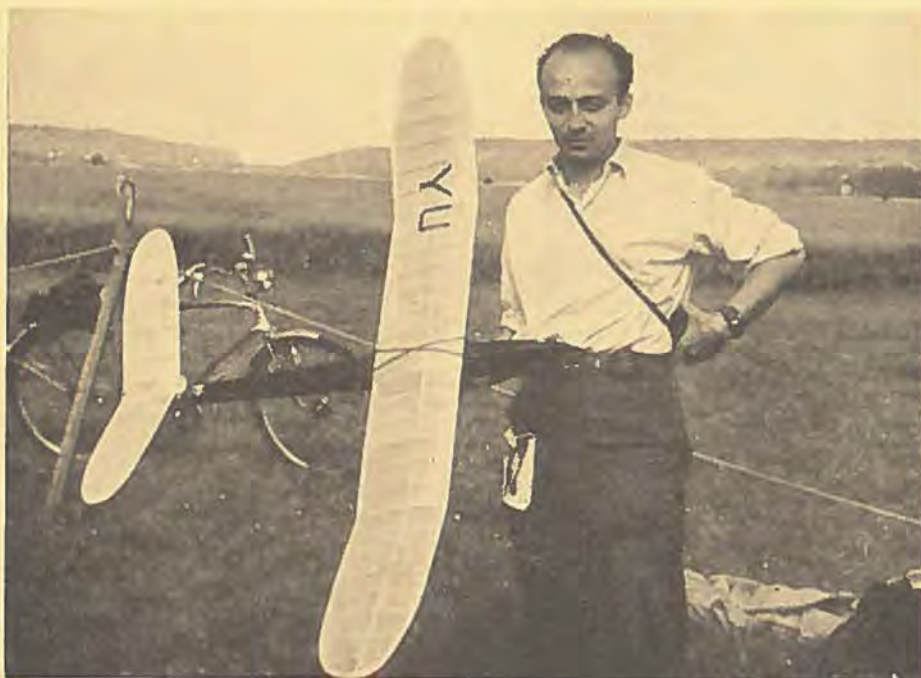
DDL og mange andre luftfartselskaber benytter sig af denne omfattende service, der er et led i den verdensomspændende organisation

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . KØBENHAVN . DANMARK

TERMIKLOTTERI I TROLLHÄTTAN

Alt for godt vejr gjorde resultaterne af den første internationale A 2-konkurrence noget tilfældige



Jugoslavien yder stor statsstøtte til både model- og svæveflyvning og har også opnået gode resultater. Her er Stjepan Bernfest, der vandt i Trollhättan.

Den sjette nordiske landskamp med svæve modeller, der samtidig var den første internationale konkurrence med A 2 modeller, var i modsætning til Wakefield-konkurrencen og til sidste års landskamp i Finland stærkt præget af vejrets luner. Den bragte de hidtil højeste resultater, men disse er ikke et fuldgældigt udtryk for kvaliteten af flyvningerne. Dette var ikke sagt for at forklejne indsatsen af den uofficielle verdensmester, jugoslaven *Stjepan Bernfest*, eller af det udmærkede svenske hold, der vandt i Shell-pokalen til ejendom.

Konkurrencen var endnu et led i KSAK's jubilæumsfestligheder, og denne gang var det Aeroklubben i Göteborg, der stod for arrangementet under ledelse af sløjdlærer *G. Lind* og de kendte Wakefieldmodelflyvere *Börje Börjesson* og *Lennart Segerfelt*, bistået af en lang række lokale hjælpere og KSAK-personale, hvoraf *Dérantz* sad i dommerkomiteen og *Yngve Norrvi* tog sig af pressen. Der er grund til at tage hatten af for ham, for efter en årelang kamp er det endelig lykkedes ham at gøre den svenske dagspresse så »airminded«, at denne konkurrence såvel som svæveflyvemesterskaberne var blevet forsidestof.

De 29 deltagere med flere blev indkvarteret i hytterne i lejren Skatås i smukke omgivelser uden for byen. Det er uopklaret, hvorfor man skulle komme fredag, for de første 24 timer skete der intet. Lørdag aften var der fælles aftensmad, og søndag morgen stod vi op kl. 0530 og kørte i busser de ca 90 km til Trollhättan, hvor konkurrencen begyndte kl. 1000 på SAAB's flyveplads, der ligger nær ved Götakana-len.

Første periode med 10 maximumstider

Svenskerne havde opgivet den bebudede modelkontrol og ville kun foretage stikprøver og måling af vindermodellerne (hvis de ikke fløj bort). Om det blev gjort, ved vi ikke. Det havde ellers været iart ved denne første internationale A 2 konkurrence med lidt nærmere tekniske data, og vi har jo også tidligere været ude for modeller med for stort planareal!

Snorlængde blev imidlertid kontrolleret, og modellerne kontrolvejret før hver start.

Vejret var strålende solskin med svag østlig vind og termik. Der var så godt som ingen skydannelser over selve pladsen. Under trimning fløj *Börge Hansen* før konkurrencen en model bort, mens termikbremsene reddede andre modeller herfra.

Termik er nu engang en kedelig faktor i modelflyvningen. En modelflyver har ikke som en svæveflyver mulighed for en effektiv udnyttelse heraf. For at nedsætte termikkens indflydelse begrænses flyvningerne jo til 6 minutter, men det kan ikke helt udelukke heldet.

Durkdrævnede modelflyvere, hvortil vort farne hold og især *Jens Arne Lauridsen* som bekendt hører, har efterhånden lært at finde termikken ved betragtning af terræn, skyer og ved at føle termikken under højstarten. Men i Trollhättan var det umuligt at forudsige noget.

Mens tre svenskere, tre finner og tre andre fik over 360 sekunder, fik tre danskere, der ind imellem lavede perfekte starter, faldvinde og tider på 2-3 minutter. Let nedslåede holdt vi *Arne Hansen* tilbage til sent i perioden. Så løb han (forøvrigt længere end tilladt, hvilket indbragte en reprimande) og fik noteret max. med en målt tid på godt 8 minutter.

Det så således ud til, at adskillige kunne få tre maximumtider, så det ville blive de virkelige tider — eller rettere tidtagernes øjne — der blev afgørende. Det blev det nu på grund af termikkens upålidelighed ikke — det blev den dårligste flyvning, der afgjorde, med andre ord faldvindsflyvningen! I den nordiske landskamp stod Sverige og Finland nu lige med Norge noget bag efter og Danmark sidst.

Anden periode bedre for Danmark

Efter frokost fløj man videre. Finnerne blev nu ramt af faldvinde, svenskerne fik en og nordkenderne ingen max. tider. *Jens Arnes* model skred af uforklarlig grund (måske anden vindretning) ud i stor højde og fik kun 59 sek. *Høst-Aris* fik termik, men desværre satte hans pneumatisk termikbremse for tidligt ind, så han kun fik 256 sek. Vi har jo egentlig allerede i 1945 lært den pneumatisk udløsnings upålidelighed, og *Høst* sætter da også lunte på i fremtiden! *Börge* fløj igen i faldvind 158, mens *Arne* efter en perfekt højstart fik max., da modellen forsvandt efter over 11 min. Hans start var så fin, at den engelske dommer *Gosling* kom farende og forlangte ekstra snorkontrol (nu havde man jo kig på *Arne*), men efter denne udskyldte sin mistænksomhed!

At de 10 med max. i første periode fik kun *Arne*, englænderen *Bennett* samt svenskeren *Odenman* dette i anden periode og stod lige.

I holdkonkurrencen førte Sverige, fulgt af Finland, mens Danmark havde passeret Norge og truede Finland stærkt.

Slutspurten

Nu var det spændende! *Arne* startede, men fik faldvind — 147 sek. *Odenman* ligeledes, men han fik 183 og lå bedre. *Bennett* fik kun 62, mens jugoslaveren *Bernfest*, der havde henholdsvis 360 og 200, nu fik 360 igen og dermed vandt, fulgt af *Odenman* og *Arne* samt nordmanden *Knut Hagen*, der uden nogen max. tid blev nr. 4, pænt gjort.

Efter en højstart med sammenbidt energi og mange grimasser og krumspring fik *Jens Arne* endelig maximum og *Høst* 264 sek. ved svag termik i lav højde, mens *Börge* fik 143. Svenskerne fik to maximumtider og kunne ikke slås, de tre første finner fik ingen, men *Silnunen* slog os ved at flyve 302.

Resultater: *Bernfest* 920, *Odenman* 403, *Arne Hansen* 807, *Hagen* 850, *Persson* (Sv.) 833 og *Bennett* 782. Nr. 11 *Høst-Aris* med 685, nr. 13 *Jens Arne* med 579 og nr. 20 *Börge* med 432 sek.

Holdkonkurrence (tre bedste): Sverige 2504 sek., Finland 2171, Danmark 2131 og Norge 1964. Da held og uheld udjævnes en del i holdkonkurrencen, kan det have interesse også at udregne de andre lande: Jugoslavien 1754, England 1703 og Schweiz 1327.

Afslutning

Trætte kørte vi til Göteborg, hvor der kl. 21 var middag på Liseberg. Her uddeltes præmierne. Som en svensk pendant til Wakefieldpokalen er til de fremtidige verdensmestre skænket en fornem pokal af direktør *Oswald Arnulf-Olsson*, Göteborgsklubbens formand. Mens A 2-klassen blev skabt ved nordisk samarbejde og i udlandet er kendt som »The Nordic Class«, har den stærkt patriotiske svensker ønsket at kalde pokalen »The Swedish Glider Cup«. Efter taler og selskabeligt samvær sluttede man i løftet stemning efter midnat.

Resumé

Konkurrencen var for stærkt præget af termikken til at vise ret meget. *Bernfests* model var flikket sammen på tre dage og intet opsigtsvækkende. Det svenske hold under »*Bananens*« erfarne holdledelse var utvivlsomt stærkere end sidste års, men danskerne og finnerne var lige så gode som sidst og kunne sikkert lige så godt have vundet. Nordmændene var gået lidt frem.

»Udledningene« med kun et lille års erfaring i klassen lå naturligvis svagere. Mange modeller var i balsa. Vi kan vist ikke lære ret meget nyt af dem — bortset fra, at lunteudløst termikbremse er en nødvendighed!

Konkurrencen understregede endnu engang, at sådanne konkurrencer bør flyves om aftenen eller i lyse nætter, og et holdresultat er et bedre sammenligningsgrundlag end et individuelt, men vanskeligere at kræve gennemført, da små, fattige og fjernbeliggende lande så ingen chancer har.

P. W.

Aarne Ellilä vandt igen Wakefieldkonkurrencen

Ingen tvivl om, at bedste mand vandt ved den natlige konkurrence i Finland. — De danske modeller fløj bort

Af Jørgen S. Petersen

WAKEFIELDKONKURRENCEN, der blev afholdt på den finske svæveflyverhøjborg Jämsilä, samlede ialt 63 deltagere fra 16 lande. At konkurrencen ikke blev af så stort format som sidste år, skyldtes sandsynligvis den besværlige rejse og den politiske uro.

Til gengæld var kvaliteten afgørende i år, idet konkurrencen fandt sted om natten, hvorved man undgik termikflyvningerne, der ellers ville have haft stor indflydelse på placeringerne. At vinderen Ellilä var den bedste mand, var der ingen tvivl om.

Deltagerne ankom til Jämsilä i løbet af natten mellem torsdag og fredag (d. 20. og 21. juli) og blev indkvarteret på svæveflyveskolen.

Modellerne blev kontrolleret i løbet af fredagen og lørdag formiddag. Kontrollen var meget nøjagtig, men der var dog kun en enkelt deltager, der måtte kappe en bid af et haleplan for at få modellen ind under reglerne.

På grund af den berygtede jämi-termik var det alt for farligt at trimmet om dagen, så der blev næsten kun trimmet fredag aften.

Selve konkurrencen blev afholdt efter skandinavisk praksis med tre perioder og fri start indenfor perioden. Der var en effektiv konkurrenceledelse og en god, stor tidtasterstab. Desuden var der et stort eftersøgningsmandskab, dirigeret pr. »talkie-walkie«.

Startstedet lå temmelig tæt op mod skoven, og da første periode lige var begyndt kl. 1900, vendte den smule luftning, der var, pludselig og bar ind over skoven i en tre kvarters tid, hvilket resulterede i, at adskillige modeller fløj derind.

Ellilä fører fra starten

Interessen samlede sig naturligvis om sidste års vinder, Aarne Ellilä. Han startede med en splinterny model, en stærkt forbedret udgave af hans gamle Wakefield. Han startede i slutningen af perioden og vandt denne med en perfekt start på 3.58. Nr. 2 blev Leardi (Italien) med 3.44, mens Evans (England) havde 3.29 og Seton (Holland) 3.28. Salisbury (USA), der blev fløjet proxy af svenskeren Johansen, blev nr. 5 med 3 m 27.

Anden periode begyndte kl. 2045 og varede til kl. 2215. Her fik man lejlighed til at se Ellilä og hans farligste konkurrent, Evans, starte omtrent samtidig. Elliläs model steg langsomt og roligt (med en motorløbetid på 90–100 sek.), mens Evans' model steg i en meget stejl og snæver kurve. Begge modeller opnåede en mægtig højde; men der var ingen diskussion om, at Elliläs model var den bedste. Han opnåede 4 min. 31,5 mod Evans' 3 min 32,8 og førte nu med sammenlagt 509,5 sek. Evans rykkede op på andenpladsen med 442,4, mens Leardi havde 416. Seton beholdt sin fjerdeplads med 409,2 sek., og Salisbury

fik 406,2 sek. Den eneste større forskydning i placeringerne var englænderen Stevens' spring fra nr. 13 til nr. 6 (med total 391,7).

Sidste periode udsat til kl. 5 morgen

Så var der pause til kl. 0230, og den tilbragte de fleste på langs, mens nogle få ihærdige hagede om deres modeller. Men konkurrencen måtte udsættes et par gange på grund af tåge. Endelig kl. 0500 kunne tredje periode begynde. Spændingen var dog ved at gå lidt ned, da Elliläs førsteplads var sikker. Dog overraskede Leardi ved at vinde perioden med en tid på 3,48,7, mens Stevens blev nr. 2 i perioden og rykkede op på femtepladsen med en tid på 3,46,7. Ellilä fik 3,42,6 og Evans 3,37,6.



Ellilä med sin gamle model. Et billede af den nye er forsvundet på vej hertil, men vi skal senere bringe et af den.

Elliläs sejr var både velfortjent og populær. Englænderne sagde, at de sidste år mente, at Elliläs sejr var mere held end dygtighed; men at de nu havde fået at se, at han virkelig var verdens bedste wakefieldflyver.

Uheld for danskerne

Det danske hold bestod af Carl Johan Petersen (proxyfløjet af finnen Pulkkinen) og undertegnede. Jeg startede i midten af første periode og havde en ret pæn flyvning på 2,53, men da luftningen bar ind over skoven, og min model lider af omstrejftilbøjeligheder, foregik landingen en 300 m inde i skoven. Jeg fik fat i eftersøgningsmandskab; men det lykkedes ikke at finde modellen trods eftersøgning i over 3 timer. Lige før anden periodes udløb kom jeg tilbage og hørte, at Pulkkinen

kun havde fået 1.48 med Calles model. Den var også fløjet i skoven og kunne heller ikke findes. Det var dobbelt ærgerligt, idet modellen burde have fløjet over tre minutter. Modellerne blev først fundet den næste dag, min om middagen og Calles om aftenen, men det var desværre en lille smule for sent. Ligeledes gik det for en italiener og en new-zealænder. I første periode blev Calle nr. 38 og jeg nr. 15; mens vore endelige placeringer blev nr. 58 og nr. 49. Sådan er det altså at deltage i en konkurrence, hvor man ikke må have reservemodeller. Heldigvis bliver reglerne dog ændret til næste år, hvor Wakefieldkonkurrencen går over til at blive officielt verdensmesterskab. Til den tid må man indsatte en reservemodel. (Selve Wakefieldtypen bliver også ændret. Målene er på det nuværende forslag 17–19 dm² totalareal, 65 cm² minimumstværnsnit og 230 g minimumsvægt. Dette bliver sandsynligvis de fremtidige regler, men det er endnu ikke endelig afgjort. Hovedsagen er dog, at der til næste år bliver råd til at flyve en model i skoven ved Jämsilä).

Afslutningen

Premieuddelingen fandt sted efter midt dagen og blev forestået af SIL's præsident, professor Ylinen, og formanden for FAI's modelflyvekommission, Mr. Houlberg. Senere på aftenen var der bal, og her opnåede italienerne og franskmændene en del gode placeringer, men det var nu en anden historie.

Den næste morgen var der opbrud og samlet afrejse pr. bus til Tampere. Her var samtlige deltagere inviteret til middag af byens flyveklub og SIL.

Op hermed var de glade dage til ende, og deltagerne skiltes for alle vinde.

Var der så noget nyt at lære på Jämsilä? Ja, der var ikke så lidt. Hvad bygning og konstruktion angår, var der i det store og hele ikke nogen fremgang fra sidste år. Men hvad detaljer og fiduser angår, var der en masse, og jeg håber ved lejlighed at kunne vende tilbage til dem. Det gælder jo om at få et ordentligt dansk hold af sted næste år, for vore præstationer indtil dato har været for sløje til at kunne gøre sig gældende i verdens hårdeste modelflyvekonkurrence.

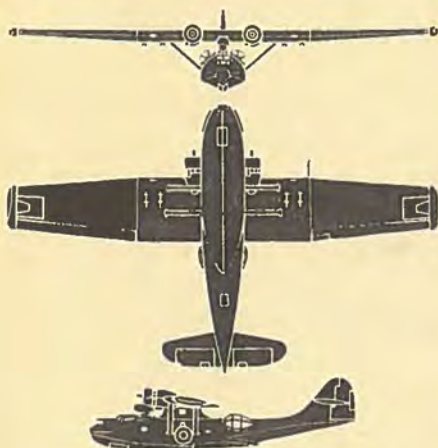
S. P.

Resultaterne

1. A. Ellilä, Finland	732,1
2. F. W. Evans, England	660,0
3. A. Leardi, Italien	644,8
4. P. W. Seton, Holland	619,6
5. H. R. Stevens, England	618,4
6. L. L. Salisbury, USA	606,0
7. S. Lustrati, Italien	597,7
8. B. Bächli, Schweiz	597,1
9. E. Sadorin, Italien	573,4
10. R. H. Warring, England	553,7

TYPEHJØRNET

8. Consolidated PBY-6A Catalina



Parasolvinget, to-motoret amfibium. Anvendes af det danske luftvåben, hovedsagelig til Grønlands-flyvninger, recognosceringer og transport. Indkøbt fra Canada, hvor den kaldtes CANSO (dette navn anvendes derfor i nogen udstrækning også her). Meget letkendelig på grund af sin særegne konstruktion. 5 af denne type er stationerede på luftmarinestationen København.

Motorer:

2 Pratt & Whitney Twin Wasp stjernemotorer på hver 1.200 hk.

Data:

Sp.v. 31,7 m. Længde 19,5 m. Planareal 130 m². Tomvægt 9.000 kg. Fuldvægt 14.500 kg. Max. hastighed 350 km/t. Marchhastighed 270 km/t. Flyvestrækning 4.000 km.

TYPEKENDETEGEN

Vinge: Parasol, ret midterdel, svag v-form i ydervinger. Rektangulær midtervinge, ydervingers forkant svagt pilformet, bagkant omv. pilf. Vingetipper udgøres af indtrækkelige støttepontoner.

Krop: Flyvebåds-krop, forfra og fra neden tyk, kluntet. Fra siden relativt slank. Flyvebådsunderside med »trine«. Forhenværende skydetårn i næsen samt »blister« på hver side af kroppen bag vingens bagkant.

Haleparti: Haleplan i vingens niveau. Pilformet forkant, ret bagkant m. afrundede tipper. Stor finne m. ret forkant og buet bagkant.

Motorer: Stjernemotorer anbragte med propeller-aksen således, at motorerne trækker noget til siden (udad). Grundet vingens placering kan motorerne sidde relativt tæt sammen.

Detaljer: Radar-kuppel over førersædet (installeret i Danmark), to støtter til vingen,

hovedhjulene meget synlige i optrukket tilstand mellem vingestøtterne.

Vigtigste kendetegn.

Forfra: Støttet parasolvinge, flyvebåds-krog, enkel finne, støttepontoner i vingetipperne.

Fra siden: Relativ elegant kropsudformning, næsetårn, radar-kuppel, »blister«, stor finne. Nedefra: Flyvebåds-krog, motorer trækkende udad, vinge m. rektangulært midterstykke.

C. C.

★

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

Nu går vi ind i den sidste og afgørende måned for flyvedagskonkurrencerne. Konkurrencerne har ikke været så hårde i år og giver antagelig gennemgående mindre resultater end sidste år. Herunder følger stillingen ved udgangen af juli med tilføjelse i parentes af stillingen ved redaktionens slutning:

Klasse I (varighed):

Polyteknisk Flyvegruppe	13 t. 39 m. (21.08)
Århus Svæveflyveklub	12 t. 27 m. (15.30)
Ringsted Svæveflyveklub	7 t. 51 m. (11.51)
Aviator, Ålborg	8 t. 02 m. (8.37)

Klasse II (højdevinding):

Polyteknisk Flyvegruppe	8085 m
Århus Svæveflyveklub	4700 m (5850)
Ringsted Svæveflyveklub	4625 m (7425)
Aviator, Ålborg	4335 m (5085)
Slagelse Flyveklub	3650 m (4550)

Klasse III (distance):

Polyteknisk Flyvegruppe	747 points
Herning Svæveflyveklub	188 points
Slagelse Flyveklub	119 points (137)

For højdernes vedkommende er resultaterne med forbehold overfor evt. ændringer ved gennemgang af kalibreringstabellerne, og for Polyteknisk Flyvegruppe og Århus Svæveflyveklubs vedkommende med yderligere forbehold på grund af ufuldstændige oplysninger.

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.

Motorflyvernes pokalkonkurrence i Esbjerg

Resultatet af »Flyvedagen« pokalkonkurrence for motorflyvere, der afholdtes i Esbjerg lufthavn den 19. og 20. august, hvor Vestjysk Flyveklub var vært, blev følgende:

Mållanding:

	Points
1. Carl Hansen, Vestjysk Flyveklub	11
2. Erik Jensen, Sportsflyveklubben	16
3. Povl Mortensen	60

Orienteringsflyvning:

1. Per Weishaupt, Sportsflyveklubben	220
2. J. Rårup, Fyens Flyveklub	237
3. E. Wieghorst, Vestjysk Flyveklub	811

Resultatet af den samlede konkurrence:

1. Per Weishaupt, Sportsflyveklubben	820
2. Carl Hansen, Vestjysk Flyveklub	1134
3. Johs. Nørgård	1981

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler

Nye og brugte cykler, reparationer og ovnlakering — cyklemotorer

Fiskergade 17, tlf. Luna 622

Salg på ratebetaling

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA 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

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

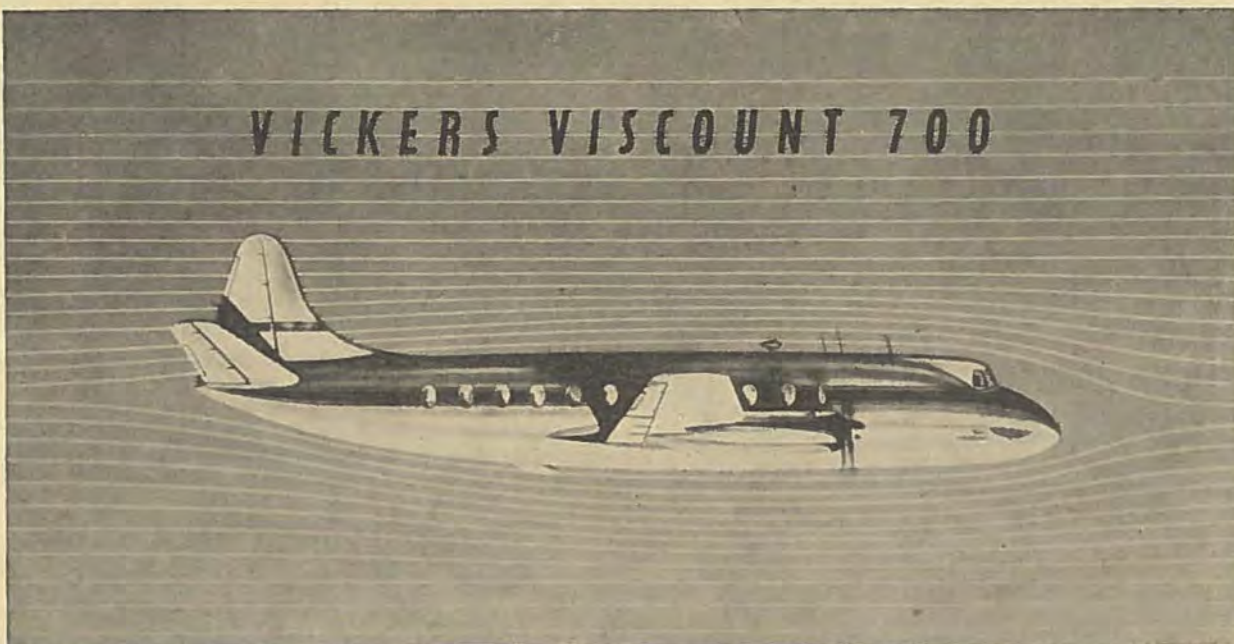
K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

VICKERS VISCOUNT 700



LOA 68

Et fly for det fremsynede luftfartselskab.



Viscount yder fire motorers sikkerhed i en middelstor rutemaskine. Glimrende flyveegenskaber under alle almindelige forhold er forenet med en fremragende ydelse ved asymmetrisk drivkraft fra kun to motorer.

De fire Rolls-Royce Dart propelturbiner anvender som brændstof petroleum påfyldt „crash-proof“ tanke — en sikkerhedsforanstaltning, som både passagerer og besætning vil påskønne.



Viscount er praktisk taget fri for vibrationer og har et stærkt nedsat støjniveau, hvilke egenskaber i høj grad forøger følelsen af komfort såvel hos passagerer som besætning, ligesom udgifterne til luftfartøjets vedligeholdelse nedsættes som følge af de svagere vibrationer.

Ved den indvendige aptering er der taget alle hensyn til størst mulig komfort for 40, henholdsvis 53 passagerer. I kabinen er anbragt net til lettere håndbagage som supplement til den rigelige fragt- og bagageplads for og agter.



DEN FØRSTE TURBOPROPELDREVNE RUTEMASKINE



VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · VICKERS HOUSE · BROADWAY · LONDON · ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, København V.



D E H A V I L L A N D
H E R O N

for the tributary routes of the world

14-17 passengers ; four 250 h.p. unsupercharged
Gipsy Queen 30 engines driving de Havilland
non-feathering two-blade propellers

Extreme simplicity · Exceptional take-off · Engine-out safety

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

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

UDNYT VORE ERFARINGER

i konstruktion og beregning af luftfartøjer og tilbehør.

Nykonstruktioner og forandringer fremføres hurtigst til godkendelse gennem os.

Ingeniørfirmaet **Rasmussen & Thyregod**
P. Skrams Gade 26 Central 7157

KALENDER

Svæveflyvekalendar:

30. 9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Diverse:

5. 9.—10. 9. SBAC-show. Farnborough.

Modelflyvekalendar:

3. 9. DM i kunsthjvning, konkurrence om Windypokalen, København.
11. 9. Frist for tilmeldelse til DM-S.
24. 9. DM for svævemodeller (Sjælland).
5. 10. Opgørelse for 3. kvartal i points-konkurrence.
1. 10. Residentie-Cup-konkurrence (Holland).
22. 10. Femte distriktskonkurrence.
3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og årsrekordår slutter.

★

Hangarflyvning

De berømte Texas-Rangers, hvis liv har givet stof til mangen Cowboy-bog og -film, er nu udstyret med moderne luftfartøjer, herunder helicoptere. Flere forbrydere er allerede blevet »anholdt» fra luften.

Et af verdens kostbareste og største luftfartøjer, Howard Hughes 4-motors flyvebåd »Atlas» har ikke været i luften siden sit prøvehop for over et år siden. Den ligger stadig i sin private havn beskyttet af stærk vagt, og ingen får lov at komme den nær.

Kan fugle eller insekter udføre nogensomhelst former for kunsthjvning? Næppe bevidst! Ikke desto mindre må f. eks. en flue kunne foretage et loop. Tænk blot på den manøvre, fluen må udføre, når den sætter sig på loftet i ens stue og forlader det igen — faktisk et loop i to tempi!

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.

„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

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Motorflyveklubber

tilsluttet KDA

Ålborg Flyveklub,
Landsretssagfører K. Ørum Jensen, Algade 65, Ålborg.

Århus Flyveklub,
Turistchef K. Lund Hansen, Turistforeningen, Rådhuset, Århus.

Frederiksborg Amts Flyveklub,
Overbortjent P. Abkjær, Petersborgvej 5, Hillerød.

Fyens Flyveklub,
Odense Lufthavn, Beldringe.

Midtjysk Flyveklub,
Fabrikant A. Flensborg, Søndergade, Herning.
Sportsflyveklubben,
Københavns Privatflyveplads, Skovlunde.

Svendborg Flyveklub,
Bestyrer O. Hoff, Jessens Mole 9, Svendborg.

Thisted Flyveklub,
Direktør, civilingeniør S. A. Andersen, Thisted Motor Co. A/S, Thisted.

Vejle Motorflyveklub,
Konditor C. F. Christiansen, Kirkegade 23, Vejle.

Vestjysk Flyveklub,
Konsul K. Willemoes, Strandparken 13, Esbjerg.

Så er her i tilslutning til listerne i de sidste to numre over model- og svæveflyveklubber en ny modelflyveklub samt en efterfølger blandt svæveflyveklubberne:

220 Haraldsted Modelflyveklub,
A. Folmer Hansen, Haraldsted Skole pr. Ringsted.

Ringsted Svæveflyveklub,
Flemming Jensen, Køgevej 30, Ringsted.

★

Vestjysk Flyveklub får klubhus

Den 12. august indviede Vestjysk Flyveklub et dejligt klubhus i Esbjerg lufthavn. Det består af et stort opholdsrum med et meget stort vindue samt et køkken og skal nok blive til glæde for klubbens medlemmer og gæster.

Silkeborg Flyveklub

Ved en lille festlighed har klubben holdt sin nyherværelse, en 2 G- over dæben. Byens viceborgmester forestod dåbshandlingen og gav planet navnet »Søren Spætte«.

På klubbens generalforsamling blev direktør Bertel Kring, Silkeborg Dampvaskeri, genvalgt som formand. Nyvalgt til hovedbestyrelsen blev isenkræmmer Bloch Jørgensen (kasserer). Som formand for svæveflyveafdelingen genvalgte karetmager Michael Hansen, og desuden valgtes kontorassistent, frk. Elin Mikelsen og redaktionssekretær Jens Kamp.

Forøvrigt har klubben opnået en rigtig pæn flyvetid med 2 G'en, nemlig 28.30 minutter med to personer. Det er ikke Karuprekorden på 55 min., men alligevel

Søndag den 2. juli bakkerede klubbens Grunau Baby med ca. 50 pct. Ved søndagens tredje start med Baby'en indtraf et wirebrud, således at 4—500 meter wire hang og slæbte henad jorden. Føreren udløste ikke, men foretog to venstre-drej med det resultat, at planet umiddelbart før landingen væltede rundt og tog jorden med ryggen. Wiren var blevet infiltreret i roe- og kartoffeltoppe, så den til sidst strammedes og fik planet til at tippe rundt.

Midt i uheldet indtraf den heldige omstændighed, at rygglænderne skete i en ret dyb grøft, således at hvert plan kom til at hvile på hver sin grøftkant, og føreren kom til at hænge med hovedet nedad i selve grøften. Han hængte i fastspændingssele, men slap løs og var fuldstændig uskadt. Planet derimod så sørgeligt ud. Det kommer efter alt at dømme ikke i luften før til næste forår.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, t., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Civilingeniør Hans Raboe.
Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.
Civilingeniør Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Wermuth Jensen.
Civilingeniør Bjørn Thøgersen.

MODELFlyVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852.
Formand: Johs. Thinesen, Lund pr. Hammerum.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.
Førsteinstruktør: Per Weisshaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. Amager 9695.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongev. 153, Kgs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

Danmarks mesterskaberne

Alle kvalificerede c-diplomindehavere erindres om, at tilmeldelsesfristen til danmarks mesterskabet for svæveflyvere slutter 11.9. Mesterskabet flyves den 24. 9. på Sjælland, antagelig ved Roskilde.

Til DM for gummi- og gasmotormodeller den 27. 8. var der tilmeldt 15 mand, heraf kun to boende uden for Fyn.

Det to gange aflyste mesterskab i kunsthjvning finder sted 3. 9. på Bellahøj og indgår i modelflyveklubben Windy's pokalkonkurrence.

Nye internationale modelrekorder

Nu er der endelig kommet ordentlig fart i de internationale hastighedsrekorder for linestyrede modeller. Den absolutte verdensrekord af franskmænden Gérard Lanlot sat op til 201.117 km/t den 22. april. Det er dog endnu en del under adskillige nationale rekorder i forskellige lande. Lanlot anvendte en 9.87 ccm Micron 60 glidhovedmotor.

Russerne har forbedret rekorderne til 89.933 km/t for motorer under 2.5 ccm og til 145 km/t for motorer over 5 ccm (senere slået af Lanlot).

Endvidere har russerne fået anerkendt en række mere specielle rekorder:

Linestyrede gyroplaner med motorer under 2.5 ccm: 51.8 km/t med motorer mellem 2.5 og 5 ccm: 43.7 km/t.

Linestyrede haleløse modeller i de tre motorklasser henholdsvis 66.9, 86.9 og 163.4 km/t.

Op endelig har de med reaktionsdrevne linestyrede modeller fløjet først 129.9 og senere 144 km/t.

Mange af disse rekorder er stadig til at slå.

★

Flyveulykken den 27. juli

Den 27. juli skete der på Ry flyveplads en svæveflyveulykke, hvorved Paul Klarskov Larsen, Århus, blev så hårdt kvæstet, at han om natten afgik ved døden.

Klarskov foretog en spilstart med Hütter 28 og har øjensynligt overtrukket planet i starten i 40—50 m højde. Han »tabte« højre vinge, skred ud til højre og koblede wiren ud. Herpå har han antagelig forsøgt at klare

situationen ved at forsætte bevægelsen i en slags »hårnålesving«, men under dette har en gård ligget i vejen, og under forsøget på at undgå et sammenstød med gården har bevægelsen til sidst udviklet sig til et spin ned i jorden.

Således mener Luftfartsdirektoratet efter foretagne undersøgelser, at ulykken har fundet sted. Den primære årsag har sandsynligvis været, at planet blev trukket for hårdt op under starten, den sekundære, at startlinjen kun lå 15—20 meter fra den vej, på hvis anden side gården samt hangaren ligger.

★



Paul
Klarskov
Larsen

Med Paul Klarskov Larsen har vi mistet en af vore bedste svæveflyvere. Han blev født i 1924 og begyndte som dreng at bygge modeller. Han blev medlem af modelflyveklubben Agaton i Århus og deltog i den første danske modelflyvesommerlejr på Mols i 1941. I 1942 blev han medlem af Århus Svæveflyveklub og deltog i svæveflyvelejren i Bjergsted. Senere under besættelsen flygtede han til Sverige og vendte hjem med Brigaden.

Efter hjemkomsten fortsatte han som svæveflyver, fik s-certifikat og blev flyveleder. I 1947 var han i Tjechoslovakiet og fik sølv-c på en trekantflyvning. Han deltog i bølgeflyvningsekspeditionerne i Norge i 1948 og 49 og havde i år været med i Frankrig og i Ørebro. Sidste år deltog han med stor iver i flyvedagskonkurrencerne — både for Århusklubben og for Polyteknisk Flyvegruppe, hvoraf han som stud. polyt. også var medlem. Han fik her højden til guld-c og satte i Hütter 28 danmarksrekord i målflyvning og i målflyvning med tilbagevenden til startstedet.

Efter at have været i Ørebro som reserveflyver og jordmandskab tog han til Ry for selv at flyve. Den 22. juli forsøgte han en målflyvning til Esbjerg, men kunne ikke komme længere end til Tistrup ved Varde — og returnerede til Ry, en uofficiel præstation over hans danmarksrekord. Dagen før ulykken foretog han endnu en flyvning på 5 timer.

Klarskovs død er et stort tab, ikke blot for hans nærmeste, men også for hele den danske svæveflyvning. Han var en god kammerat, som vil blive savnet.

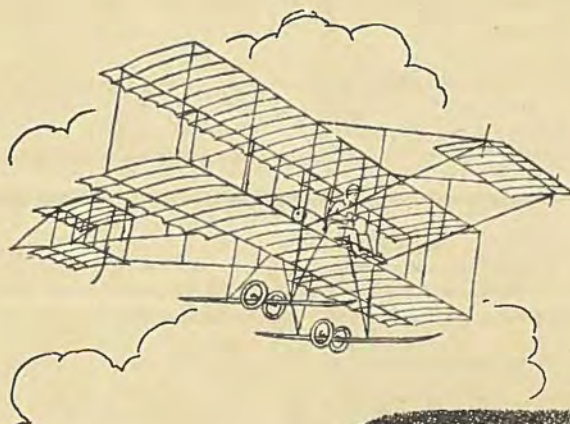
★

Tak

En hjertelig tak til de mange kammerater indenfor svæveflyve- og modelflyvesporten for venlig deltagelse og for de mange smukke dekorationer ved vor kære søn, forlovede, broder og svoger stud. polyt. Paul Klarskov Larsen's død og begravelse, også en hjertelig tak for det gode kammeratskab, der er udvist gennem mange år.

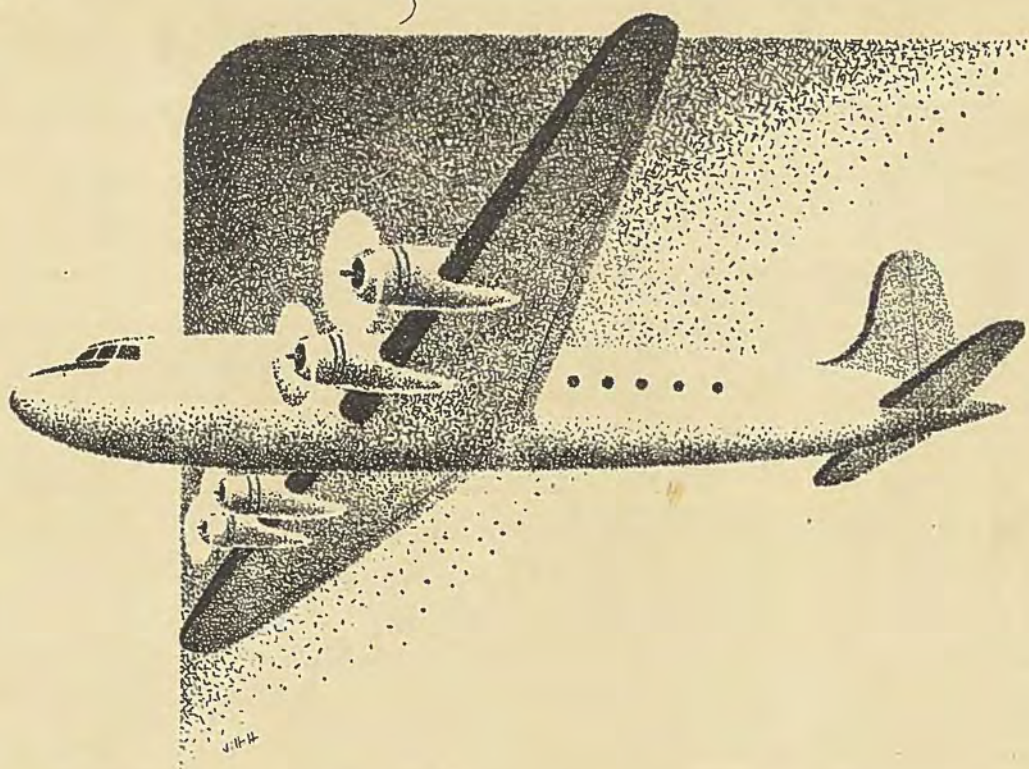
På familiens og egne vegne

Else og Laurits Klarskov Larsen.



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 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.

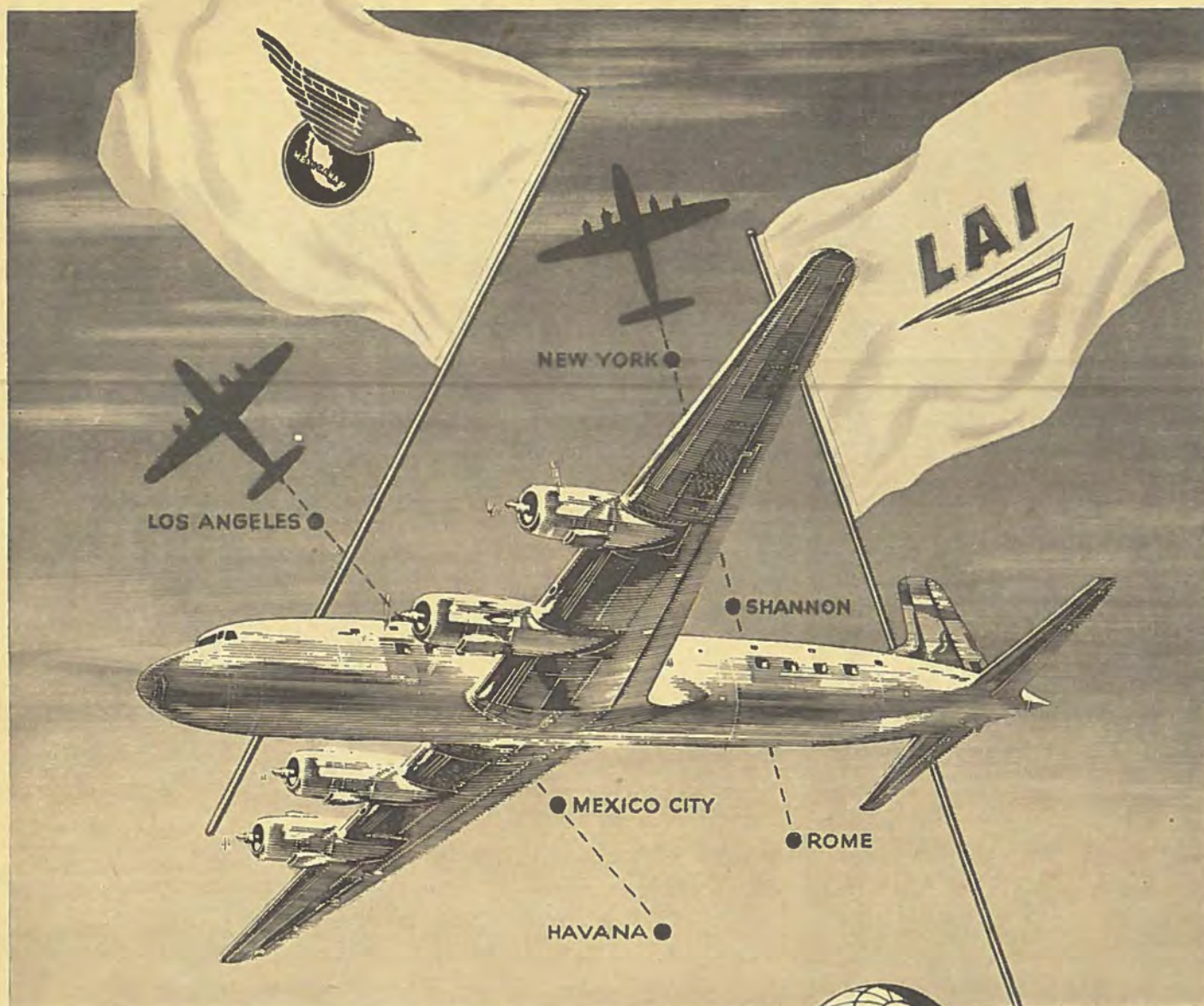


...Endnu to luftfartselskaber går ind for DC-6'eren!

De luftfartselskaber, der sidst har bestilt Douglas DC-6 passagermaskiner, er Campania Mexicana de Aviacion (C.M.A.) og Linee Aeree Italiane (L.A.I.).

Når DC-6'eren indgår i disse hurtigt voksende internationale luftfartselskabers rutenet, vil den byde deres passagerer de hurtigste, bekvemteste, mest luksuøse rejsebetingelser i luften, som er mulige i verden i dag.

I alt er 188 DC-6'ere leveret eller i ordre — således at produktionen vil strække sig et godt stykke ind i 1951. Douglas går derfor ind i sit fjerde ti-år fuldt optaget af at skabe det fineste, der kan præsteres, hvad hurtighed og navnlig driftssikkerhed angår.



STOL PÅ DOUGLAS

30 ÅRS ERFARING

DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC., SANTA MONICA, CALIFORNIA, U.S.A.
EUROPEAN DIVISION: 1470 Chaussee de Haecht, Brussels, Belgium — NEW YORK CITY: 247 Park Avenue, New York 17, New York

PRIS
Pr. årgang kr. 6.00
Pr. nummer 50 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

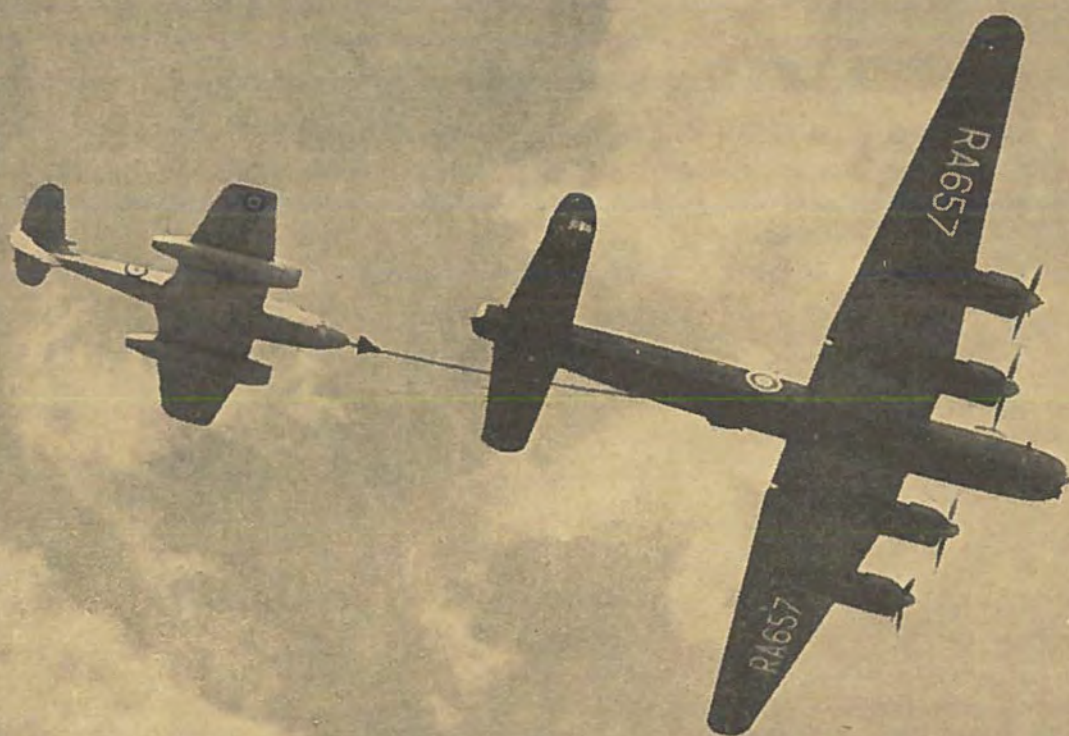


FLYV

23. ARGANG

— OKTOBER 1950 —

PRIS 50 ØRE



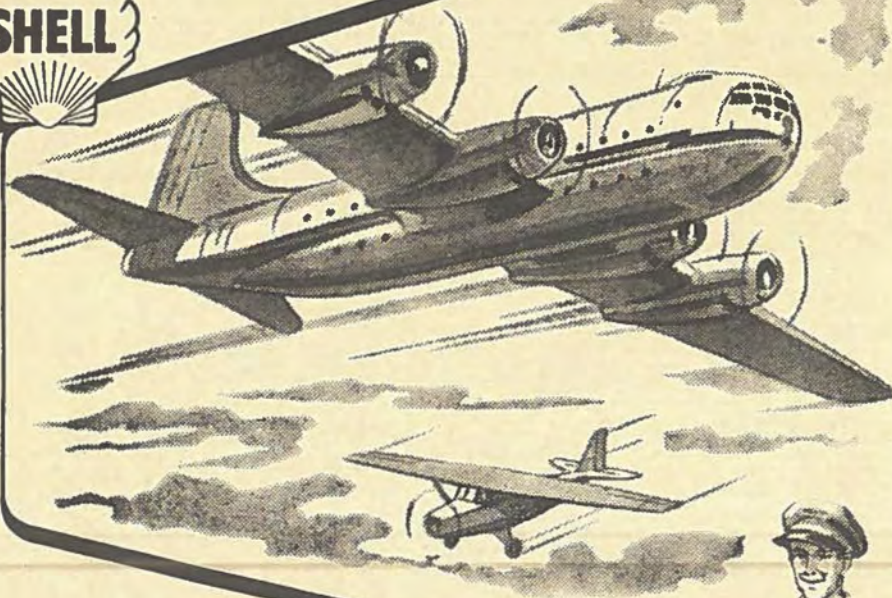
Tankning i luften: På SBAC's årlige udstilling og flyvæstævne i Farnborough vises, hvorledes en Gloster Meteor får sin tørst slukket hos en Avro Lincoln tankflyvemaskine.

10

INDHOLD:

Farnborough 1950 * Reaktorjagere fra Amerika * Flyvemekanikerskolen * Konkurrencerne i Esbjerg * 3 danmarksmesterskaber i modellflyvning

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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING · SVÆVEFLYVNING · MODELFLYVNING

Nr. 10

Oktober 1950

23. årgang

Mørkelægning

DET er forfærdende, at man i Europa kan komme ud for, at en flyvemaskine kan være forsvundet i omtrent en uge, uden at man i dens hjemland hører et eneste ord om den, skønt den er landet et par timer efter starten, ikke ret mange kilometer fra eget lands grænser. Vi tænker her på den danske flyvemaskine, der den 23. august landede på Rügen, og hvorom omverdenen faktisk først fik noget at høre 6—7 dage senere.

Man skulle tro sig hensat til det mørkeste og mest ufremkommelige Tibet og ikke til et højt fremskredent kulturland med talrige moderne kommunikationsmidler, hvorfra en telefonopringning kunne have klarlagt situationen i løbet af nogle minutter.

Denne lange ventetid, hvor to forsvundne personers pårørende må tilbringe timer og dage i frygt for, hvad der muligvis kan være sket, er en hensynsløshed, som man burde være forskånet for i et civiliseret samfund. Sæt det omvendte havde været tilfældet! Sæt en flyvemaskine, tilhørende et af landene indenfor „Jerntæppet“, var landet nogle få kilometer udenfor dette — og begivenheden derefter var bleven mørkelagt?

Det er også lidet hensynsfuldt overfor de myndigheder og personer, der sætter en stor redningsaktion i gang, hvor meget materiel og mange menneskeliv sættes ind, og en sådan aktion mister jo noget af sin værdi, når der er lande, som ikke yder deres bidrag til redningsarbejdets gennemførelse.

FLYV

FARNBOROUGH 1950

Den britiske flyveindustri's årlige udstilling og flyvedemonstrationer viste 41 typer i luften og 17 på jorden



De Havillands nyeste trafikflyvemaskine til mindre ruter er DH-114 Heron til 14—17 passagerer (se FLYV nr. 4 side 73).

MÅSKE skulle overskriften på denne artikel have været: »Verdens største flyvestævne« — således forekom det i hvert fald de mange tusinde udenlandske gæster og den kvarte million englændere, som havde lejlighed til at overvære det. Stævnet fandt sted i dagene 6.—10. september, og det var arrangeret af Society of British Aircraft Constructors — sammenslutningen af samtlige britiske flyvemaskine-, flyvemotor- og tilbehørsfabriker. Og det var i ordets egentlige betydning et gigantisk show. Det blev afholdt på flyvepladsen ved Farnborough, og her var ikke alene alle forhåndenværende hangarer og selve pladsen taget i brug, men kæmpemæssige telte var rejst til brug for udstillingen.

Selve ordet »udstilling« dækker for øvrigt ikke det, der fandt sted, for hver enkelt dag under udstillingsperioden demonstreredes de mange fremmødte luftfartøjer i pragtfulde flyveopvisninger. Ja, det er et spørgsmål, om det ikke var flyveopvisningerne, der tog flest kegler — ikke blot hos de talrige indbudte gæster fra mange forskellige nationers flyvesagkyndige, men også hos den kvarte million englændere, der havde adgang til udstillingen de to sidste dage, denne var åben. Vi er tilbøjelige til at tro, at opvisningerne satte den største prik over i'et.

Hvad så man i Farnborough?

Man så i virkeligheden alt, hvad den britiske luftfartsindustri formår at præstere — og ydermere fik man et glimrende indtryk af, hvad andre landes luftfartsindustri indenfor det britiske rige formår at yde. Og det var i sandhed overraskende. Det mest imponerende var, at man tilsyneladende fik fabrikerne's hemmeligheder krænget ud på et fad; men det var også kun tilsyneladende, — for de allernyeste typer af luftfartøjer og motorer var selvfølgelig blevet hjemme på fabrikerne og tegnestuerne. Men i en tid som den nuværende er der naturligvis også grænser for, hvad man kan forlange af nyheder. Noget må man have i baghånden, — og det har den britiske luftfartsindustri også. Ellers skulle vi kende den dårligt.

Verdens største landflyvemaskine i luften

Sagt i få ord så viste udstillingen 58 luftfartøjer, hvoraf de 35 var militære typer, bygget i overensstemmelse med R.A.F.'s krav, og af disse 58 typer vises de 30 for første gang. Den flyvemaskine, som tilsyneladende gjorde det største indtryk på de besøgende, var den kæmpemæssige Bristol Brabazon, verdens største civile landflyvemaskine. Den kunne både starte og lande på Farnborough,

og det var imponerende at se, hvor majestætisk den så ud, når den kørte hen over startbanen og hævde sig fra pladsen. Den fløj forbi tilskuerne i et halvt hundrede meters højde, og farten må have været i nærheden af de 300 km/t. Under forflyvningerne kunne man i højtalerne på flyvepladsen høre, hvordan luftfartøjets fører, luftkaptajn A. J. Pegg, gav sine ordrer til besætningen — om understellets udtrækning, om regulering af motorerne, om udsætning af flaps'ene o. s. v. Det var interessant at høre.

41 forskellige typer i luften og 17 på jorden

Selv om det virker noget trivielt, må man i et fagblad nævne, hvilke flyvemaskiner der blev præsenteret i Farnborough. Følgende typer blev demonstreret i luften: Vickers-Tay Viscount, Bristol Proteus-Lincoln, Short S. B. 3., Percival Survey Prince, Rolls-Royce Avon-Meteor, Hawker P. 1040, Blackburn Y. A. 5., Avro Athena T. 2., Blackburn Universal Freighter, Blackburn Y. B. 1., Vickers Viscount 700, Avro Ashton, de Havilland Comet, de Havilland Venom, Hawker P. 1081, Armstrong Siddeley Sapphire-Meteor, Auster Aiglet, Scottish Pioneer 2, Bristol Type 171 Mk. 3., Avro Shackleton, Vickers Varsity, Airspeed Ambassador, Short Sealand, Hawker Sea Hawk, Westland Wyvern T. F. 2., Boulton Paul Balliol T. 2., de Havilland Heron, Armstrong Whitworth Apollo, Fairey 17, Handley Page Hermes 5, English Electric Canberra B. 2., Gloster Meteor N. F. 11., Gloster Meteor F. 8., Vickers Supermarine Type 535, Handley Page RPR 2, Percival P. 56, de Havilland Chipmunk, Westland Sikorsky S. 51, Bristol Brabazon, Lincoln tankflyvemaskine og en Meteor.

Følgende luftfartøjer var udstillet, men deltog ikke i flyveopvisningen: Auster Auto-car, Bristol Freighter 31 (militær), Vickers Supermarine Seagull, Vickers Valetta Classroom, Bristol Type 171 Mk. 3, Fairey Firefly T. T. Mk. 1, Hawker Sea Fury 11, Handley Page Marathon 1 (Reading), Bristol Freighter 81 (Agriculture), de Havilland Dove, Vickers Supermarine Attacker, Percival Prince, de Havilland Vampire F. 5, Fairey Firefly 6, Handley Page HPR2, Avro 707 og Auster J. 5.

Britiske trafikflyvemaskintyper på vej til at erobre verdensmarkedet

På grund af de specielle forhold, som gjorde sig gældende under den 2' verdenskrig, blev den britiske luftfartsindustri udvikling af trafikflyvemaskiner hæmmet i en betydelig grad. Krigsårene krævede fremstilling af militære flyvemaskiner, og alt andet måtte vige for dette krav. Men nu er Storbritannien ved at indhente det uforskyldt forsmte. Man har på et tidligere tidspunkt end i andre lande indset betydningen af reaktionsmotoren og turbinmotoren og har sat alt ind på udviklingen af disse nye motortyper, og det er kommet trafikflyvemaskinen til gode. Den britiske luftfartsindustri har været forudseende og er nået et stort hestehoved foran sine konkurrenter med hensyn til reaktions- og turbineudstyrede trafikflyvemaskiner.

De Havilland Comet, som blev demonstreret i Farnborough, er det bedste bevis herpå. Denne propelløse trafikflyvemaskine, der allerede har mange lange flyvninger bag sig, gjorde et stærkt indtryk på alle, der overværede opvisningerne. Den bliver — både konstruktionsmæssigt og fartmæssigt — ikke let at indhente. Trafikflyvemaskinen med turbinemotor er også britisk. Vickers Viscount med sine fire propeldrevne Dart-turbiner er

ubetinget typen på fremtidens luftliner. Det samme kan siges om Handley Page Hermes, der er udstyret med fire Bristol Theseus turbinemotorer, og Armstrong Whitworth Apollo, der har 4 Mamba turbinemotorer.

Turbinmotoren er et britisk produkt

De besøgende på Farnborough-udstillingen var imponeret af det store opbud af motorer og tilbehør, som var udstillet i hangarer og telte på pladsen. Den jordbundne udstilling omfattede 190 forskellige stande, og selv om der var meget andet at se på, kunne man ikke lade være med at koncentrere opmærksomheden om de mange nye motortyper: reaktionsmotorer, turbinemotorer — og en raketmotor. Og denne raketmotor fortjener en særlig omtale, fordi den peger endnu længere ud i fremtiden end de to andre nævnte motortyper. Den har fået typebetegnelsen Beta, og den er bygget af Fairey Aviation Company. Når der skal bygges jagere — eller bombere — med overlydsfart, så er det rart at have motortyper som Beta til sin rådighed. Raketmotoren var udstillet på forsyningsministeriets stand.

Fem britiske firmaer udstillede ialt 17 reaktionsmotorer og propelturbinemotorer; deraf var 8 af førstnævnte og 9 af sidstnævnte type. Armstrong Whitworth viste 1 reaktionsmotor (Adder) og 3 turbinemotorer (Mamba 2, Double Mamba og Python). Bristol havde 3 turbinemotorer (Proteus 2, Coupled Proteus og Theseus), de Havilland havde sine 3 reaktionsmotorer fremme (Goblin 3, Goblin 35 og Ghost). Napier var repræsenteret med 2 reaktionsmotorer (Naiad og Coupled Naiad), og Rolls-Royce udstillede 1 turbinemotor (Dart R. Da. 3) og 4 reaktionsmotorer (Derwent, Nene, Tay og Avon). Og de nye motorer var ikke blot udstillingsgenstande, for 28 af de luftfartøjer, der deltog i flyveopvisningerne, var udstyret enten med reaktions- eller propel-turbinemotorer.

Paraden i luften

Hvis demonstrationen af transportflyvemaskinerne i luften var interessant, så gjorde de mange militære typers fantastiske flyvninger et endnu mere imponerende indtryk. Det var farten og manøvreduktigheden, der var så storslået. Man havde på fornemmelsen, at de deltagende flyvere var fuldstændig upåvirket af alt, hvad der hedder g-kraft — så legende og let så det hele ud. Jagertypernes flyvninger var som at overvære en uofficiel hastigheds-konkurrence. Flyverne i Hawker P. 1080 og Vickers Supermarine 535 kappedes om at vise det mest sensationelle. De for' hen over plad-

sen med hastigheder, der må have ligget i nærheden af lydens, og de manøvrerede deres luftfartøjer med beundringsværdig præcision. Rolls-Royce Avon-Meteor og Armstrong Siddeley Sapphire-Meteor steg næsten lodret fra jorden til flere tusinde meter på få sekunder. Det hævdedes, at Avon-Meteor kunne nå op til 40.000 fod (12 km) på mindre end tre minutter. Et luftfartøj, der indtil dagen før opvisningen havde været på den hemmelige liste, de Havilland Venom Natjager, forekom at være stævnets hurtigste luftfartøj. En af de nye reaktionsjagere, som er ved at blive leveret til den engelske marine, Hawker Sea Hawk, klappede planerne ned, startede, vendte tilbage over flyvepladsen i løbet af få sekunder med en fart på 900 km/t, foretog en lodret rulning op efter — og forsvandt i skyerne i rygflyvning i 1800 meter.

Briternes bestræbelser efter at vinde styrke i kampen mod ubådsfaren vises i flere nye luftfartøjstyper, der alle var beregnet på at skulle opsøge og bekæmpe ubåde, udstyrede med »ånderør«. Fairey 17 og Blackburn Y. B. 1, der var karakteristiske hangarskibsbaserede ubåds-jagere, var udstyret med en Armstrong Siddeley Double Mamba propel-turbine.

I de militære luftfartøjers parade savnede man de store, langtrækkende bombere, der ydede en så vægtig indsats under den sidste verdenskrig. De var der slet ikke. Briterne koncentrerer sig åbenbart om bygningen af de såkaldte lette bombere, der blev værdigt repræsenteret af den tomotorede English Electric Canberra, hvis flyveegenskaber vakte stor begejstring. Canberra er udstyret med to de Havilland Avon reaktionsmotorer.

Stævnet på Farnborough var imponerende, det blev afviklet med minutpræcision, og den britiske luftfartsindustri fortjener den største anerkendelse for sin store indsats.

× ×

Europas nyeste reaktor-jager

Utvivlsomt en af sensationerne på det store SBAC-show i Farnborough i de to første uger af september var Gloster Aircraft's private reaktor-jager udvikling, som er inspireret af de erfaringer, man har gjort i Korea-krigens første fase m. h. t. reaktor-jageres mangler.

Gloster startede — uden ordre — på denne type mindre end 3 måneder tidligere og præsenterede den nu fuldt færdig. I realiteten er det kun en videreudvikling af Gloster Meteor Mk. 8 — men »sikken ene!

For det første har man øget typens flyvestrækning (aktionsradius og flyvetid) ved at udruste den med to vinge-tiptanke, to under-



Gloster Meteor er stadig i rivende udvikling. Den mest opsigtsvækkende version i Farnborough er ovenstående specielle udgave af Mk. 8, udstyret efter erfaringer fra Korea. Læs nærmere om den i teksten.

FLYVEVÅBNETS INDSATS I KOREA

Lidt om de forskellige typer, der deltager, og om erfaringer fra de første par måneder af krigen

SØNDAG 25. juni 1950 kl. 04.00 overskred nordkoreanske tropper 38. breddegrad, som danner grænsen mellem Nord- og Syd-Korea. 7 timer senere fulgte den officielle krigserklæring fra den kommunistiske regering i Nordkorea til regeringen Syngman Rhee i Seoul. Samme dag befalede de forenede nationers sikkerhedsråd fjendtlighederne indstillet. Som bekendt blev denne opfordring ikke fulgt, hvorfor de forenede nationer anmodede medlemsstaterne om at gribe ind i konflikten med våben. Den første nation, som fulgte sikkerhedsrådets opfordring, var USA, og 27. juni greb USAF ind med jager-, bomber- og transportafdelinger fra 5th Air Force i Japan. Allerede før dette var luftstridighederne startet mellem det lille sydkoreanske luftvåben, som omfattede 15 rekognoscerings-luftfartøjer af typen Stinson L-5 samt 70 andre luftfartøjer af forskellige typer, og det nordkoreanske luftvåben, som havde 200 luftfartøjer af typerne Yak-3, Yak-9, Yak-15, La-7, IL-2 Stormovik, Li-2 (Dakota) og Tu-2. 25. juni — på kampens første dag — steg de 15 sydkoreanske Stinson L-5 op med »bazooka'er« fastspændte til vingestøtterne. De angreb nordkoreanske panserkolonner, og det lykkedes dem med deres primitive våben at ødelægge to tanks. Flere af de sydkoreanske luftfartøjer blev skudt ned.

Den amerikanske luftstyrke, som indsattes i kampene, bestod som ovenfor nævnt af 5th Air Force. Dette omfatter 314th og 315th Air Division med hovedkvarter henholdsvis på Johnson Air Force Base ved Tokio og Itazuke AFB på Kyushu. 5th Air Force omfatter:

6 jagerafdelinger, hvoraf en natjager-afde-

vinge-tanke og en tank, som ophænges under kroppen. Med denne ekstra brændstof-forsyning, som er større end forsyningen i typens indre tanke, er Meteor Mk. 8's flyvetid mere end fordoblet, og typen kan derved — stadig med sine fire 20 mm kanoner — anvendes til eskortering af bombere.

Man har også — på kortere strækninger — fordoblet typens bevæbning. I stedet for tanken under kroppen kan således to ekstra 20 mm kanoner anbringes samme sted. I stedet for under-vinge tankene kan anbringes bomber eller raketter. Endelig kan også — i stedet for tanken eller de to ekstra kanoner under kroppen — ophænges fire raketter eller to bomber under kroppen. Som jager over korte afstande kan typen derfor udrustes med seks 20 mm kanoner og 16 raketter eller seks 20 mm og 2 bomber eller fire 20 mm og 20 raketter eller fire 20 mm og 4 bomber (sandsynligvis 250 kgs).

På vedstående fotografi ses den forskellige ekstra-udrustning. Fra venstre mod højre ses ekstra-vingetiptank, 8 raketter, ekstra under-vingetank, ekstra 20 mm kanoner til anbringelse under kroppen, to raketter under kroppens højre side, en ekstra 250 kgs bombe under kroppens venstre side, ekstra bug-tank, en 250 kgs bombe under vingen samt igen under-vinge og vingetip-tanke. Unægtelig en mulighed for variation.

C. C.

ling udrustet med North American F-82 E Twin Mustang. De øvrige fem er beregnet på dagjagt og hovedsageligt udrustede med Lockheed F-80 C Shooting Star. En del N. A. F-51 D Mustang anvendes dog også; 1 gruppe mellemtunge bombere af typen Boeing B-29 Superfortress (ialt 30 luftfartøjer); 2 grupper lette bombere af typen Douglas B-26 B/C Invader (ialt 32 luftfartøjer); 1 gruppe transportluftfartøjer af typen Douglas C-54 Skymaster samt nogle eksemplarer af typerne Curtiss C-46 Commando og Douglas C-47 Skytrain. Endvidere anvendes til rekognoscering Stinson L-5 og Ryan L-17 B Navion. Til redningstjeneste og rekognoscering anvendes Sikorsky R-6 helikopter samt SB-17 Fortress (forsynede med båd) og SB-29 Superfortress. Som træningstyper anvendes N. A. T-6 Texan (Harvard) og Beechcraft C-45 Expeditor.

Foruden 5th Air Force indsattes også på et tidligt tidspunkt RAAF (Royal Australian Air Force) 77th Fighter Squadron, som er stationeret i Iwakuni ca. 50 km fra Hiroshima. Denne afdeling er udrustet med N. A. F-51 D Mustang, og den har opnået gode resultater.

I begyndelsen af luftkrigen havde de forenede nationers luftstridskræfter de allersværeste betingelser. Såvel amerikanere som australiere opererede fra baser i Japan — hvilket svarer til, at det danske luftvåben skulle indsættes i slag nord for Oslo med nærmeste base beliggende i Nordjylland! Det vanskelige terræn og dårlige vejrforhold greb også ubehageligt ind. Imidlertid begyndte man straks bygningen af »air strips« i Syd-korea, og en del af jagerafdelingerne er nu fast stationerede i Syd-korea.

Da USAF blandede sig i kampene 27. juni, var de vigtigste mål — som også senere — de fremrykkende nordkoreanske panserkolonner. Allerede den første dag lykkedes det amerikanske B-26 Invaders at ødelægge 6 nordkoreanske tanks ved hjælp af 250 kg's bomber. Alle amerikanske jagere indsattes straks i kampene mod panserkolonnerne. Hovedstyrken af disse bestod som ovenfor omtalt af Lockheed F-80 C Shooting Star, som i 5 år har været standardjager i USAF. Denne type klarede sig mindre godt. Medens luftværns-skyts ikke har nogen betydning for en reaktor-jager i 20—30 meters højde med en hastighed af 700 km/t, forhindrer den samme hastighed, som beskytter maskinen, piloten i at opdage sine mål og tage nøjagtigt sigte. De amerikanske piloter erklærede da også, at de næppe nåede at se de fjendtlige tanks, før de havde passeret dem. Flyvetiden på 1 time viste sig også at være for kort, så længe disse luftfartøjer var stationerede i Japan. Det gav dem kun 15 minutter over målet. I en rapport fra 6. juli nævnes derfor muligheden af at trække F-80 C tilbage fra fronten og erstatte den med F-51 D Mustang. Imidlertid lykkedes det samme dag reaktor-jagerne at ødelægge 6 fjendtlige tanks, og rapporten fra 10. juli siger, at F-80 C nu klarer sig relativt godt. Dette beror muligvis på en ændring i taktiken ved angreb i forbindelse med forøget

flyvehøjde, som tillader piloten mere overblik. Tallet af ødelagte tanks er steget støt siden 6. juli — således var det 7. juli 25—30, og 10. juli blev yderligere 71 tanks ødelagt og 49 beskadiget. 12. juli var tallet 38. Også de mellemtunge bomberafdelinger tog del i kampene sammen med B-26 Invader, og bl. a. bombarderede B-29 Superfortress flere gange fra kun 1000 m nordkoreanske panserkolonner. Om tabene er kun lidt kendt — men det vides, at de for størstedelen er forårsaget af luftværnsskyts.

Medens samarbejdet med jordstyrkerne endnu kun er nogenlunde tilfredsstillende for USAFs vedkommende, har der tilsyneladende hele tiden hersket det bedste samarbejde mellem de nordkoreanske jord- og luftstyrker. Således holder f. eks. de nordkoreanske luftfartøjer sig altid på jorden under de amerikanske angreb på panservognskoncentrationerne for straks efter angrebet — hvis langvarighed på grund af F-80 C's begrænsede flyvetid let lader sig beregne — at dukke op og angribe de sydkoreanske forsvarslinier. Øjensynligt regner nordkoreanerne ikke med muligheden af at angribe de forenede nationers fly i i luften — kun i ganske få tilfælde meldes om direkte luftkampe, i hvilke imidlertid reaktor-jageren Yak-15 har deltaget.

I løbet af den sidste uge i august og begyndelsen af september har Boeing B-29-bombere fra 20th Air Force USAF vedvarende bombarderet de større nordkoreanske byer samt jernbaneknudepunkter, broer, troppekoncentrationer, forsyningskolonner etc. RAF har indsat en afdeling udrustet med Short Sunderland flyvebåde, og Royal Navy har sendt hangarskibet H. M. S. Triumph med Supermarine Seafire F. R. 47 og Fairey Firefly, mens tre amerikanske hangarskibe — U. S. S. Valley Forge, U. S. S. Boxer og U. S. S. Bandoeng Straits — også er indsat i kampene. Af disse fungerer de to sidste foreløbig som flyvemaskine-transportkibe, medens Valley Forge er i direkte aktion med Grumman F9F Panther, Grumman F8F Bearcat, Chance Vought F4U Corsair, Douglas AD Skyraider og den gamle Grumman TBM-3 Avenger.

Nylig ankommet til Korea er det engelske hangarskib H. M. S. Theseus med Hawker Sea Fury og Fairey Firefly (ialt 44 luftfartøjer). Et andet engelsk hangarskib H. M. S. Warrior er ligeledes ankommet med tropper. Dette skal senere også indsættes i kampene.

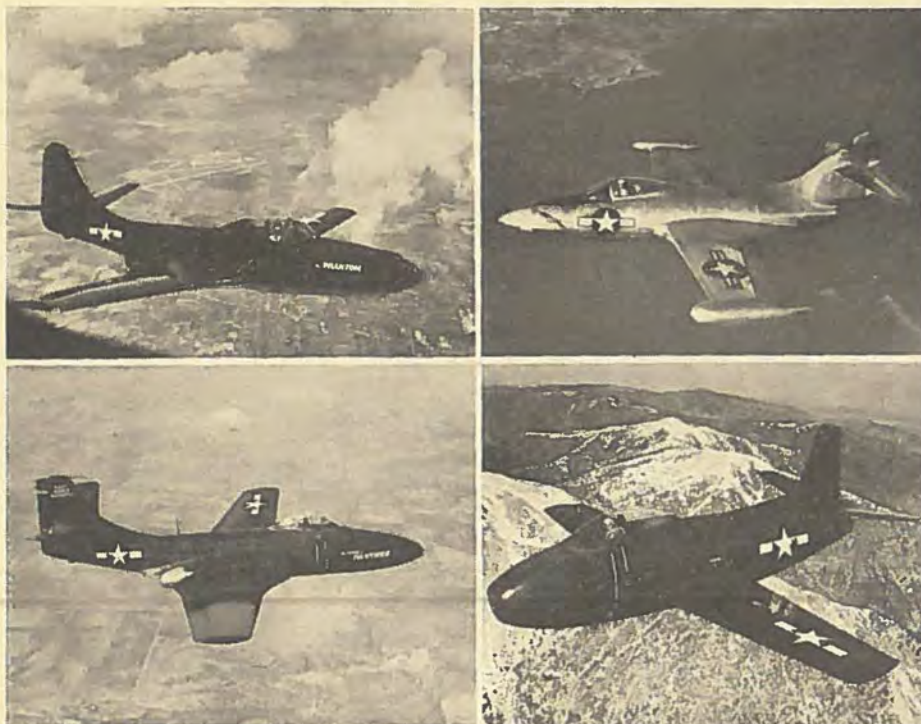
Luftbro til Korea

Den store luftbro over Stillehavet fra San Francisco til Korea vokser dag for dag i størrelse. Hovedsagelig transporteres medicinalvarer, livsfornødenheder etc., men også ammunition m. m. Luftbroen drives af de civile amerikanske luftfartsselskaber under ledelse af Pan American Airways. 8 amerikanske selskaber har stillet luftfartøjer til rådighed. Også det belgiske luftfartsselskab SABENA deltager i luftbroen — med to Douglas DC-4 Skymaster og fire besætninger. Der pågår iøvrigt forhandlinger om yderligere hjælp fra europæiske selskaber.

C. C.

FLERE REAKTORJAGERE FRA DET AMERIKANSKE KONTINENT

USAs flådejagere samt Argentinas og Kanadas typer



Øverst McDonnell Phantom og Grumman Panther.
Nederst McDonnell Banshee, der er en videreudvikling af Phantom, samt North American Fury,

EFTER at sommeren med dens mange aktuelle begivenheder er forbi, vender vi nu tilbage til vor artikelserie med oversigt over forskellige grupper af moderne flyvemaskiner, på hvis popularitet vi har modtaget mange beviser.

Sidst — i juni — gennemgik vi det amerikanske luftvåbens reaktorjagere fra F-80 til F-95, og denne gang ser vi på reaktorjagere fra USA's flåde samt på to andre reaktions-

drevne jagertyper fra det amerikanske kontinent.

Flådejagerne bruges fra hangarskibe, og der må derfor tages særligt hensyn til deres start- og landingsegenskaber, til førerens udsyn ved den vanskelige landing samt til transport- og opbevaringsforholdene på hangarskibene. Der må være mulighed for at accelerere maskinen hurtigt op ved start samt en halekrog til at gribe fat i landingswirerne,

der afbremser afløbet efter landingen. Planerne må kunne foldes sammen hurtigt, således at maskinen fylder mindst muligt på dækket, på elevatorerne samt i hangarerne. Nogle har også næsehjulet indrettet til at »knele«, så næsen kommer ned og halen op, og de derved kan anbringes tættere sammen.

Chance Vought Pirate

Chance Vought XF6U-1 Pirate er en forholdsvis lille jager med 1362 kg trykkraft fra en Westinghouse 24 C reaktor med lufttilførsel i planrødderne. Den første fløj i oktober 1946.

Plankonstruktionen er interessant, idet den er beklædt med »Metallite«, der består af to lag aluminiumslegering med et lag balsatre liniet imellem, hvilket giver en stiv og let konstruktion.

Den nyeste version har påmonteret en efterbrænder, der forøger start-trykkraften med ca. 30 %.

Data: Spændvidde 9,20 m, længde 10,0 m. Normal fuldvægt 4180 kg.

Chance Vought Cutlass

XF7U-1 Cutlass er mere usædvanlig, idet det er en pilformet haleløs maskine, udstyret med to Westinghouse 24 C reaktorer. Prototypen fløj i september 1948 for første gang. Planerne har slots langs hele forkanten og kombinerede højderors- og krængningsrørsklapper langs bagkanten, delt af finner omtrent midt på vingen. De første produktionsudgaver flyver nu.

Douglas Skyknight

Douglas XF3D-1 Skyknight er en to-sædet »all-weather-fighter«, hvis prototype fløj i august 1948. Også den har to Westinghouse 24 C reaktorer, der her er monteret næsten udenbords på den nederste del af kropsiderne under det midtvingede plan.

De to besætningsmedlemmer sidder ved siden af hinanden. Maskinen er beregnet til at benyttes fra hangarskibe.

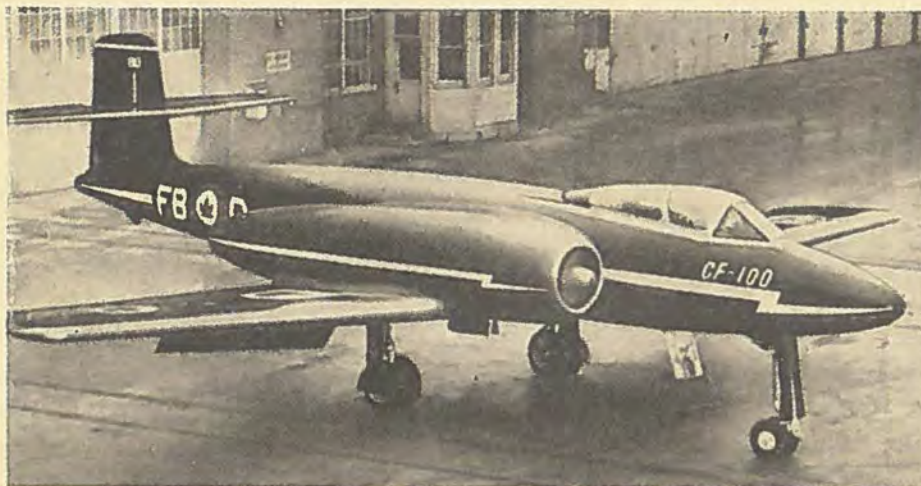
Grumman Panther

Grumman XF9F-2 Panther var først udstyret med en Rolls-Royce Nene (2270 kg tryk) og fløj i november 1947. I produktion udstyres den dels med den amerikanskbyggede Nene (Pratt & Whitney J-42), dels med en Allison 400 (J-33). Sidstnævnte version hedder XF9F-3. J-33 er kun på 2090 kg tryk, og Nene-udgaven vandt da også sikkert ved samtlige stigeprøver til 9 og 12 km højde med de to typer.

Panther er beregnet til hangarskibe, hvilket kræver, at planerne kan foldes op, samt at der er halekrog til opbremsning på skibsdækket.

Produktionsudgaven er forsynet med faste tanke på plantipperne. Bevæbning: Fire 12,7 mm maskingeværer eller 20 mm kanoner i næsen.

Data: Spændvidde 12,55 m, længde 11,28 m, tomvægt 3990 kg, fuldvægt 4990 kg.



Avro CF-100 er Kanadas højmoderne jager til al slags vejr. To Rolls-Royce Avon reaktorer på ialt 5450 kg trykkraft driver denne tunge jager.

Præstationer: Topfart 1014 km/t, tophøjde 12 km.

McDonnell Phantom

Konstruktionen af F4H-1 Phantom begyndte allerede i 1943. Den var beregnet til hangarskibsbaserende og gik i produktion i 1945. Der blev bygget 60.

Phantom er udstyret med to forholdsvis svage Westinghouse reaktorer på ialt 1410 kg trykkraft med lufttilførsel i de tykke planrødder, hvor reaktorerne selv ligger. Ekstratank kan installeres midt under kroppen.

Bevæbningen er 4 maskingeværer på 12,7 mm. Der kan også anvendes raketter.

Om Phantom foreligger der forholdsvis udførlige data:

Data: Spændvidde 12,42 m, længde 11,82 m, spændvidde (foldet) 5,13 m. Tomvægt 3034 kg, normal fuldvægt 4556 kg, maksimalt 5164 kg.

Præstationer: Topfart 810 km/t i 9 km højde. Tophøjde 13 km. Kamp rækkevidde 1105 km, færgerekkevidde 2240 km.

McDonnell Banshee

F2H-1 Banshee følger samme retningslinier som Phantom, men den er udstyret med stærkere motorer (J-34 på tilsammen 2724 kg tryk), har stærkere bevæbning (fire 20 mm kanoner), er lidt større og tungere og har naturligvis højere præstationer. Der er bygget 235, hvoraf 14 som natjagere, og Banshee har en tid været den amerikanske flådes stolthed på jagerområdet.

Data: Spændvidde 12,68 m, længde 12,24 m, spændvidde foldet 5,60 m. Fuldvægt 5902 kg.

Præstationer: Topfart over 1005 km/t, tophøjde 14,6 km, rækkevidde ca. 1900 km.

North American Fury

Prototypen til FJ-1 Fury fløj sidst på året 1946. Der er bygget 30 til flåden. FJ-1 er forholdsvis buttet i kropformen, idet den har en Allison J-35 på 1820 kg tryk indbygget i denne med lufttilførsel i næsen. Ialt kan den medtage 3025 liter brændstof, hvoraf 1286 liter i afkastelige tanke i plantipperne.

Bevæbningen består af seks 12,7 mm maskingeværer.

Data: Spændvidde 10,7 m, længde 10,5 m, planareal 26,5 m². Fuldvægt 5675 kg.

Præstationer: Topfart over 880 km/t, rejsefart over 560, stallingsfart 165 km/t, stige-eve 1560 m/min., rækkevidde med fulde tanke 2400 km.

I. Ae. 27 Pulqui

Som tidligere omtalt har Argentina bygget den første reaktionsdrevne flyvemaskine i Sydamerika, nemlig Pulqui (betyder pil), der er konstrueret af den franske konstruktør Dewoitine, og som fløj i august 1947 for første gang.

Den er udstyret med en Rolls-Royce Derwent 5 reaktor på 1814 kg tryk, indbygget i kroppen med lufttilførsel gennem maskinens næse.

Bevæbningen er på fire 20 mm kanoner.

Data: Spændvidde 11,25 m, længde 9,96 m, fuldvægt 3600 kg.

Præstationer: Topfart 850 km/t, stige-eve ved jorden 1500 m/min., tophøjde 15,5 km.

Avro CF-100

Også nord for USA bygges der nu reaktionsdrevne jagere, og Avros Kanada-afdeling har konstrueret CF-100 som en to-sædet »all weather fighter« med lang rækkevidde.

Den er udstyret med to Rolls-Royce Avon reaktorer på ialt 5450 kg trykkraft og er dermed en af de kraftigste jagere i verden. Disse



Chance Vought F7U-1 er den første haleløse jager, der er i produktion. To Westinghouse 24 C reaktorer er dens drivkraft.



Douglas XF3D-1 Skyknight er en to-sædet jager beregnet til at operere fra hangarskibe. Også den har to 1410 kg 24 C reaktorer.

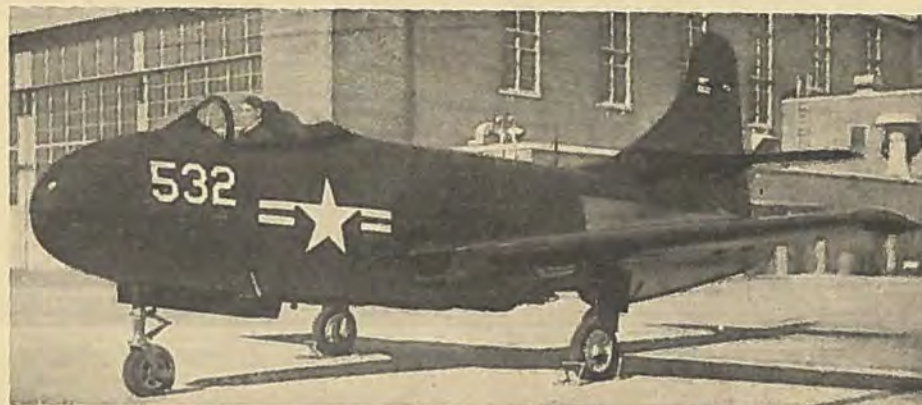
reaktorer er anbragt i store udbygninger i hjørnet mellem plan og krop og er næsten lige så høje som kroppen. Det er meningen, at de på produktionsudgaven skal erstattes af to kanadiske Orenda-reaktorer.

Fuldvægten angives noget varierende, men menes at ligge omkring 12-13 tons. Af en reaktionsdrevne type at være har den usædvanligt højt understel, hvilket er nødvendigt for, at der i landingsstillingen kan blive plads til halen, uden at den skraber på.

Data: Spændvidde 15,8 m, længde 16 m.



Argentinas Pulqui er den første sydamerikanske reaktorjager. Læs side 226 om en nyere argentinsk type.



Chance Vought XF6U-1 Pirate har en interessant plankonstruktion med sammenlimet aluminiumslegering og balsatræ.

FLYVEMEKANIKERSKOLEN

300 mekanikere uddannet siden 1947 til flyvevåbnet

Gode muligheder for flyveinteresserede håndværkere

FRA den 1. oktober gælder udnævnelserne af generalløjtnant *Førslev* til chef for flyvevåbnet og af oberstløjtnant *Birksted* til chef for flyvevåbnets stab. Men endnu mangler loven om selve flyvevåbnet, så man ved intet nærmere om dets organisation eller størrelse.

Opbygningen af flyvevåbnet har imidlertid stået på gennem de senere år, først og fremmest gennem uddannelse af personel, såvel flyvende personel som jordpersonel.

Vi skal i dette nummer beskæftige os med uddannelsen af flyvemekanikere, som chefen for Hærens og Søværnets Flyvemekanikerskole, kaptajn *P. N. Brandt-Møller*, i en samtale med FLYV har fortalt lidt om.

Før krigen var en flyvemekaniker i Flyvertropperne eller Flyvevæsenet en meget alsidig mand, der kendte hele flyvemaskinen, motoren og alle installationerne ud og ind. Allerede midt i trediveerne havde flyvemaskinerne imidlertid udviklet sig så stærkt, at det var ved at blive et for omfattende felt at beherske, og efter den videre udvikling under krigen har man fundet det nødvendigt at lade mekanikerne specialisere sig i fem grupper med henholdsvis selve flyvemaskinen, motoren, de elektriske installationer, radioudstyret samt våbnene som specialer.

Flyvemekanikerskolen sorterer under den tekniske tjeneste og har hjemme i Værløse. Den begyndte den 1. marts 1947 og uddannede i begyndelsen kun ret små hold, men sidst i 1948 tog man omtrent 200 mand ind, af hvilke ca. 150 bestod. Ialt er der nu uddannet ca. 300 mekanikere.

15 måneders uddannelse

Takket være specialiseringen kan man uddanne mekanikerne på ret kort tid. Uddannelsen varer ialt 15 måneder, delt op i tre perioder. I den første periode, der falder ca. i månederne august-september-oktober, gives en elementær soldateruddannelse. Derpå følger syv måneders teoretisk og praktisk uddannelse på skolen i Værløse, og til sidst kommer tre måneders praksis ved de flyvende enheder.

De krav, der stilles til aspiranterne, er, at de er udlært som maskinarbejdere, automekanikere, elektrikere, instrumentmagere eller lignende. Under soldateruddannelsen foretages forskellige udtagelsesprøver, bl. a. i dansk og regning. Selv om det drejer sig om håndværkere, der har gået på teknisk aftenskole og bestået prøverne der, viser det sig, at ikke alle kan selv ret elementær regning. Som følge heraf falder der nogle fra. Disse kan fortsætte deres aftjening af værnepligten som almindelige flyversoldater.

De andre, som bestod prøverne (herunder også sundhedsprøver), begynder nu på den egentlige uddannelse. Cirka halvdelen af dennes timer er praktisk undervisning, den anden halvdel teoretisk. Teoriundervisningen omfatter foruden selve specialet også undervisning i dansk, regning, fysik, engelsk, gymnastik, tjenesteforhold etc. Der er for alle fem specialklasser fælles undervisning i materiale-lære, og naturligvis får eleverne også kendskab til de fire andre specialklassers område, da disse jo griber tæt ind i hinanden i en

flyvemaskine, og da de forskellige mekanikere jo kommer til at arbejde side om side.

I teoriundervisningen er eleverne delt op i klasser på 15-20 mand, men i den praktiske undervisning er hvert hold kun på ca. 6 mand. Som følge heraf har skolen brug for mange lærere. Ialt er der 50-60 af disse. I de praktiske timer fungerer gamle flyvemekanikere fra hær og marine. I teoriundervisningen anvendes dels civile lærere, kommunelærere etc. til de mere almindelige fag (der er heltidsansat en cand. mag. på adjunktbasis til undervisningen i dansk og engelsk), dels ingeniører fra den tekniske tjeneste til de mere specielle fag.

I Værløse findes en hangar til flyvemaskinemekanikernes undervisning og en anden til motormekanikernes, mens radiomekanikerne, våbenmekanikerne og elektromekanikerne har deres egne bygninger. En righoldig samling af specielt undervisningsmateriel letter forståelsen.

Undervisningen afsluttes med en eksamen. Her består langt de fleste, idet de fleste uegnede er sorteret fra undervejs.

Så kommer de sidste tre måneder ved de flyvende enheder på Avnø, i Karup, på Luftmarinestationen København eller i Værløse, og når disse er forbi, udnævnes eleven til flyvermath — en betegnelse, der stammer fra marinen. Måske får de et andet navn i det nye flyvevåben.

Løn og advancementsmuligheder

I skoletiden lønnes eleverne med 5 kr. pr. dag foruden frit ophold, uniform m. m. samt hele den ret kostbare undervisning. Som flyvermath får de 5-600 kr. pr. måned foruden kost, logi, uniform etc. De har forpligtet sig til ialt 4 års tjeneste fra skolens begyndelse. Efter uddannelsens afslutning er de naturligvis stadig militære, men får betydeligt friere forhold. Efterhånden kan de avancere til underkvartermestre af 2. og 1. grad og senere til kvartermestre af 3., 2. og 1. grad (disse er tjenestemænd) og eventuelt til materielmestre. Det er meningen at oprette skoler for uddannelsen til underkvartermestre og kvartermestre, men endnu er man ikke kommet så vidt, så de første underkvartermestre er sluppet for denne skole.

Gennem uddannelsen de sidste år har man afhjulpnet den mangel, der var på flyvemekanikere. Hidtil har man ikke kunnet sige noget nærmere om, hvor mange der blev brug for, men når loven om flyvevåbnet kommer, vil man få en mere fast basis for uddannelsen fremover. I øjeblikket er der efter uddannelsen af de 300 mekanikere og med et nyt hold på ca. 150 mand til uddannelse ved at gøre sig en mangel gældende på overordnede.

Efter de fire års forløb håber man naturligvis at beholde så mange som muligt af de uddannede mekanikere, men nogle ønsker formodentlig at overgå til civilt liv, og trods deres ret korte specialuddannelse har de dog opnået nogle års praksis og vil have betydelige fordele, hvis de ønsker at videreuddanne sig til autoriserede flyvemekanikere eller lignende.

Ny uddannelse af radiomekanikere

Det har vist sig, at det i radiofaget ikke er så nødvendigt med så store håndværksmæssige kvalifikationer, men til gengæld stilles der større krav til teorikendskab. Man har derfor nu taget et hold på 50 mand ind (der meldte sig 250, da man søgte), som ingen håndværksmæssig uddannelse har, men blot har en eksamen. Der kræves mindst mellem-skoleeksamen, men en del har realeksamen og nogle stykker studentereksamen. Disse vil være bedre egnede til at klare den teori, der kræves, og de vil på skolen få den håndværksmæssige uddannelse, der er nødvendig. Iøvrigt vil de blive uddannet på samme måde som de øvrige mekanikere.

Der er således i det nye flyvevåben gode muligheder for mekanisk og flyvemæssigt interesserede unge mennesker. Ikke alle flyveinteresserede kan blive flyvere, og det er heller ikke alle, som ønsker det. Efterhånden som flyvemaskinen bliver mere og mere indviklet teknisk set, bliver der stillet større og større krav til et stort og veluddannet mekanikerpersonel, uden hvilket et flyvevåben intet er værd.

PW.

★

Danmark har fået et flyvemedicinsk institut

I forrige måned indviedes »Det flyvemedicinske Institut«, som er indrettet i en bygning på militærhospitalets grund i København. Det nye — og hårdt tiltænkte — institut er blevet oprettet som et led i Hærens Lægekorps's fremtidige arbejde med undersøgelse af det flyvende personel. Forholdet er jo det, at de hurtige reaktionsdrevne luftfartøjer stiller langt strengere krav til de mennesker, der skal betjene luftfartøjerne, og derfor er det tvingende nødvendigt, at det lægepersonel, der har ansvaret for det flyvende personels udtagelse og fortsatte undersøgelse, får de bedst mulige arbejdsvilkår. Endnu er det nye institut kun en begyndelse, men der er ingen tvivl om, at dets betydning og arbejdsområde vil vokse — til uvurderlig gavn for den kommende flyvning.

Det flyvemedicinske Institut ledes af overlæge ved Hærens Flyvetropper *Helge Smith*, der til foreløbig hjælp har fået speciallægerne *A. Lunn* og *B. de Fine Olivarius*.

★

SAS genoptager flyvningerne til Grønland

Den 5. oktober genoptager SAS flyvningerne til Grønland for at hente en del af de folk hjem, som Grønlandsdepartementet sendte op med SAS-maskinen i foråret, da SAS udførte 7 grønlandsflyvninger. Det er endnu ikke fastlagt, hvor mange flyvninger SAS skal udføre i efteråret.

Københavns Lufthavn, Kastrup

August måned var lige ved at blive lige så stor en rekordmåned som sin forgænger. Det samlede passagerantal (altså transitpassagerer inkl.) blev på 42.937 — imod 37.419 for samme måned i 1949. Antallet af passagerer til og fra København lå på 35.013, medens det i august forrige år var på 30.392.

DOUGLAS reservedele

for DC-3 - DC-4 - DC-6

fås over hele verden!

Det bedste sted at få reservedele til Douglas maskiner er hos Douglas! Mange originale Douglas reservedele fås omgående gennem Douglas filialkontorer, og på hovedfabrikken i Santa Monica, Californien, fremstiller Douglas til stadighed alle slags reservedele til brug for alle Douglas maskiner! De originale Douglas reservedele fremstilles i takt med de nyeste tekniske fremskridt. Udskiftning foregår hurtigt og præcist, og man undgår derfor tidsspilde og tab på maskiner, der midlertidigt er taget ud af drift. Endvidere er der sørget for tekniske data, og assistance kan indhentes på pladsen, således at Douglas maskinernes ydeevne kan bringes op på et maximum.



STOL PÅ DOUGLAS

30 ÅRS ERFARING



DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC., SANTA MONICA, CALIFORNIA, U.S.A.
EUROPEAN DIVISION: 1470 Chaussee de Haecht, Brussels, Belgium — NEW YORK CITY: 247 Park Avenue, New York 17, New York

NYT UDE FRA

Ny italiensk privatflyvemaskine

Den nye »Augusta CP-110« privatflyvemaskine, der er konstrueret af den kendte italienske ingeniør *Ermenegildo Preti*, gennemgår for tiden sine afsluttende prøveflyvninger, og man venter sig en hel del af den. Det er et lavvinget monoplan med næsehjulsunderstel og udstyret med en meget rummelig kabine; motoren, som er på 145 hk, er en »Alfa 110« — en italiensk version af den engelske Gipsy-Major; den har en Alfa Romeo propel med stilbare blade. Luftfartøjet er en trækonstruktion, beklædt med krydsfiner; brændstoftankene er anbragt inde i planroden.

Luftfartøjets data er: Spændvidde 10,60 m, længde 7,30 m, planareal 16 m², tomvægt 680 kg, nyttelast 420 kg, fuldvægt 1100 kg, planareal 69 kg/m², hestekraftbelastning 7,6 kg/hk, største hastighed 275 km/t, marchfart 240 km/t, rækkevidde 1000 km.

Verdens største flyvemaskinepropel

Curtiss-Wright Corporation's propelfabrik har fremstillet verdens største flyvemaskinepropel, en 8-bladet kæmpe på 5,8 m i diameter. Den har fået øgenavnet »Octoprop«, fordi den minder om en kæmpeblæksprutte. Den nye propel skal anvendes til turbinemotor på 10.000—15.000 hk. Sammenligner man den med en propel til en B-36, er diameteren den samme; men »Octoprop« har otte blade i to rækker i modsætning til B-36 propellens enkelte række med tre blade.

Lufthavnshoteller

Air France er gået ind for oprettelsen af lufthavnshoteller — hovedsagelig til brug for flyvepassagerer — i umiddelbar nærhed af de største lufthavne i Frankrig og de franske kolonier. Det første af disse hoteller, som bliver åbnet i Brazaville i slutningen af oktober, består af 7 bungalows med ialt 52 værelser og 104 senge. Alle værelserne har bad og solterrasse. I en af bygningerne er indrettet restaurant, bar og modtagelsessalon samt legestue for mindre børn.

Air France formidler taxaflyvning til 1000 lufthavne

Taxaselskabet »Mercure« foretager nu med to-motorede luft-taxaer, som stationeres og vedligeholdes på Le Bourget, flyvninger »på bestilling« fra en hvilken som helst lufthavn



Augusta CP-110 er en ny italiensk privatflyvemaskine med 145 hk motor og stilbar propel.

på Air France's ruter. Luft-taxaerne kan rekvireres med meget kort varsel til flyvninger til pladser i Europa, Afrika og Østen, og man regner med en stor benyttelse af disse luftfartøjer til sygetransport.

Australiens flyveklubber får større økonomisk støtte

Den australske regering har besluttet at forhøje tilskuddet til landets flyveklubber med 10 sh. pr. flyvetime. Takket være denne forhøjelse vil klubberne nu kunne få udbetalt 30 sh. pr. flyvetime over egen plads og 40 sh. pr. flyvetime for flyvninger ude over landet. Det forøgede tilskud forhøjer regeringens støtte til privatflyvningen fra 59.000 pund sterling til 76.000 pund sterling om året.

Ministeren for den civile luftfart har samtidig meddelt, at flyveklubberne vil få udbetalt 75 pund sterling for hver ny uddannet flyver på hjemmebasis og 90 pund sterling for hvert certifikat, som tages andet sted.

Air France har 13 ugentlige flyvninger til New York

Air France har åbnet sin 13' ugentlige rute Paris—New York med afgang fra Orly hver mandag kl. 16,00. Hermed er Air France alene i stand til at befordre ca. 600 passagerer til New York om ugen.

Postflyvning pr. helikopter

SABENA har indkøbt to helikoptere i USA, som er blevet fløjet over Atlanten i en af selskabets fragtflyvemaskiner. Helikopterne er af typen Bell 47 D, der kan laste op til 235 kg, og de er blevet sat ind på ruten Bruxelles—Libramont—Liège—Tongres—Hasselt—Berningen—Turhout—Herenthals, Antwerpen—Bruxelles.

De nye luftfartøjer anvendes til postflyvninger, som foretages i samarbejde mellem det belgiske postvæsen og SABENA.

Den amerikanske marine køber nye Kaman-helikoptere.

Kaman Aircraft Corporation har fået en ordre på et ukendt antal helikoptere af firmaets type HOK-1. Luftfartøjet, som er vist på hosstående billede, har to vandret liggende rotoratorer og ingen halerotor. Dets fuldvægt er 1.580 kg. Nærmere detaljer om helikopteren foreligger ikke endnu, men så meget kan siges, at den kan medføre 3 passagerer foruden flyveren.

Air France flyver for tiden på 66 lande

Air France's rutenet strækker sig over 200.000 km, hvilket er et af de største i verden. Air France beflyver 66 lande inklusive de franske kolonier, og selskabet har ruter til 145 byer og 175 flyvepladser. Air France har 97 salgskontorer spredt over hele jordkloden.

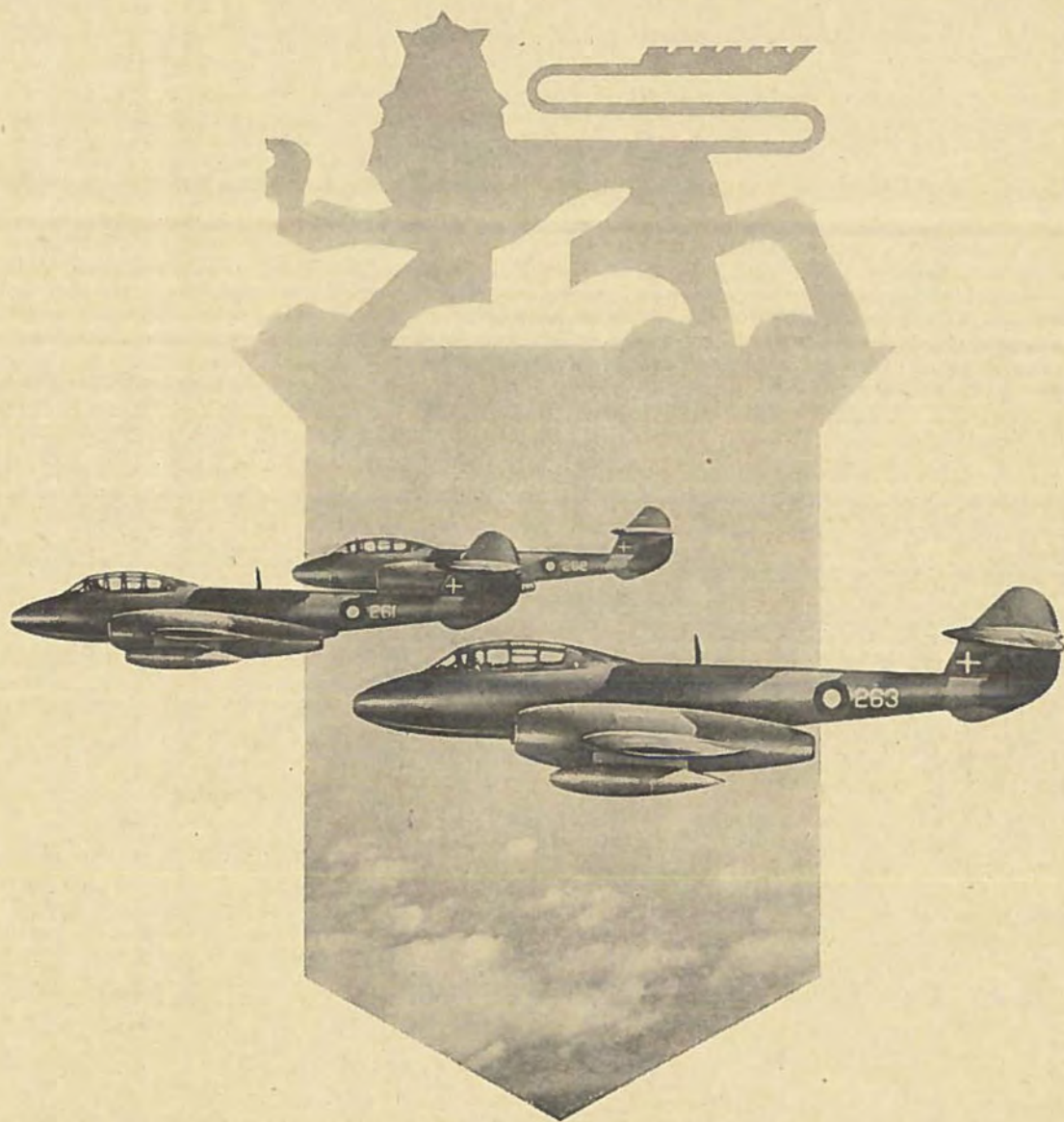
Luftkonditionering for jagere

Hamilton Standard Division under United Aircraft har modtaget den første ordre på levering af luftkonditioneringsanlæg, som skal anvendes i jagertypen North American F-95A. Anlægget vejer ikke mere end en halv snes kilo, og det kan fjerne luften i det 1,7 m³ store førerrum hvert femtende sekund. Det vedligeholder en konstant temperatur i førerrummet, uanset luftfartøjets fart eller højde, og de faktorer, det har at bekæmpe, er gnidningsvarmen, som opstår, når jageren farer igennem luften, varmen fra det elektriske udstyr i førerrummet og solens indvirkning. Uden luftkonditioneringsanlæg har det vist sig, at temperaturen i en moderne jager har været helt oppe på over 80 grader Celsius.



Kaman HOK-1 er en ny firesædet militær helikopter med rotoratorer i »flødepisker«-arrangement.

Progress



Derwent motorer i
det danske flyvevåben

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

REPR: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . JENS KOFODS GADE 1 . KØBENHAVN K.

FLYVEDAGSKONKURRENCERNE I ESBJERG

For mange dårlige landinger på grund af manglende træning

På orienteringskonkurrence over Vestjylland



Esbjergs velindrettede lufthavn vrimlede med maskiner — både privatflyvemaskiner, Sylvest Jensens cirkusmaskiner, Zonens KZ IV, Perchs gamle Moth og en militær KZ VII.

MOTORFLYVERNES flyvedagskonkurrencer i Esbjerg, hvis resultat vi lige nåede at få med i sidste nummer, gav bedre resultat i landingskonkurrencen end sidste år i Herning, men ikke så fine resultater i orienteringskonkurrencen.

Landingskonkurrencen fandt sted lørdag eftermiddag og havde 17 deltagere. Afmærkningen var bedre end sidste år, men vejret gjorde betingelserne lidt uensartede. De første deltagere havde en ret kraftig vind, som medførte nogle bemærkelsesværdige korte afstande fra mållinien. Så kom en kraftig regnbyge, som generede nogle deltagere lidt, og derpå blev det pludselig næsten vindstille.

Hvorfor så mange dårlige landinger?

Bortset fra de undskyldninger, man kan gøre sig på denne baggrund, så må man indrømme, at konkurrencen som sædvanlig viser, at de fleste privatflyvere ikke er i tilstrækkelig god træning. De fleste af os landede langt mere sikkert og præcist, dengang vi fløj solotimerne inden certifikatprøven!

Grunden er ganske simpelt for ringe træning. Årsagerne hertil kan deles op i flere undergrupper. Et stort antal privatflyvere har ikke råd til at flyve meget mere end de 10 timer årligt, der kræves til vedligeholdelse af certifikatet. Hvis de flyves i løbet af nogle få langture, bliver det kun nogle få landinger

årlig. En anden årsag er, at selv om man er villig til at træne lidt mere i landing, så opmuntres man absolut ikke hertil. Klubberne burde arrangere nogle flere konkurrencer, for så ville der også blive trænet mere trods de andre vanskeligheder: landingsafgifter og uegnede flyvepladser. M. h. t. det første så er det dyrt nok i forvejen at flyve, og man ønsker ikke at lave landingstræning, hvor der skal betales landingsafgifter. (Det må med tilfredshed bemærkes, at Luftfartsdirektoratet havde sløjft landingsafgifterne for flyvning i forbindelse med konkurrencen).

M. h. t. uegnede flyvepladser så tænker vi især på de stærkt trafikerede pladser, hvor det er upraktisk og uønsket med sådan trafik. Københavns Privatflyveplads skulle betyde en stærk forbedring i forhold til Københavns Lufthavn for hovedstadsområdets privatflyvere.

Men de få, gennemgående store og gode pladser, som en privatflyver må beflyve, kræver ikke en præcis landing af ham. Alligevel bør enhver privatflyver udføre enhver landing som en mållanding til et forud valgt punkt, — også hvis der er en kilometer eller mere at skyde over på.

Orienteringskonkurrencen

Søndag morgen gik det løs med orienteringskonkurrencen, som varede hele formiddagen i pænt vejr med nogen termikuro, som ikke bekom alle observatører lige vel. Konkurrencens propositioner, som var offentliggjort i nr. 8, afviger ikke meget fra de tid-

ligere års. Dog var der denne gang kun en halv time til forberedelserne mod normalt en hel. Ved lidt fornuftig tilrettelæggelse af arbejdet med beregningerne og ved at få en udenforstående til at starte motoren viste det sig at være tilstrækkeligt.

En anden ændring var, at man skulle flyve på en af konkurrenceledelsen udregnet idealtid. Denne metode blev brugt ved en konkurrence i Sportsflyveklubben i november, ved hvilken lejlighed vi kritiserede den som lotteri, idet det ikke var opgivet, hvor megen ekstra tid man kunne beregne til start og lignende. Nu fik man imidlertid opgivet, at man ikke måtte beregne noget ekstra hertil, og så ved man, hvad man har at rette sig efter. Måske burde man også have udregningsnøjagtigheden opgivet. Undertegnede brugte computer og angav resultatet med ½ minuts nøjagtighed, mens det senere viste sig, at konkurrenceledelsen havde udregnet den med 10 sekunders nøjagtighed.

Mens den foregående maskine først startede et halvt minut før vor og landede noget efter os, var vi klar i god tid — belært af erfaringer fra tidligere år. Det er dels for ærgerligt at få strafpoints i starten, dels går man glip af det nøjagtige starttidspunkt. I samme øjeblik, »Jakob« (løjtnant L. M. S. Jakobsen fra Luftfartsdirektoratet) slog flaget ned, trykkede min observatør, Odense-svæveflyveren Ebbe Andersen på stopuret, mens jeg — som Jakob siger — »gav den kæppen«.

Ruten gik først 27,8 km mod nordøst til et punkt nær Ansager mellem Varde og Grindsted. På vejen opdagede vi et af de udlagte mærker. Vendepunktsmærket var imidlertid forkert anbragt, hvad der forvirrede noget, men passagetiden her blev af den grund taget ud af betragtning. Så gik det videre forbi Ølgod til lige øst for Tarm og herfra mod sydvest til en lille sø næsten ude ved Vesterhavet. På kortet havde vi fundet punktet på søens østlige bred, men det viste sig nu at ligge på vestsiden, og denne lille kursafvigelse kostede os et udlagt mærke på denne rute. Mærkerne ligger 200 m til venstre for ruten, men ingen af os så det, da vi antagelig er fløjet lige ind over det.

Netop som vi drejede ind over mærket, så vi en anden maskine bag os svinge ind på samme måde, og vi regnede med at have vist ham mærket, men vi hørte siden, at han trods megen søgen ikke havde kunnet finde det!

Sidste etape gik over resterne af Oksbøllejren, forbi kanten af Ho bugt og ind over målet på flyvepladsen. Vi var ved at komme en smule for tidligt efter vort stopur og fløj lidt langsomt med flaps ude for at få det til at passe.

Trods pæne passagetider regnede vi dog ikke med nogen særlig god placering, da vi jo manglede det ene mærke, så det var en overraskelse, da det hen på eftermiddagen sivede ud, at vi havde vundet. Og en endnu mere forbløffende efterretning, at en førsteplacering i orienteringskonkurrencen og en otteplacering i landing kunne resultere i en

førsteplacering i den samlede konkurrence.

Resultaterne med alle detaljerede oplysninger vil antagelig være deltagerne i hænde, inden dette nummer udkommer. Man interesserer sig her altid for at se de af konkurrenceledelsen målte passagetider. Mens vi selv på mit stopur, der på en time viser 3½ sekund for lidt, var mellem 2 og 10 sekunder for sent ved de fire punkter, viser de officielle resultater: 56 sek. for sent ved Tarm, 14 ved søen og 50 ved målet, hvor vi netop holdt tilbage for ikke at komme for tidligt! Med et antal forskellige ure, der går over flere timer, må der nødvendigvis blive nogle variationer, og det er derfor et spørgsmål, hvor stor nøjagtighed det er rimeligt at regne med i konkurrencen.

Deltagerne vil iøvrigt af resultaterne se, at dommerne ikke som angivet i propositionerne har lagt idealtiden til grund for pointsberegningen, men deltagerens egne udregninger som i gamle dage. Ganske bortset fra, om den ene eller anden eller en hel tredje metode er at foretrække, så føler en konkurrencedeltager det nu lidt mærkeligt, at dommerne afviger fra propositionerne. I foreliggende tilfælde forandrer det nu ikke placeringen, men ville have givet de fleste deltagere lidt færre points end angivet i sidste nummer.

Konkurrencen blev ledet af civilingeniør Vagn Prytz og kommunelærer William Nielsen. Dommerkomiteen bestod af Luftfartsinspektør Bendtsen, oberst C. C. Larsen og automobilforhandler Østergård Vejvad.

Luftcirkus i topform

Efter at vi med et par maskiner havde været ovre at lande på Fanø's dejlige strand og nydt sommervarmen og Vesterhavet, overværede vi Sylvest Jensens luftcirkus, som undtegnede ikke har set siden premieren.

Det var en fornøjelse at se, hvor fint og præcist denne opvisning nu foregår. Vi har aldrig set det bedre noget sted. Alt foregår slag i slag, numrene er afvekslende, morsomme og spændende. Crazy-flying-nummeret er ændret til et nummer, hvor en vist meget dårligt uddannet elev skal på sin første soloflyvning. Flyvelæreren giver ham sine ordrer pr. radio, som publikum kan høre. Det er herligt at se eleven give gas, så halen rejser sig, mens maskinen bliver stående bremsset på jorden for derpå at dreje sig på stedet om det ene hjul og efterhånden komme i luften og foretage de mærkeligste manøvrer og reaktioner på lærerens formaninger.

Ellehammeren, der var beskudt under transport ad landevejen, var nu atter i luften, ført af den gamle militærflyver Terp, der som kunstflyveren Steen går rundt med et enormt fuldskæg. Foruden Terp er den tidligere faldskærmsjæger Poul Kanstrup en nyere mand i personalet. P. W.

★

Cotton-coat forbyttet i Esbjerg.

Da en af deltagerne i Esbjerg-stævnet før hjemrejsen ville hente sin cotton-coat i klubhuset, var den borte, åbenbart forbyttet i farten, eftersom der var en anden til overs. Da sagen ikke har kunnet opklares i Esbjerg, og den pågældende gerne vil have sin egen cotton-coat (den efterladte passer ham ikke!), bedes »forbytteren« venligst ringe til Esbjerg 2785.

Fælles nordisk motorflyvekonkurrence

Møde i Linköping

I anledning af Kungl. Svenska Aeroklubbens 50-års jubilæum har der rundt om i de svenske motorflyveklubber været afholdt en række udtageskonkurrencer, og den 2.—3. september mødtes de udtagne privatflyvere til en afsluttende konkurrence i Linköping, hvor Linköping Flyveklub havde arrangeret et flyvestævne med deltagelse af en eskadrille Vampire fra luftvåbnet.

Finland, Norge og Danmark var inviteret til at overvære stævnet med to privatflyvemaskiner fra hvert land, idet man ville benytte lejligheden til at diskutere mulighederne for en fælles nordisk motorflyvekonkurrence. Fra Danmark deltog 1 maskine fra Vestjysk Flyveklub (Carl Hansen og L. M. Jacobsen) og 1 maskine fra Sportsflyveklubben (Chr. Thomas og John Foltmann).

Mødet vedr. en fælles nordisk konkurrence blev for så vidt meget udbytterigt, idet alle fire landes repræsentanter var enige om, at man burde finde frem til regler for en sådan konkurrences afholdelse. Denne kunne enten arrangeres i lighed med den »nordiske pokalflyvning«, der havde været afholdt før krigen, eller den kunne arrangeres som en række udtageskonkurrencer indenfor hvert enkelt land, hvorefter de respektive sejrherre mødtes til et afsluttende stævne, der skulle gå på skift mellem de fire lande. Det vedtoges enstemmigt at arbejde videre på sagen, således at man allerede til næste år kunne virkeliggøre tanken.

En forsvundet — og genfundet privatflyvemaskine

Den 23. august ved 14-tiden blev der slået katastrofealarm fra flyveledelsen i Københavns lufthavn, Kastrup, fordi en privatflyvemaskine, tilhørende og ført af grosserer Holger P. Andersen med vikualiehandler Axel Friis-Mikkelsen som passager, var meldt savnet under flyvning fra Skovlunde til Rønne.

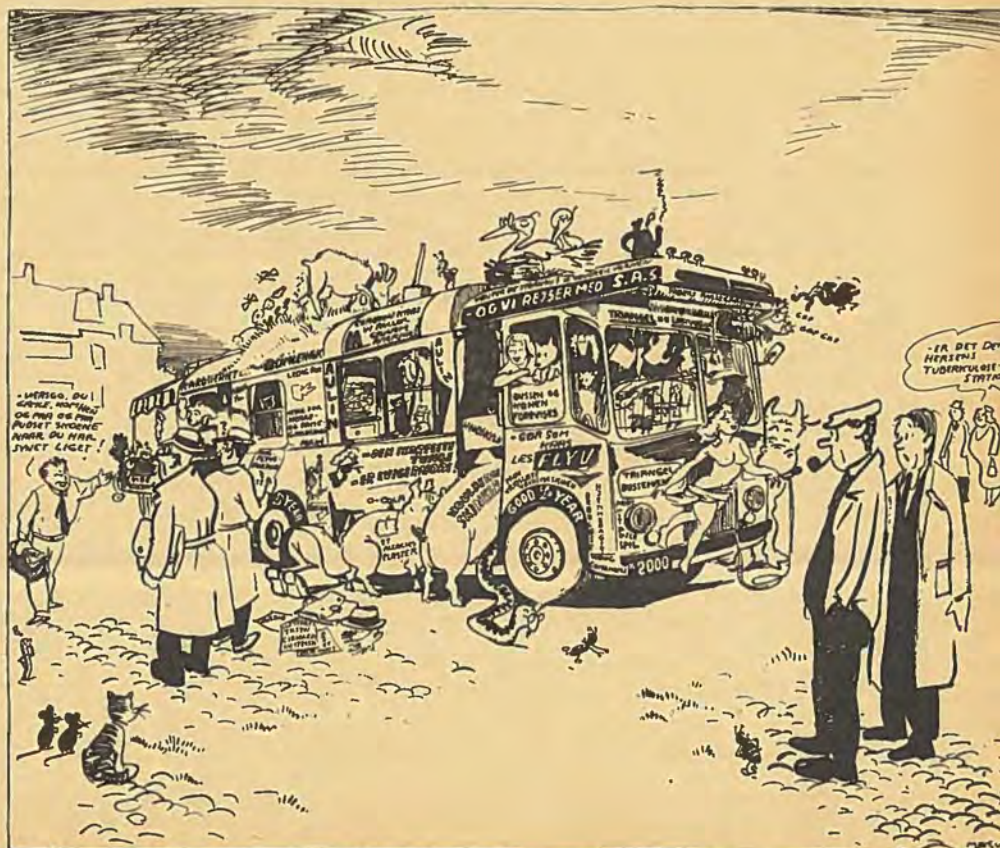
Eftersøgningen fortsattes uden resultat til næste dags eftermiddag, på hvilket tidspunkt den blev indstillet, idet man nu var klar over, at den eneste mulighed for at finde de to forsvundne lå i, at de i det usigtbare vejr var kommet ud af kurs, fløjet forbi Bornholm og var landet i Polen eller Østtyskland.

Man hørte derefter intet til de forsvundne, førend der efter seks dages forløb og ængstelig venten kom meddelelse til det danske udenrigsministerium om, at den forsvundne flyvemaskine forlængst var landet i god behold på Rügen, der ligger i den russisk besatte zone i Tyskland, men dermed var ventetiden endnu ikke forbi. Tiden gik, og først den 11. september — omtrent tre uger efter, at de forsvundne var meldt savnet — dukkede de to flyvere uanmeldt op i Kastrup, hvor de landede i god behold.

Det ufrivillige og lange ophold i Tyskland skyldes, efter hvad luftfartøjets fører meddelte efter ankomsten til København, stærk dis i forbindelse med kraftig misvisning af luftfartøjets kompas.

MØLVIG:

- Jamen jeg kan ikke få ind i mit ho'de, hvorfor de mænd fra Luftfartsdirektoratet skal undersøge Clauson Kaas's bus!
- Uh jo, ham ved de aldrig, hvor de har. De er selvfølgelig bange for, at han skal gå på vingerne med den.
- Hvaffor vinger?
- Afviservingerne, sælfø'li'!



Møderne i svæveflyvekommissionen og i OSTIV i Ørebro

Nye præsidenter begge steder

UNDER svæveflyvemesterskaberne i Ørebro var der også møder i FAI's svæveflyvekommission, der tager sig af den sportslige side af svæveflyvningen, samt af OSTIV-organisationen, der behandler den tekniske og videnskabelige side.

I svæveflyvekommissionen, hvor Danmark var repræsenteret af Bjørn Thøgersen og Per Weishaupt, lå hovedvægten af arbejdet på et samlet sæt internationale rekord- og diplomregler, som vicepræsidenten for kommissionen, schweizeren Adolf Gehrig havde udarbejdet på grundlag af alle de spredte bestemmelser, man hidtil havde haft vanskelighed med at holde rede på. Efter at reglerne var behandlet i et udvalg, blev de vedtaget, og de skal træde i kraft fra 1. januar. De vil også med kun få ændringer og tilføjelser kunne bruges som nationale rekordregler, noget vi som bekendt har savnet.

Der blev desuden vedtaget regler for præmierne til VM, hvor FAI har udsat en vandrepokal, mens vinderen får en plakette. Man besluttede, at der skulle være tilmeldt mindst 10 lande og deltage mindst 6, for at en verdensmesterskabskonkurrence kunne godkendes som sådan. M. h. t. næste VM i 1952 så skal de lande, der mener at kunne magte opgaven, have indsendt forslag inden årets udgang, hvorefter der bliver afstemning, således at stedet er fastsat ca. 1½ år før konkurrencen a. h. t. de omfattende forberedelser for såvel arrangører som deltagere.

Gehrig blev valgt til ny præsident for kommissionen, mens englænderen Philip Wills og amerikaneren capt. Barnaby blev vicepræsidenter.

I OSTIV blev der holdt en række foredrag, bl. a. af hollænderen Huls om det rekordplan, man er ved at bygge i Holland, og af den schweiziske luftfartsinspektør Le-

dermann om de gratis kursus i instrumentflyvning, som de schweiziske luftfartsmyndigheder har afholdt for svæveflyverne. K.-E. Øvgård holdt sit kendte foredrag med film om bølgeflynning, og i den efterfølgende diskussion deltog bl. a. Cowboy. Videnskaben regner nu med, at bølgeopvindene over Skandinavien går ca. 25 km op, mens der i Alaska var mulighed for, at de gik 40 km til vejrs.

Dr. Raspet fra Mississippi holdt nogle videnskabelige foredrag om målinger af fugleflugt fra svæveplan og om luftstrømme over en skrant. Schweizeren Jucker talte om bølgeflynning, og professor Klemperer fra USA viste en lille farvefilm fra bølgerne ved Bishop.

Endvidere arrangerede OSTIV en sammenlignende måleflyvning mellem Weihe og Orao II, ligesom dr. Raspet fremviste en række farvefilm og fotos fra amerikansk svæveflyvning og fra sit alsidige videnskabelige og tekniske arbejde på området.

OSTIV's indre organisation, der hidtil kun har været foreløbig, blev nøjere fastlagt i statutter, der blev udarbejdet i Ørebro. Det har hidtil under den franske ledelse knebet med at få gang i arbejdet på rette måde, og man må håbe, at der på næste kongres i 1952 bliver større tilfredshed med arbejdet under den nye hollandske præsident L. A. de Lange. Ledelsen består desuden af dr. Eichenberger (Schweiz), dr. Klemperer, den hidtidige præsident Jarlaud (Frankrig) samt af ing. Cijan (Jugoslavien). Der oprettedes en videnskabelig komité med dr. Raspet som formand og en teknisk med hr. Ledermann som formand.

Den danske delegation bestod af Otto Jespersen og Per Weishaupt, men iøvrigt overværede de øvrige tilstedeværende danskere i stor udstrækning foredragene.

Polyteknisk Frankrigstur

Et hold fra Polyteknisk Flyvegruppe har i august foretaget en tur til Frankrig med FI-1'en. Selv om de ikke fik de ønskede sølv-c-betingelser og andre håndgribelige resultater, tillod vejret dog mere flyvning, end da Århus-holdet var dernede i foråret. Otto Jespersen havde en distancetur på ca. 225 km og Feddersen en på ca. 150 km. Traditionen tro fløj han over grænsen ind i Tyskland, men i år dog udstyret med de nødvendige papirer etc. Han fik 4 timer 45 min. varighed, og Poul Nielsen, der ligeledes mangler de fem timer, havde en tur på 4 timer 40 min.

★

Tre brødre med sølv-c

Årets femte sølv-c har Ebbe Wermuth Jensen taget i Frankrig, således at nu tre af de fem svæveflyvende brødre i Århus har sølv-c.

★

Tyskeren Kurt Tank i Argentina

Øjensynlig ønsker Argentina ikke at ligge på den lade side hvad angår reaktor-jagere. 17. juni prøvelføj Cordoba-fabrikens indflyver den anden argentinske reaktor-jager. Ifølge rapporter fra denne flyvning — hvis varighed var 30 min. — opnåedes med den nye jager en hastighed på 625 m. p. h. svarende til 1.001 km/t.

Den nye jager, som beskrives som værende højvintet med tyk, cigarformet krop og tynd vingeprofil samt havende haleplanen anbragt på halefinnens top, er konstrueret af den kendte tyske flyvemaskinekonstruktør professor Kurt Tank. Professor Tank var under verdenskrig nummer to chefkonstruktør for den berømte tyske Focke-Wulf fabrik og er nu leder af det argentinske flyve-forskningsinstitut i Cordoba.

Reaktoren i den nye argentinske jager er af typen Rolls-Royce »Nene«. Den første argentinske reaktor-jager — Pulqui, som foretog sin første flyvning i august 1947 — er konstrueret af den kendte franskmænd Emile Dewoitine. Når man desuden bærer i erindring, at en anden af de seneste Cordoba-konstruktioner — den tomotorede jager-type I. Ae. 30 »Naneu« (FLYV nr. 9/49) — er konstrueret af de tre italienerne Pallavicino, Caviraghi og Ferretti, vil man se, at argentinsk konstruktionsvirksomhed skylder importerede kræfter sit nuværende høje stinde.

C. G.

Flyvedagskonkurrencerne ved at slutte

Lykkes det Ringsted at vælte Polyteknikernes eneherrredømme på førstepladserne?

Når dette nummer udkommer, er flyvedagskonkurrencerne forbi og de sidste resultater på vej ind. Husk, at der ifølge propositionerne med det sidste barogram skal indsendes barografens kalibreringstabel i original eller bekræftet afskrift. Er det sidste barogram indsendt på et tidligere tidspunkt, må kalibreringstabellen omgående indsendes. Resultater, som ikke er KDA i hænde mandag morgen den 9. oktober, eller som på grund af manglende kalibreringstabeller og andre oplysninger om barografen ikke kan kontrolleres på dette tidspunkt, vil skånselsløst blive kasseret!

Her er stillingen ved udgangen af august — med de sædvanlige forbehold for klasse II:

Klasse I (varighed):

Polyteknisk Flyvegruppe ...	21 t. 08 m.
Århus Svæveflyveklub ...	15 t. 30 m.
Ringsted Svæveflyveklub ..	12 t. 27 m.
Aviator, Ålborg	8 t. 37 m.

Klasse II (højdevinding):

Polyteknisk Flyvegruppe	8085 m.
Ringsted Svæveflyveklub	7425 m.
Slagelse Flyveklub	6625 m.
Århus Svæveflyveklub	5850 m.
Aviator, Ålborg	5085 m.

Klasse III (distance):

Polyteknisk Flyvegruppe	751 points
Herning Svæveflyveklub	234 points
Slagelse Flyveklub	209 points

Man ser i sammenligning med stillingen i sidste nummer, at i varighed har Ringsted forbedret sit resultat, men ikke placeringen. I højdevinding har Ringsted passeret Århus og Slagelse både Ålborg og Århus. I distance er PFG's stilling blevet forbedret med nogle points ved finudregningen af Rasmussens rekordflyvning, og både Herning og Slagelse har forbedret deres pointtal, — har Slagelse fortrængt Herning fra andenpladsen i september måned?

— Det er usandsynligt, for den 9. og 10. fløj Poul Nielsen 33 og 62 km, så Herning nu har 329 points.



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

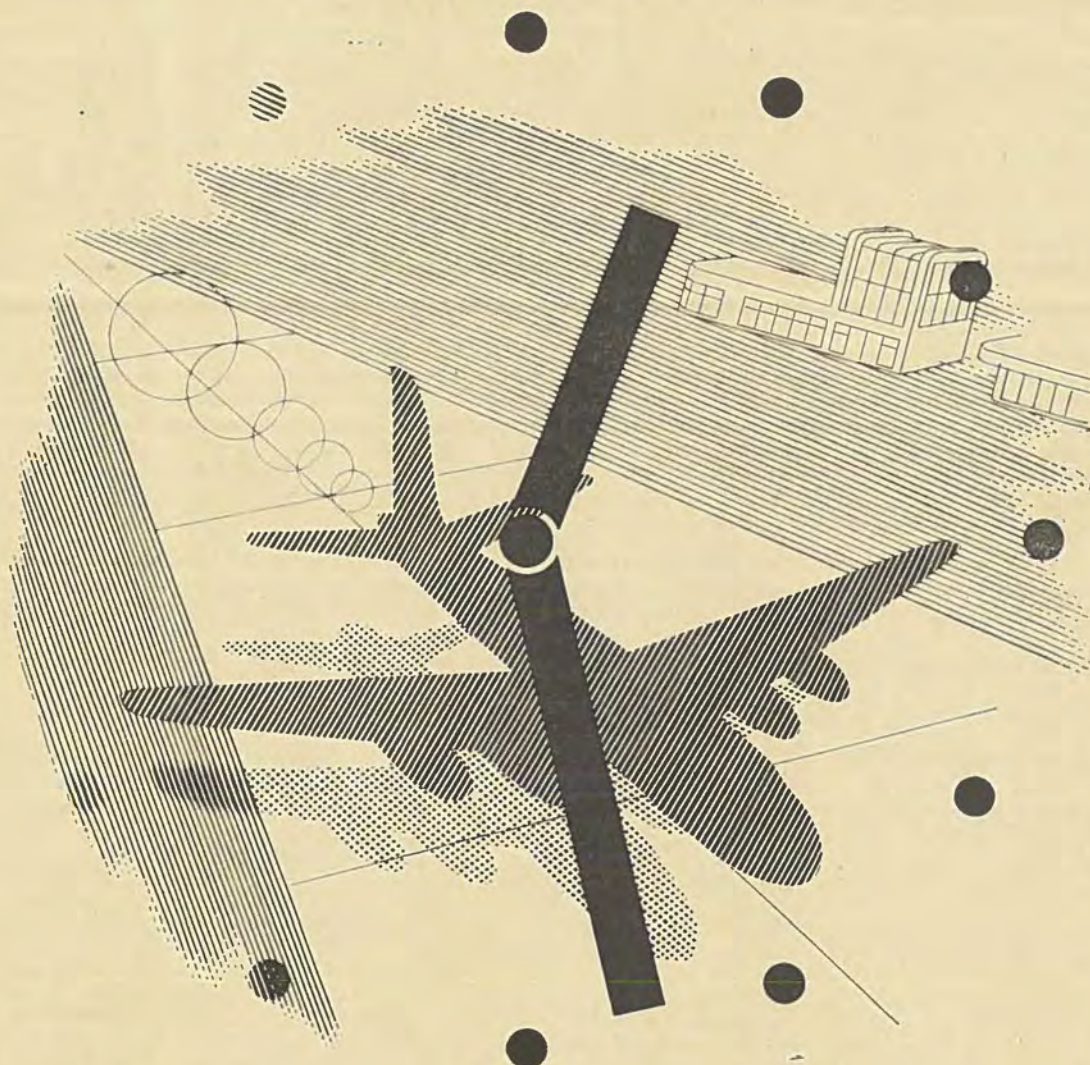
Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8—13

AUTO-DUCO-LAKERING

Farvereparationer af enhver art udføres

GODTFRED MADSEN

Industribyen, Strandvej 106
Telf. Helrup 5664



Til Deres tjeneste — hele døgnet rundt

Hvad enten De starter om dagen eller om natten, kan De regne med en hurtig og omhyggelig betjening fra BP Aviation Service, som er til Deres rådighed i lufthavne over hele verden og naturligvis også i de danske.

DDL og mange andre luftfartsselskaber benytter sig af den omfattende service, som er opbygget på de hjælpekilder og den anseelse, der knytter sig til verdensfirmaet

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd., London



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S , KØBENHAVN , DANMARK

TYPEHJØRNET

9. Vickers Supermarine Sea Otter ASR Mk. 2



Enmotoret biplan. Amfibium. Anvendes af det danske luftvåben til søredningstjeneste (Air-Sea Rescue), recognoscering, vejrobservationer, lettere transport samt skoling til amfibler.

Motor:
Bristol Mercury 30 stjernemotor på 855 hk.
Data:
Sp.v. 14 m. Længde 12.1 m. Planareal 56.7 m². Tomvægt 3.100 kg. Fuldvægt 4.200 kg.
Max. hast. 240 km/t. Marchhast. 160 km/t.
Flyvestræk. 900 km (m. ekstratanke 1160 km). Tophøjde 4.900 m.

TYPEKENDETEGN

Vinge: Biplan. Begge vinger er pilformede med ret for- og bagkant samt afrundede tipper. Samme spændvidde.

Krop: Relativt slank m. ret overside og flyvebådsunderside. Glaskabine placeret foran vingerne. Skydestilling tæt bag vingernes bagkant — oftest tildækket.

Haleparti: Højtsiddende haleplan (tæt under motorens overside set forfra). Ret for- og bagkant m. afrundede tipper og udsnit for siderørs-bevægelser. Enkel, afrundet flæne.

Motor: Stjernemotor placeret på øverste vinge. »Opstoppernæse« — d. v. s. propelleraksen peger en smule opad.

Detaljer: Indtrækkeligt understel synligt ved vingeroden, fast halehjul. To faste pontoner på undervingen. Motoren forbundet med kroppen ved enkel central-støtte samt fire tyndere støtter. Vingene indbyrdes forbundne med rigning i kryds.

Vigtigste kendetegn.

Forfra: Biplan. Stjernemotor anbragt på overvingen. Flyvebåds-krop. Støttepontoner. Enkel flæne. Højt haleplan.

Fra siden: Stjernemotor på øverste flæne. Flyvebåds-krop m. vandret overside. Afrundet Enkel flæne. Højt haleplan.

Nedefra: Flyvebåds-krop. Støttepontoner. Svagt pilformet vinge. Hovedhjul synlige i indtrukket leje. Ret for- og bagkant på haleplan. C. C.

— Hermed er vi kommet gennem det danske flyvevåbens typer, og i næste nummer skal vi bringe en konkurrence for at se, hvor dygtige typekenderne nu er blevet.

RYGNING

OG

FLYVNING

Læge Harald Harpøth fortæller lidt om, hvorfor flyvere bør være tilbageholdne med at ryge

RYGNING er blevet sådan en vane i dag hos de fleste mennesker, at dens mulige skadelige virkning på helbred og kræfter er genstand for mindre og mindre opmærksomhed, men da vi alle ved, det drejer sig om en mere eller mindre udtalt giftvirkning, så kunne det måske for dette blads læsere have nogen interesse at høre lidt om de tilfælde, der kan fremkomme ved overdreven eller ufornuftig nydelse af tobak, selvom jeg godt ved, at det flyvende personel ikke hører til den kategori, der inhalerer eller er kæderøgere.

Selve tobaksbladene indeholder i første række forskellige alkaloider, hvoriblandt nicotinet er det giftigste og bedst kendte, men der findes også en del olier og vand, og dertil kommer glycerin, som er bibragt ved behandlingen, mens små mængder arsenik er et resultat af den vædske, man har sprøjtet planten med under væksten, — og det er forståeligt, at der fremkommer en hel del forskellige dampe, når der stikkes ild i disse ingredienser, og at det må påvirke organismen, når alle disse indtages gennem munden, — egentlig en mærkelig idél!

Røgen består af nicotin, kulsyre, kulilte, som vi kender fra gasforgiftninger i husene eller i garager, samt små mængder af ammoniak — også stoffer, der ikke er helt ufarlige for os. Røgens sammensætning er ikke ens, idet det er en kendt sag, at den sidste stump er den giftigste, fordi denne indeholder meget kulilte og nicotin, hvad også er tilfældet med den røg, der findes ved enden af en cigar, fordi kulilten ikke brænder frit og kan iltes til kultveilt, hvilket sker i cigarens frie ende, men suges gennem hele cigaren, hvor der ikke sker nogen forbrænding.

Nicotinet spiller nok den afgørende rolle i forgiftningsbilledet, og dette er velkendt med den det ledsagende hovedpine, kvalme, opkastninger, hurtige puls og respiration — og senere kollaps. Der er jo det kedelige ved de fleste af disse gifte, at de primært virker stimulerende, men senere giver bagslag ved at svække nerverne. Nicotinet og de øvrige dele af røgen resorberes gennem slimhinden i munden, næsen og svelget, men ved inhalationen tillige gennem lungerne, — og nu må De holde Dem fast, når jeg nævner for Dem, at ved alm. rygning resorberes 60 % nicotin, men ved inhalation kommer vi helt op på 90 %, — så kan enhver se, hvor denne form for rygning er skadelig! Nicotinet udskilles igennem nyren eller ødelægges i leveren.

Kulilten er den anden del af røgen, der spiller en rolle, og selv om den kun er til stede i meget små mængder, påvirker den dog organismen skadeligt, visende sig ved ildebefindende, hjertebanken og kortåndethed — ja, og i større portioner ved død, som

det ses ved garagedøden, — men så galt er det ikke for tobakkens vedkommende.

Taget under eet viser det sig, at tobaksrøgen påvirker os på to måder, dels gennem den del, der resorberes — og som er omtalt for størstedelen — og dels gennem lokalirritation af slimhinderne i mund, næse, hals og luftveje, hvilket medfører kronisk hoste med ledsagende katar, der giver opsvulmning af slimhinden i næsesvelget, så der kommer tilstopning af det »Eustachiske Rør«, hvilket igen giver en aerotitis, der, som vi alle ved, er en uheldig og undertiden skæbnesvanger komplikation at få for en flyver.

Resorptionssymptomerne er tildels omtalte, men der er alligevel andre, jeg synes, man skal kende og da navnlig påvirkningen på hjertet og karrene.

Hjertets rytme kan forandres, pulsens slag forøges, og blodtrykket stiger, samtidig med at de perifere nerver trækker sig sammen, og man får derved en mindre modstandskraft mod kulde, — hvilket er af betydning ved højdeflyvning.

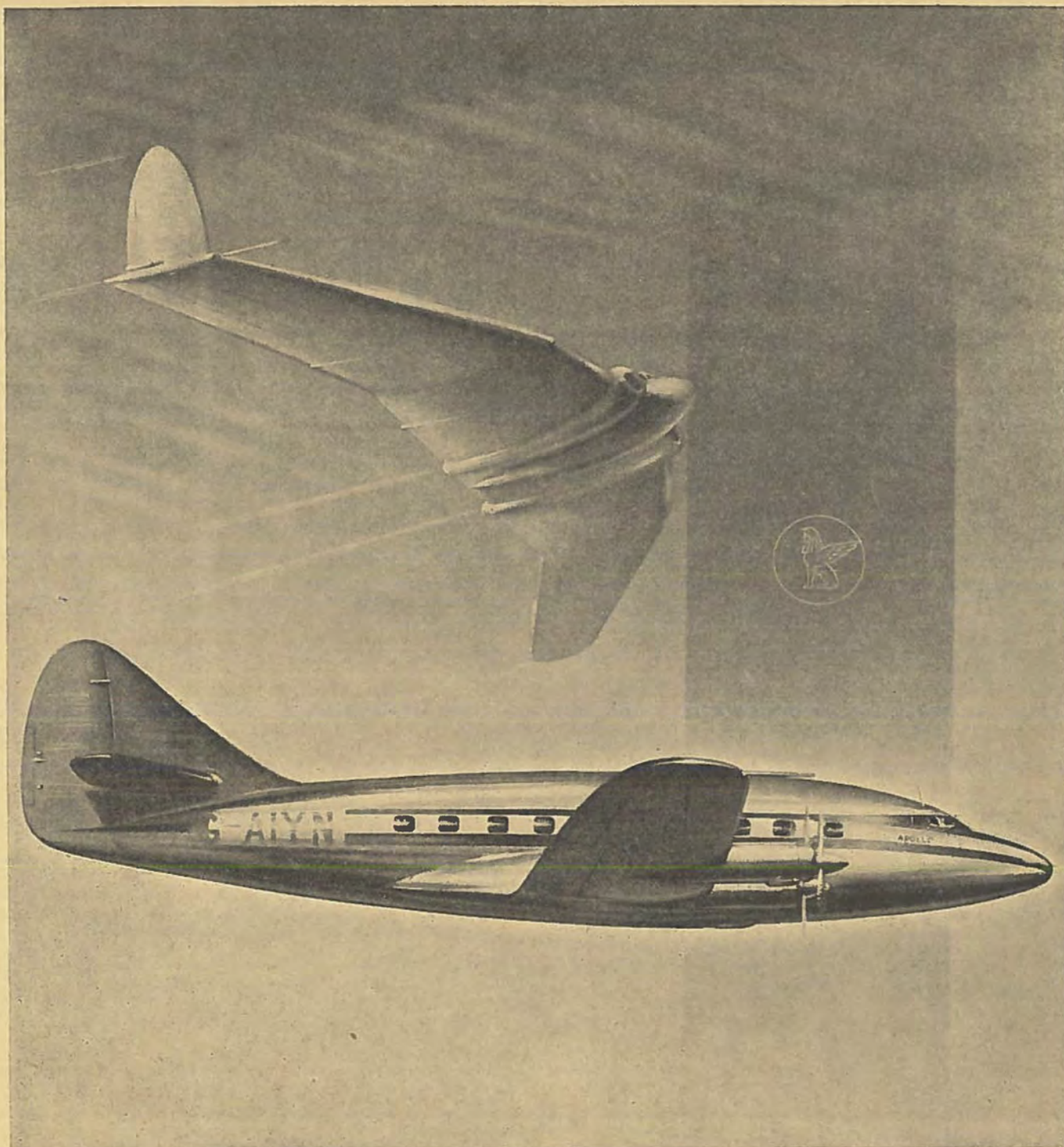
Det er velkendt, at rygning har en beroligende virkning på nervesystemet, men denne er af psykologisk art og desværre ikke af fysiologisk art og ledsages før eller senere af formindsket muskelordination og rysten af hænderne — vigtige symptomer for flyvere at kende og vide, og nu må man altså for en tid kaste cigaren bort, dersom der var blevet røget lidt for meget den sidste tid, — det mærkes nu på hele konditionen, at vane-rygningen er skadelig!

Selv ved rygning, der kun sker lejlighedsvis, må en flyver betænke sig på at tænde en eller to cigaretter før en flyvning, idet blot denne smule tobak nedsætter tolerancen for højde og påvirker mørkesynet kendeligt, fordi stavene i nethinden er meget følsomme overfor en formindsket ilttilførsel, hvilket vist er grunden til dette fænomen, idet kulilten fra tobakken forbinder sig lettere med blodfarvestoffet i de røde blodlegemer end ilten fra luften, som derved fortrænges.

Synssvækkelse ved det centrale syn ses også og er mest fremtrædende overfor rødt, hvilket selvsagt er meget uheldigt.

Som en konklusion af dette må man sige, at tobakken kan give anledning til en række symptomer, som er højst uheldige for flyvere, og der er ikke nogen som helst tvivl om, at den flyver, der ikke ryger, er mere duelig til sit arbejde end han, der ryger meget, — men da kæderygning eller overdreven rygning ikke finder sted hos majoriteten af flyvere, behøver ingen at blive alarmeret over denne lille meddelelse, som kun viser Dem, hvad der kan ske, dersom De lader hånt om tobakkens giftvirkning.

Litteratur: Aviation Medicine, Kenneth Bergin. Flygmedicinsk orientering, Sv. Werne.



BANEØRYDER FOR FREMSKRIDTET

Førende i en tidsalder med rivende udvikling.
Berømt for 30 års fremragende arbejde med civile og militære luftfartøjer.



SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., COVENTRY, GREAT BRITAIN
Medlem af Hawker Siddeley Group

Første officielle DM i kunstflyvning



Jan Hackhe med Windy-pokalen.

SØNDAG den 3. september lykkedes det endelig at få gennemført det flere gange aflyste og udsatte danmarksmesterskab for linestyrede modeller i kunstflyvning. Det foregik under arrangement af modellflyveklubben Windy. Resultaterne blev følgende:

1. Jan Hackhe, Windy 787 points
2. Henning Jönsson, Windy ... 750
3. Kaj B. Madsen, Windy 444
4. Børge Jørgensen, Windy .. 342

Ialt var der 12 deltagere, heraf en enkelt fra Sportsflyveklubben og en fra Nykøbing F. Her fortæller Jørgen Gamst lidt om konkurrencens forløb:

Kunstflyvekonkurrencen afholdtes på Teknik for Alle's bane ved Brostykkevej i Hvidovre. Der var gennemsnitlig 50 tilskuere uden for afspærringen hele tiden. For at søge konkurrenceperioden begrænset skulle hver deltager udføre sine øvelser i løbet af 8 minutter, regnet fra det øjeblik, modellen blev sluppet af starteren. I dette tidsrum var det tilladt at foretage lige så mange starter som nødvendigt, ligesom eventuelle reparationer eller udskiftninger måtte foretages.

Derimod var der ingen tidsbegrænsning for start af motoren, hvilket til sidst trak konkurrencen ud til at vare ialt 3 timer. Dette må nok være klogt at indføre i større konkurrencer. Der var fri startorden, og trods det var der ikke meget med »linejokkere«.

Henning Jönsson og Børge Jørgensen blev efter deres fine opvisninger på Københavns stadion St. hansaften betragtet som favoritter. Imidlertid lykkedes det en af de først startende, Hackhe, at gennemføre de fire øvelser med 5 loops i træk samt næsten alle de øvrige øvelser. Modellen var en lang strømlinet selvkonstruktion med dansk Viking-motor.

Lidt senere startede Jönsson med sin model med firkantet kassekrop og Thorning-motor. Det kneb med at få modellen til at klare de 5 loops i træk — sidste loop endte lige nede ved jorden.

Henimod slutningen af øvelserne indtraf det sersyn, at manden tabte håndtaget, så modellen drøede i jorden (er efter min mening dermed diskvalificeret og udgår fra placering).

Børge Jørgensen havde en fin slank strømlinet model og begyndte fint, udførte bl. a. nogle meget elegante store loops, men snart efter blev der kun udført ligeudflyvning i til tider nervepirrende lav højde. Forklaringen

herpå var, at B. J. ikke syntes, at motoren (engelsk) trak godt.

Et par af deltagerne udførte rene parodier på kunstflyvning; en model fløj ganske langsomt, mens motoren lavede en drabelig larm. En anden lykkedes det kun at lave et enkelt loop nu og da ved at løbe baglæns, og i det hele taget udførte modellflyveren og modellen næsten lige mange øvelser hver for at holde styr på hinanden.

J. Gamst.

International uge i Eaton Bray

Fritz Neumann fra Sportsflyveklubben, der blev nr. 5 af 60 deltagere i den samlede konkurrence, fortæller her lidt om sine iagttagelser. — Termikbremse en selvfølge i England

DEN 15. august mødtes jeg i London med Peter Christiansen fra Helsingør. Efter at have set lidt på byen og aflagt besøg i Nicholls modellflyveforretning blev vi med en bus kørt til Eaton Bray, 80 km fra London. Det er en lille græskledt flyveplads, brugt af R. A. F. under krigen. Nu bliver den kun meget lidt benyttet. Den næste dag var beregnet til trimflyvning; men det regnede næsten hele dagen, så vi sad inde og snakkede, og nogle byggede. Jeg selv fik lavet en Jetex-model.

Torsdag begyndte konkurrencerne, først F. A. I. svævemodeller. Vejret var dog ikke det bedste, stærk blæst og regnbyger. Perioderne var inddelt således, at der var en om formiddagen og to om eftermiddagen, alle på to timer. Jeg blev nr. 8 af 34 deltagere med 383 sekunder, mens vinderen havde 538.

Den 18. august skulle der være kunstflyvningskonkurrence for linestyrede modeller, men da hverken Christiansen eller jeg skulle deltage, blev vi enige om at tage til London. Her »plyndrede« vi omtrent Nicholls forretning for motorer, plasticpropeller og meget andet. Da vi fandt ud af, at der for tiden var en stor hobby-udstilling i London, begav vi os dertil. Over det halve af denne udstilling omfattede modellflyvning. Resten var fordelt mellem modeljernbane og -racere samt nogle småting. Dette giver et godt bevis på, hvor stor interessen for modellflyvning er i England. Her var mange fine sager at se. Der var en linestyrer jettreven Vampire og en nøjagtig skalamodel af Liberatorbomberen med 4 Ohlson motorer. Der var en lille vind-tunnel, hvor profiler blev prøvet. Der var Jetexmodeller, radio- og kompasstyrede modeller og meget meget andet.

Om aftenen blev der i Eaton Bray vist film fra Wakefieldkonkurrencen 1949 og 1950 samt fra A 2 ved Trollhättan i år.

Den næste dag blev fløjet hastighedsflyvning med linestyrede modeller. I klasse II 1,5–2,5 cc. opnåede nr. 1 120 km/t. Det kan her nævnes, at den nye Elfin 2,49 blev placeret som nr. 3 med 94 km/t. Den benyttede model var en kunstflyvningsmodel. I klasse VII, jettrevet, var der kun 1 deltager. Han opnåede 190 km/t.

Den 20. afholdtes konkurrencen i F. A. I. gasmotormodeller. På grund af regnfuldt og blæsende vejr blev håndstart tilladt. Alligevel var der mange, der opnåede tider på 15–18 min. Ved denne konkurrence var der mange tilskuere, som for 1 kr. kunne komme ind og overvære slagets gang. Der sås mange nye metoder på at stoppe motoren inden de tilladte 20 sek. Den bedste og 100 % sikre bestod i, at

slangen fra motoren var lagt i 4–5 snoninger, inden den gik til tanken. Når man startede, trak man blot slangen af tanken; motoren stoppede, så snart slangen var tom. Simpelt, men sikkert. Mange fløj deres modeller væk, da timeren svigtede, bl. a. var Christiansen så uheldig at miste sin model dagen før. Efter konkurrencen var der opvisning af radiostyrede modeller. Trods den stærke blæst kunne man holde modellerne lige i vinden. Det er meget sjovt at se, men jeg tror ikke, det har nogen fremtid for sig.

Den 21. august var den bedste dag. Om morgenen, da vi stod op, så vi, at solen skinnede fra en blå himmel, og vindposen og flag hang ubevægelige. Der skulle flyves med A 2. På grund af den kraftige termik blev der opnået 21 maximumtider à 5 min. Så at sige var alle modellerne forsynet med D. T. (termikbremse), enten i form af »vipstjært« eller faldskærm. En polsk model, forsynet med D. T. i form af faldskærm, kom i termik og steg. Efter 5 min. forløb udløstes faldskærmen, men med det resultat, at modellen steg endnu højere! Efter ialt 25 min. flyvning landede modellen i et træ ikke 100 m fra startstedet! Langt sikrere er det dog at lade haleplanet vippe op ved hjælp af en lunte. Jeg deltog også selv i A 2, men på grund af vindstille i første periode fik jeg ikke modellen i tophøjde og fik en dårlig tid. I sidste periode fik jeg dog maximumtid og blev med 660 sek. nr. 5 af 40 deltagere. Nr. 1 havde 822 sek. Da en englender, som jeg talte med, hørte, at meget få brugte D. T. i Danmark, svarede han, at de ikke havde råd til at flyve deres modeller bort; har vi det???

De fleste engelske svævemodeller var bygget helt af balsa med firkantet kroppe og stor V-form i planet. Om aftenen sås radiostyring. Bl. a. var der kunstflyvning med en model afbildet på forsiden af Aeromodeller august, men under et spinn fra 150 m højde svigtede kontrollen, og modellen gik lige i jorden og totalhavarede.

På stævnets sidste dag, den 22., blev der fløjet gumminotormodeller i stærk blæst. Christiansen blev nr. 15 af 39 med 181 sekunder. Om aftenen var der stor afskedsmiddag med præmieuddeling.

Ved et sådant godt arrangeret internationalt modellflyvestevne er der meget nyt at se og lære. I år var der 60 deltagere, men de fleste var englendere. Jugoslavien havde sendt et hold på 7 mand. Ligeledes var der deltagere fra Frankrig, Monaco samt fra det fjerne New Zealand. Herfra var vi to mand, men vi må se at blive nogle flere til næste år.

Fritz Neumann.

Danmarksmestre på 14 og 59 år i Odense

For ringe indsats med gummimotormodeller, god konkurrence med fritflyvende gasmotormodeller

Er modelflyverne tungnemme?

ER de danske modelflyvere tungnemme, reaktionære, stokkonservative? Eller hvad er der i vejen? Nu har vi haft motorgummi i over et år og balsa i et halvt. KDA har udgivet en udmærket gummimotormodel for begyndere, og der er skrevet en del om gummimotormodeller. Og dog var der kun 3 af 7 tilmeldte til kampen om titlen som danmarksmester med gummimotormodel den 27. august i Odense lufthavn. Resultatet var ikke bedre end sidste år, kun 224 sek., men burde have været det dobbelte.

Og så er der termikbremserne, som vi nu har prædiker om i et år uden resultat. Modelflyverne insisterer åbenbart på at flyve deres modeller bort og gå glip af sejre, de ellers kunne have fået. Flere og flere er dog ved at indse betydningen af den simple termikbremse, som man overalt i udlandet anvender nu: en lunte udløser haleplanet fra dets normale stilling og klapper det op, hvorpå modellen hurtigt og sikkert kommer ned (FLYV 11/49 side 256). Så måske ser vi et par stykker ved de større konkurrencer i 1956!

45 års aldersforskel mellem mestrene

Siden vandrepokalen for DM med gummimotormodeller blev udsat i 1943 har der

Stillingen i distriktskonkurrencerne

Nu er sommeren desværre forbi og med den de store begivenheder, danmarksmesterskaberne, de udenlandske konkurrencer o. s. v. Den 22. 10. fortsætter distriktskonkurrencerne for at afsluttes den 3. 12. Det bliver spændende, hvem der løber af med de mange pokaler i distrikterne samt med de tre flotte flyvedagspokaler i den samlede konkurrence. I mange distrikter og klasser skulle der være gode muligheder for at ændre på den nuværende stilling i konkurrencerne, der er den følgende:

1. distrikt. A 1: Neumann (105) 1446, H. Hansen (105) 1350, O. Olesen (113) 1250. — A 2: H. Hansen (105) 2293, B. Hansen (105) 1781, H. Ekelund (113) 1710. — C: Kuniss (105) 1011, Ekelund (113) 253, E. Spørensen (105) 213. — D: S. Olsen (105) 400, Kuniss 153, P. G. Jørgensen (113) 71. — F: Bøvning Jensen (105) 22 km/t, E. Madsen (111) 19 km/t.

2. distrikt. A 1: V. Petersen (207) 1733, H. E. Hansen (208) 599, B. Petersen (208) 558. — A 2: K. Johansen (207) 1319, B. Petersen (208) 1081, L. Jensen (214) 996. — A 3: H. E. Hansen 520, B. Schmidt (201) 444, K. Vestergård (214) 142. — D: K. V. Nielsen (207) 921, E. Knudsen (205) 131, V. Petersen 112. — F: V. Petersen 45 km/t.

3. distrikt. A 1: T. Østervig (301) 867, B. Honoré (301) 611, Pr. Petersen (301) 563. — A 2: E. Møller (304) 1701, A. Hansen (301) 1171, A. Høst-Aris (301) 1147. — A 3: Ev. Hansen (302) 887, J. S. Petersen (302) 585, Wichmann (302) 576. — C: J. S. Petersen 1116, B. Jørgensen (301) 149, Wichmann 92. — D: H. Iversen (301) 900, J. Håstrup (304) 243, V. Petersen (301) 172.

4. distrikt. A 1: T. Meyer (403) 1223, P. Voldsted (418) 411, S. O. Pedersen (403) 361. — A 2: S. Dybbro (403) 787, E. Rafn (418) 259, A. Jakobsen (417) 134. — A 3: J. H. Pedersen (401) 281. — D: Rafn 272. — F: Mouritzen (403) 91 km/t.

5. distrikt. A 1: P. Pedersen (502) 695, E. Madsen (508) 672, V. Christensen (506) 463. — A 2: J. Andersen (506) 1239, P. Pedersen (502) 1053, E. Madsen (506) 948. — A 3: J. Nielsen (502) 442, W. Christensen (506) 98.

6. distrikt. A 1: K. Hansen (611) 1248, A. Spørensen (612) 567, P. Madsen (608) 529. — A 2: K. Hansen 1782, J. A. Lauridsen (608) 1146, B. Spørensen (612) 892. — A 3: G. Pedersen (604) 241. — C: K. Larsen (612) 129. — D: H. Nielsen (612) 188. — F: H. Bruun (612) 66 km/t.

været tradition for, at der kom en ny mester hvert år. Således også i år. Men mens det hidtil har været en række kendte og erfarne modelflyvere, der har tegnet sig for de ret beskedne opnåede resultater, så blev årets mester en ny mand, den 14-årige *Bjarne Jørgensen* fra Odense Model-Flyveklub. Bjarne har syslet en del med gummimotormodeller i år, bygget flere Cleo'er og mødte nu med en lille selvkonstruktion BJ-13 i klasse C 1. Med den fløj han henholdsvis 89, 70 og 65 sekunder, og det var nok. Med de 224 sekunder var han langt fra nyborgfolkene *Erik Wichmann*, der med en Cleo opnåede 129 sekunder, og fra Wakefielddeltageren *Jørgen S. Petersen*, der kun fik 121 ud af det med sin Wakefield-model og sin reservemodel *Cæsar* på grund af nogle uheld. Sig så ikke, at der ikke kan ske overraskelser. Bjarne blev indmeldt i OM-F for mindre end 1½ år siden, har taget a- og b-diplom med svævemodel og a med gummimotormodel. Han er en energisk skole-dreng, som i sin fritid tager bypladser for at tjene til modelflyvningen, og han fortjener sin sejr.

Med fritflyvende gasmotormodel blev vor modelflyvnings »grand old man«, den 59-årige *Åge Høst-Aris*, mester trods stærk modstand. Det var altså velfortjent, at han figurerede på vor forside i sidste nummer, der udkom et par dage efter konkurrencen.

Hidtil bedste resultat med gasmotormodeller

Pokalen for gasmotormodeller er hidtil vundet af *Flemming Poulsen*, OM-F, i 1947 og de to næste år af *Carl Johan Petersen*, der således ved en tredje sejr i år kunne få den til ejendom. Det var denne chance, der fik ham til at lade Wakefieldmodellen blive hjemme for at koncentrere sig om gasmotormodellen. Man havde jo ventet at se den nye Viking-motor ved denne konkurrence, efter at Calle præsenterede prototypen i påsken, og efter at den nu er så voldsomt efterspurgt, at produktionen ikke kan holde trit med efterspørgslen. Men mærkeligt nok holdt Viking-ejerne den hjemme, formodentlig fordi den endnu er for ny, og de ikke er fortrolige med den. Alle mødte med den velprøvede, men gammeldags Thorning III — undtagen Calle.

Han havde en 2.49 ccm Elfin med hjem fra England sidste sommer og havde gemt den til denne lejlighed. Men han havde gemt den for længe og ikke nået at få trimmet sin Calle 19 D, der afviger betydeligt i udseende fra hans tidligere typer. Indflyvningen et par uger før konkurrencen resulterede i voldsomme loops på grund af motorens enorme trækraft. Mere nedadtræk hjalp ikke. Endnu mere blev indbygget. Stadig loops. Haleplanet blev ændret, men ligemeget hjalp det. Og i Beldringe loopede den så meget, at man følte sig hensat til DM i kunsthøjning en uge senere. I første start kom den dog langsomt opad og fik i lav højde termik, hvilket gav 332 sek. I anden omgang endte det første loop i et dyk for fuld fart ned i en halmstak, som man var så forsigtig at starte foran. Sid-

ste periode blev ikke bedre. Knækkede propeller og fejlstarter. Calle blev kun nr. 4 og forærede resterne af modellen bort. Det burde han ikke have gjort, for problemet må kunne opklares.

Selv om Calle begyndte nogle uger før dagen, begyndte han altså for sent. Mange ynder at bygge modellen natten til søndagen, hvor konkurrencen skal finde sted. Det er jo helt hen i vejret. Og det gør Åge Høst-Aris ikke. Han bygger mange smukke modeller mellem år og dag, men han flyver sjældent med sin nyeste model til en konkurrence. Han benytter de modeller, han kender, og det er en klog politik.

Her fløj han med sin Høst-25 fra sidste år. Han fik noteret 360 sek. i første periode og var forsigtig for ikke at flyve bort i anden, hvor han kun fik 103. *Kai Hansen* fra Kolding, eneste udenbys deltager blandt de 9 konkurrenter, havde 102 i første, men fløj modellen bort i anden periode og fandt den ikke. Høst kunne derfor efter en fejlstart vinde med en flyvning på kun 58 sek. i sidste periode.

Hans samlede resultat på 521 er 97 sek. bedre end sidste års hidtil bedste resultat. *Kai Hansen* blev nr. 2 med 462 og *Mogens Erdrup* nr. 3 med 441, mens Calle fik 347.

Kai's model blev iøvrigt fundet af en lyst-sejler, 3 sømil uden for Gabet, ca. 15–20 km fra Beldringe. Motor og model holdt, men »timer«-en blev delvis ødelagt.

Vejret havde været blæsende om formiddagen, men der var kun jævn vind om eftermiddagen med tidvis termik af den slags, man har en chance for at udnytte ved at starte i rette tid.

De to mestre fra Odense fortjente deres titler, men lad os få noget mere konkurrence med gummimotormodeller næste år.

PW.



Bjarne Jørgensen trækker op, mens konkurrenten Wichmann holder modellen.
Nederst gør Høst-Aris sin model klar.

ALL IN THE DAY'S WORK

The versatile
**GLOSTER
 METEOR**

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
 GLOUCESTER, ENGLAND
 BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP



roles in one—and more to come

„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

**Autoriserede
 journaler og flyvebøger**

anbefales af KDA 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

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler
 Nye og brugte cykler, reparationer og
 ovnlakering — cyklemotorer
 Fiskergade 17, tlf. Luna 622
 Salg på ratebetaling

Luftfartøjshavarier

i årene 1945—49

ved hæren og søværnet

I »Meddelelser fra Flyvertropperne Bibliotek« juli/august 1950 bringes nedenstående statistik over luftfartøjshavarier ved hæren og søværnet.

I lighed med tidligere år har hærens og søværnets flyvetekniske tjeneste i 1950 udgivet en oversigt over havarier, hvorfra en del af de mest interessante tal er gengivet her. Inden man drager en sammenligning med tilsvarende rapporter fra andre lande, må man dog gøre sig klart, hvorledes et havari defineres.

Ved et havari forstås i denne redegørelse enhver skade — uanset dens omfatning — der påføres et luftfartøj under flyvning og stationstjeneste. Denne definition svarer til den engelske, medens man f. eks. i Frankrig kun kalder det et havari, hvis et besætningsmedlem kommer til skade, eller hvis det tager mere end 48 timer at reparere luftfartøjet.

Da flyvevåbnet har været under opbygning i årene 1945—1949, er flyvetiden stærkt varierende fra år til år, hvilket bl. a. medfører, at det statistiske materiale endnu er småt, og at det derfor ikke er muligt at finde bestemte tendenser i havarierne.

I nedenstående oversigter er vist årsagerne til totalhavarierne i årene 1945—1949 og årsagerne til mindre havarier i samme tidsrum. (Alle år er finansår.)

Antallet af totalhavarier pr. 10.000 flyvetimer er følgende: 1945 — 0, 1946 — 5,8, 1947 — 1,3, 1948 — 2,3 og 1949 — 5,4.

Antallet af mindre havarier pr. 10.000 flyvetimer er følgende: 1945 — 144,9, 1946 — 35,3, 1947 — 1,3, 1948 — 2,3 og 1949 — 26,6.

I alt har der til 31/3 1950 været 17 totalhavarier og 122 mindre havarier med 12 omkomne (heraf 5 fuldt uddannede, 2 på skoler og 5 under videre uddannelse).

Omkostningerne i forbindelse med havarierne har pr. flyvetime været: 1945 — kr. 50,72, 1946 — kr. 19,77, 1947 — kr. 16,11, 1948 — kr. 67,50 og 1949 — kr. 84,01.

Årsager til totalhavarier i årene 1945—49 i procent.

Årsag	1945—46	1946—47	1947—48	1948—49	1949—50	
Uopmærksomhed	—	100	100	33,3	—	Personalefejl
Fejlbedømmelse	—	—	—	—	18,2	
Fejlmanøvre	—	—	—	—	18,2	
Kollision	—	—	—	—	36,4	
Materialefejl	—	—	—	—	9,0	
Dårligt vejr	—	—	—	33,3	—	
Anden årsag	—	—	—	33,4	18,2	

Årsager til mindre havarier i årene 1945—49 i procent

Årsag	1945—46	1946—47	1947—48	1948—49	1949—50	
Uopmærksomhed (flyveren)	—	50	42,1	45,7	53,7	Personalefejl
do. (hangarpersonel)	—	—	—	—	11,1	
Kollision	50	8,3	21,1	14,3	1,9	
Fejlbetjening	—	—	—	2,9	3,7	
Overtrædelse af instruktioner	—	—	—	8,5	—	
Materialefejl (luftfartøj)	50	8,3	21,1	5,7	7,4	
do. (motor)	—	8,3	10,5	17,1	18,5	
Pladsens uegnethed	—	16,7	—	2,9	—	
Kollision med fugle	—	—	—	—	3,7	
Andre årsager	—	8,3	5,2	2,9	—	

KALENDER

Modelflyvekalender:

1. 10. Residentie-Cup-konkurrence (Holland).
5. 10. Opgørelse for 3. kvartal i pointskonkurrence.
22. 10. Femte distriktskonkurrence.
3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og årsrekordår slutter.

★

Hangarflyvning

Det har oftest vist sig vanskeligt for vore civilflyvere at finde frem til Bornholm. Særlig svært var det engang for en af vore Austers ført af en håbefuld elev samt knap så håbefuld instruktør. Efter i længere tid at have haft direkte kurs mod sibirien greb instruktøren ind og spurgte om kompaskursen. Det viste sig da, at vor hjemlige »Dilbert« under hele turen havde fløjet efter tallene på benzinnåleren!!

Verdensrekord i faldskærmshop fra laveste højde indehaves vist af en søvngig skytte på en B-24. Ved landing på basen efter en endt mission lod piloten alarmhornet tude for derved at tilkendegive, at lugerne kunne åbnes og besætningen forlade fartøjet. Lyden vækkede skytten, som yderligere fik et chock over den opløste motorstøj. Han slængte sin faldskærm på og dykkede hovedkuls ud gennem fotografingslemmen. Hverken cementbanen eller skyttens hoved tog skade

En KZ VII kunne holde sig i luften konstant i over 3 dage på en lignende mængde brændstof, som forbruges af Bell X-1 bemandede raketfly i 2½ minut!

Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 6,00.

FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

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

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbh. V. Centr. 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Hvidovrevej 294 C, Valby.

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

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

FLYVELOTTERIET

Der var lige ved at blive udsolgt, men det lykkedes alligevel ikke helt. Lotteriets ledelse troede, det skulle lykkes at sælge samtlige lod-sedler, men der kom for mange retur i sidste øjeblik, ja — adskillige kom ovenikøbet retur, efter at salgsperioden var udløbet, og i så-danne tilfælde er det helt umuligt at sælge efternølerne.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at give nogen samlet og fuldstændig oversigt over salget — det må vente til næste nummer af FLYV; men så meget kan siges, at de fleste af klubberne har solgt godt og en enkelt — Odense Svæveflyveklub — fremragende godt. Det umiddelbare indtryk af salgsarbejdet i klubberne er, at det skorter på tilstrækkeligt mange ihærdige sælgere. Når man ser — som tilfældet har været i år — at en enkelt dame, som står helt udenfor flyvning og flyveklubber, har solgt ca. 1000 lodsedler, ja, så skulle det vel ikke synes umuligt, at der mellem vore flere tusinde klubmedlemmer var et hundrede stykker, der kunne præstere det samme. Det ville give et salg på 100.000 lod-sedler. Lad os håbe, det kommer.

Kiosksalget svigtede; det var kun en trediedel af forrige års salg. Da det sidste fremstød skulle gøres for at få solgt de returnerede lod-sedler, kom Falck's stationer hele landet over til hjælp. De rykkede ud med deres køretøjer og fik solgt ca. 10.000 lodsedler. Det var en god og kærkommen hjælp.

Nu er Flyvelotteriet slut for denne gang. Det har givet flyvesporten en god håndsrækning for det kommende år. Men vi skal videre — vi skal tilstræbe at opnå endnu bedre resultater, så vi kan få endnu mere gang i dansk modelflyvning, svæveflyvning og motor-flyvning. Ingen små svigte; ingen må give op; ved fælles hjælp skal vi nå det helt store resultat. J.F.

Bedste klubber i Flyvelotteriet

Odense Svæveflyveklub	10.000
Sportsflyveklubben	8.356
(heraf motorsektion 2.082 svævesektion 3.809 modelsektion 2.465)	
Vestjysk Flyveklub (motor)	4.040
Fyens Flyveklub (motor)	2.775
Bornholms Flyveklub (svæve)	2.469
Birkedal Flyveklub (svæve)	2.068
Havdrup-Solrød Svæveflyveklub	1.474
Odense Model-Flyveklub	1.144
Aviator, Ålborg (svæve)	1.000
Herning Svæveflyveklub	1.000
Hjørring Modelflyveklub	1.000

★

Ny Grunau Baby til Ålborg

Svæveflyveklubben Aviator i Ålborg har for nylig taget en ny Grunau Baby i brug. Ved en højtidelighed i lufthavnen blev den døbt »Mågen« af borgmester Marius Andersen. Planet er bygget på Stamgruppens værksted, og klubben har haft støtte fra en række virksomheder og personer i Ålborg til at klare anskaffelsen.

Bymatch Malmø—København

Den traditionelle bymatch mellem Malmø og Københavns modelflyveklubber fandt sted den 10. september på Amager fællede med 34 deltagere og 43 modeller. A1 blev vundet af T. Larsen (M) med 277 sek, A2 af H. Ekelund (K) med 340, A3 af E. D. Petersen (K) med 275, C af A. Håkansson (M) med 415, D. af P. Håkansson (M) med 215, F1 af K. Nordquist (M) med 82 km/t og F2 af A. Håkansson med 82 km/t. Til svævemodelerne brugtes 50 m højstartsnor.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. 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. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Sekretær: William Nielsen, Borthigsgade 4, i., Kbhvn. Ø. - Tlf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521.
Formand: Civilling, Hans Harboe.
Næstformand: Biografvej Eivind Nielsen.
Civilling, Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Wermuth Jensen.
Civilling, Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852.
Formand: Johs. Thinesen, Lund pr. Hammerum.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus. — Postgiro 520.84.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved
Stadsgraven 1, telf. Amager 9695.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman,
Kongev. 153, Egs. Lyngby, telf. Fr.dal 7474.

KDA's love

Aeroklubbens love er nu trykt og vil blive tilsendt de personlige medlemmer direkte ved første lejlighed. Modelflyverne har fået dem tilsendt sammen med et nummer af »Model-flyvenyt«. Til svæveflyverne sendes de samlet til klubberne, når disse har indsendt medlemslister og betalt kontingent for andet halvår. Motorflyveklubberne vil også få dem tilsendt klubvis.

Portugal tilsluttet Carnet-systemet

I slutningen af august fik KDA meddelelse fra FAI om, at Portugal havde tilsluttet sig de lande, der anerkender Carnet-systemet. Spørgsmålet om Finlands stilling i forbindelse med tilslutningen til Carnet-systemet er stadig under forhandling; men så snart der foreligger en afgørelse, vil denne blive meddelt i FLYV.

Pointskonkurrencen

Husk, at der nu skal gives meddelelse om stillingen i pointskonkurrencen ved udløbet af årets tredje kvartal. Og så går vi ind i slutspurten om præmierne, der er følgende:

1. Rejsetilskud på 150 kr. til ud- eller indland.
2. Stopur.
3. Gavekort på 25 kr. fra Dansk Modelflyve-industri.

Der kan endnu opnås mange points de sidste tre måneder, og foruden hovedpræmierne bliver der også en præmie til hver distrikts vinder, hvis han ikke har vundet en af ovenstående. Mange klubber har også udsat præmier til de lokale vindere.

★

Redaktionens slutning

På given foranledning henledes opmærksomheden på, at redaktionen slutter den 10. i måneden, og at kun kortfattede, presserende meddelelser, som ikke har kunnet fremsendes i tide, kan nå med, når de fremkommer den 16. Så vidt muligt bedes man give varsel i god tid i sådanne tilfælde.

KDA's svæveflyveskole i Ålborg

Midt i august sluttede Kongelig Dansk Aeroklubs svæveflyveskole, der i år var henhængt til Ålborg lufthavn og varede 4 uger.

Svæveflyverådet havde i år overdraget ledelsen til Bent Halling, der som hjælpeinstruktør havde Otto Spørensen og som spilkører Kaj Hultmann. Flere af svæveflyverådet's medlemmer underviste i teori, og endvidere var fru Bøtke som sædvanlig med, idet svæveflyvesagerne fra KDA's kontor i lejrperioden blev behandlet i Ålborg.

I sidste nummer gav vi nogle foreløbige tal fra lejren. Her er de endelige resultater:

Der blev ialt foretaget 693 starter og fløjet 66 timer med en skoleglider og tre Baby'er.

På instruktørkursus (16.—31. 7.) var der 8 flyvedage og 17 deltagere. Af disse var 14 til instruktørprøven, hvoraf to nordmænd, men hvor mange der bestod vides endnu ikke. Der blev taget et a- og 6 c-diplomer, og 6 fik s-prøver. 5 deltog i teoriprøven.

Diplomkursus (23. 7.—6. 8.) havde 9 deltagere. Der blev taget 3 a- og 3 c-diplomer.

F- og S-kursus (31. 7.—13. 8.) havde 13 deltagere. Der blev taget 2 a-, 1 b- og 2 c-diplomer samt 6 s-certifikater. Endvidere var der kursus i slæb efter flyvemaskine. De 11 deltagere fik ialt 53 slæb med 4 timer og 13 minutter slæbetid.

Mens spil og wirehenter gjorde nogle knuder af og til, blev lejren gennemført uden havarier.

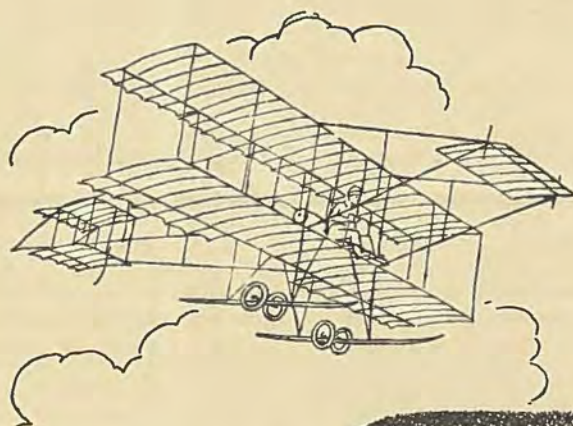
AEROSPORT/AIR-DANMARK

Udadtill har AEROSPORT/AIR-DANMARK i løbet af sommeren ligget i dvale. Ikke desto mindre er der indenfor foreningen sket adskilligt. Først og fremmest har man gennem en gennemgribende reorganisering skabt et skolet, hvorpå man kan bygge videre i fremtiden. På grund af den relativt ringe interesse for dokumentar-flyvning i Skandinavien har det ikke været helt let at få bevægelse i sagerne. Derfor er det så meget mere glædeligt, at en tydelig stigning i interessen kan spores. En af årsagerne er — beklageligvis — den uholdbare verdenssituation.

Som det vil være FLYVs læsere bekendt, oprettedes AEROSPORT i november 1947. Kun et fåtal af de oprindelige medlemmer har holdt ved hele tiden. Dette fåtal danner den faste kerne, om hvilken foreningen opbygger sit fremtidige program. Da AEROSPORT hovedsagelig har talt yngre mennesker i sine rækker — d. v. s. personer i alderen 18—25 år — har ud- og indvandringen i nogen grad kunnet sammenlignes med modelflyveklubbernes — Imidlertid er det fejlagtigt at tro, at AEROSPORT kun henvender sig til yngre. Man kunne fristes til — uden at fornærme disse — at sige tværtimod. F. eks. har man fundet det nødvendigt at fastsætte en aldersgrænse på 18 år — og endvidere kan man de færreste unge finde sig hjemme i de interesser, som foreningen søger at opelske. Det er derfor beklageligt, at så få af de gamle ræves har kunnet afse tid til at beskæftige sig med AEROSPORT. I den sidste tid synes imidlertid en ændring at være indtrådt i dette forhold.

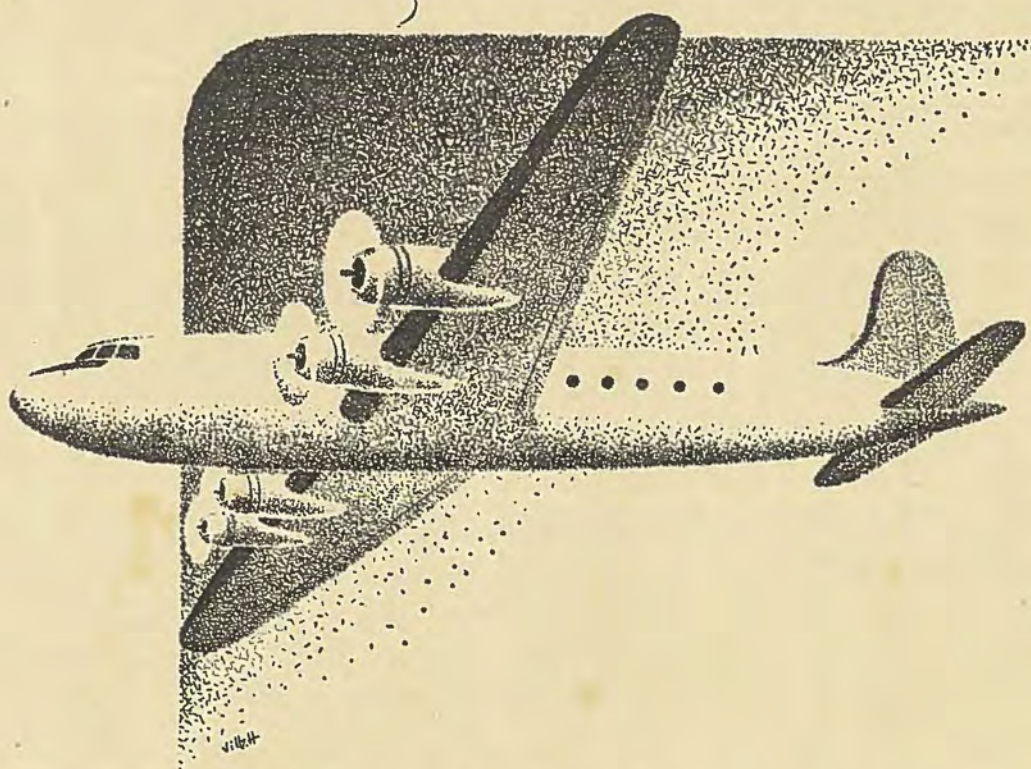
Den allerede i FLYV nr. 8/49 nævnte Jyllands-afdeling under ledelse af redaktør Johs. Busck Lorentsen fra flyvetroppernes tidsskrift »Propel« er først i august 1950 blevet til virkelighed. Belliggende i Århus vil afdelingen have de bedste muligheder for at hjælpe medlemmer på hovedlandet. Interesserede vil kunne få tilsendt alle oplysninger gennem redaktør Lorentsen, Barthsgade 4, Århus. Redaktør Lorentsen er løbende leder af AEROSPORT's tyske data-sektion.

I Norge har redaktør Sverre Thoresen, »Flyginge«, taget sagen op og er ved at samle interesserede til en organisation bygget på AEROSPORT's organisations-plan. På forhånd synes interessen i Norge at være yderst levende, og med Flyging i ryggen er der al sandsynlighed for, at AIR-NORGE vil blive en succes i Sverige har Bjørn Karström endnu ikke opnået at skabe den nødvendige interesse for starten af en svensk afdeling trods de store forhåbninger, som har været stillet til en sådan. Således samarbejder AEROSPORT i øjeblikket kun med AIR-BRITAIN, som tæller ca. 1400 medlemmer, og AIR-NETHERLANDS/NAVIAC (se FLYV nr. 9/49), som nu tæller næsten 200 medlemmer. C. C.



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 benzinen, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

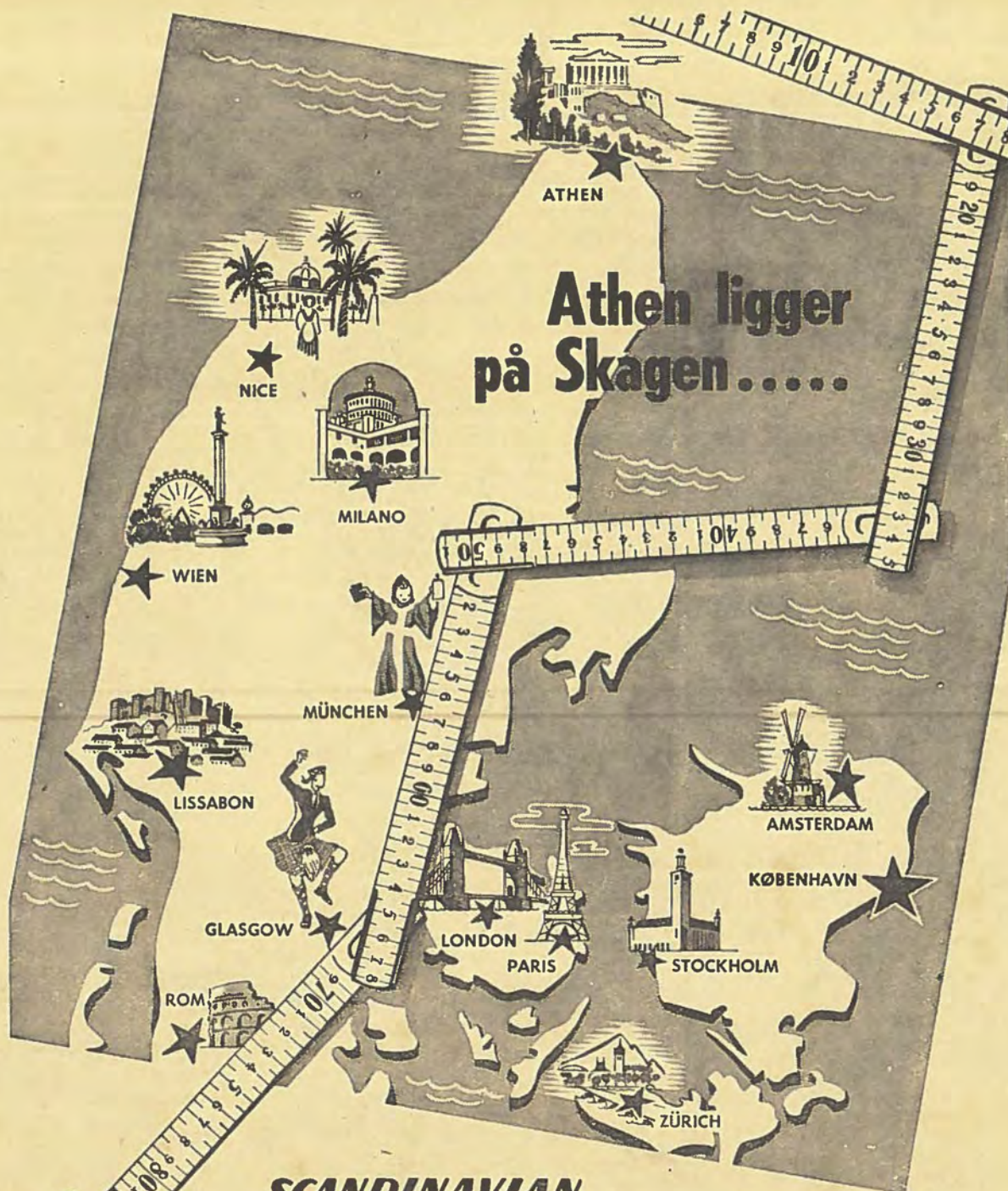
Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



Målt med flyvningens målestok

ligger Athen på Skagen, Rom i Sønderjylland,
Paris på Fyn og London nærmere end Odense.

Kast et blik på kortet her.

Der er realiteter bag spøgen:

SAS har i rejsetid trukket fjerne storbyer

inden for Danmarks grænser

og overvundet både afstand og rejsetræthed.

Vælg luftvejen — flyv med **SAS**

FLYV

23. ÅRGANG

— NOVEMBER 1950 —

PRIS 50 ØRE



Størst og mindst: Den jugoslaviske Orao II og den danske Hütter 28 gøres klar til start under verdensmesterskaberne i Örebro.

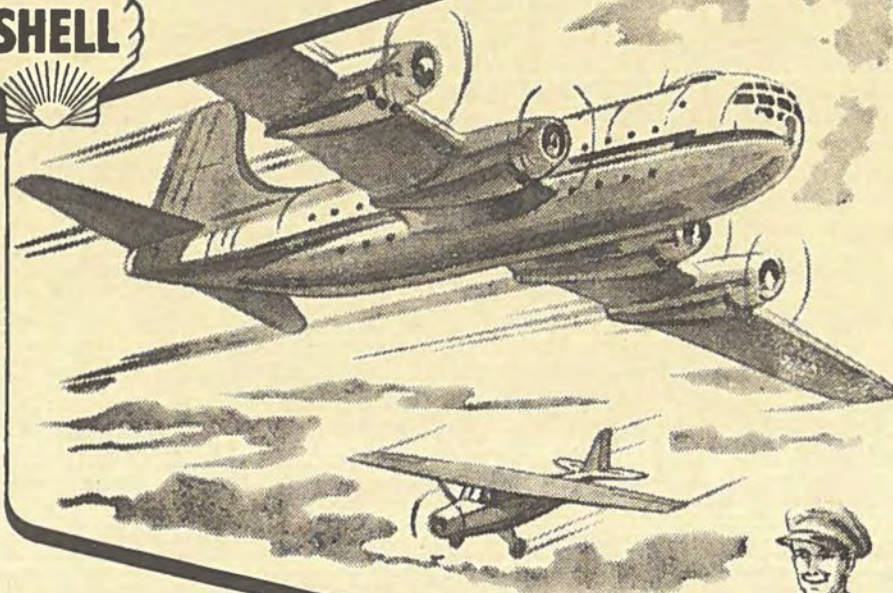
11

INDHOLD:

Britiske reaktorjagere ★ Flyvevåbnets flyveskoler ★ PAWA overtager AOA ★ Landing på små pladser ★ Betragtninger over Örebro-resultaterne

DELTAG I TYPEKONKURRENCEN, se side 256

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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING · SVÆVEFLYVNING · MODELFLYVNING

Nr. 11

November 1950

23. årgang

Fælles nordiske motorflyvekonkurrencer

DA repræsentanter for de fire nordiske landes aeroklubber (Danmark, Finland, Norge og Sverige) i september måned var samlet til et møde i Linköping for at drøfte mulighederne for afholdelse af en fælles nordisk konkurrence for motorflyvere, var der fuld enighed om, at en sådan tanke burde og skulle realiseres. Hvordan konkurrencen skulle lægges an i detaljer, skulle man senere drøfte.

Nu har Norsk Aeroklub inviteret repræsentanter fra de fire aeroklubber til et møde i Oslo d. 11. og 12. november, og her vil man prøve på at finde frem til de fælles konkurrenceregler, som skal knytte finske, danske, norske og svenske sportsflyvere tættere sammen.

Selv om man ikke i første omgang skulle kunne blive enige om at arrangere en fælles nordisk motorflyvekonkurrence, så er der ingen tvivl om, at det før eller senere vil lykkes de fire aeroklubber at få sagen ført igennem. Alle fire er nemlig enige om, at det i højeste grad vil gavne og styrke interessen for flyvesporten i Norden, hvis de pågældende lande i denne sag kan skabe et intimt og lærerigt samarbejde. Flyvesporten har brug for al den støtte, den kan få, og vi tror, at afholdelsen af fælles nordiske motorflyvekonkurrencer — under den ene eller den anden form — vil yde sit vægtige bidrag til flyvesagens fremme.

FLYV.

BRITISKE REAKTORJAGERE

NU kommer turen til England, hvis reaktionsdrevne jagertyper måske nok er temmelig velkendt af FLYV's læsere, men som alligevel nu findes i så mange versioner, at det kan være praktisk at tage et samlet overblik. England har ikke så mange typer som USA. Når man ser bort fra nogle forsøgstyper, så kan man opdele dem i fire store »familier«, nemlig Gloster, de Havilland, Hawker og Vickers-Armstrongs Supermarine.

Kun to hovedtyper har hidtil været i tjeneste, nemlig Meteor og Vampire. Nu kommer Attacker og senere Sea Hawk. Alle familierne formorer sig stærkt, nye versioner af de gamle kommer frem (herunder med et nyt navn Venom, en efterkommer af Vampire), og som forsøgstyper optræder der nye maskiner, udviklet på grundlag af erfaringerne fra de gamle.

De engelske typer eksporteres i stort omfang, og man kan roligt sige, at hele Vesteuropas forsvær i luften opbygges på disse typer, især Vampire og Meteor.

Gloster-familien

Gloster Meteor var den første engelske reaktionsdrevne jager. Specifikationen blev udstedt allerede i 1940, og den første Meteor (med Halford H 1 reaktorer) var i luften den 5. marts 1943. Meteor var den eneste reaktionsdrevne jager på allieret side, der nåede at deltage aktivt i den anden verdenskrig — uden dog at nå at gøre sig særlig bemærket af offentligheden. Den første offentlige demonstration fandt sted i Københavns lufthavn den 1. juli 1945 ved det store RAF-flyvestævne, og først et par uger herefter blev den taget af den hemmelige liste.

I 1945 satte en Meteor 4 den absolutte verdensrekord i hastighed op til 969,6 km/t og i 1946 til 991 km/t.

Meteor 3 var den første produktionsudgave, den vi så i 1945. Den var udstyret med to Rolls-Royce Derwent reaktorer på hver 907 kg trykkraft.

Data: Spændvidde 13.1 m, længde 12.6 m, planareal 34 m². Tomvægt 3995 kg, fuldvægt 5675 kg.

Præstationer: Topfart 764 km/t, stigeevne ved jorden 1220 m/min., tophøjde 13.4 km.

Meteor 4 har i adskillige år været standardjager i RAF og er leveret bl. a. til Danmark, Belgien, Holland og Argentina. Den drives af to Derwent 5 reaktorer på 1585 kg tryk hver. Spændvidde og planareal er mindre, så dens rulningsegenskaber er bedre. Bevæbningen er fire 20 mm kanoner i næsen.

Data: Spv. 11.3 m, længde 13.2 m, planareal 23.2 m. Tomvægt 4562 kg, fuldvægt normalt 6885 kg, med ekstratanke 8485 kg. Præstationer: Topfart ved jorden 940 km/t, i 12 km højde 790 km/t. Stigeevne ved jorden 2242 m/min, i 12 km 381 m/min. Tophøjde 14.3 km. Rækkevidde i 9 km højde 720 km, med ekstratanke 1610 km. Landingsfart 180 km/t. Startdistance til 15 m højde 760 m, landingsdistance fra 15 m højde 740 m.

Meteor 7 er en ubevæbnet træningsversion og hører egentlig ikke hjemme her, men nævnes, da også den har fået efterkommere, som skal omtales. Forkroppen er forlænget 76 cm, så der er blevet plads til to sæder bag hinanden, men ikke i trykkabine.

Data: Længde 13.25 m. Tomvægt 4660 kg, fuldvægt 6350 kg.

Præstationer: Fart som Meteor 4. Stigeevne ved jord 2440 m/min, i 12 km 625 m/min. Rækkevidde 750 km.

Meteor 8 er den nyeste udgave af standardjageren og i fuld produktion i England og Holland. Den har et adskilligt renere haleparti, der tillader større hastighed, samt et andet førersæde med katapultsæde. Hastigheden og det høje haleparti giver nemlig for ringe chance for redning ved almindeligt faldskærmsudspring fra Meteor 4. Et heldigt eksempel herpå i Danmark skyldes sikkert for en stor del, at halen her var skåret af ved kollision.

Kroppen er godt 13.6 m lang. Motorerne er en ny og stærkere Derwent-version. Præstationerne som følge heraf bedre end for Meteor 4, men endnu hemmelige. Englænderne er i det hele taget mere tavse på dette punkt end amerikanerne, så det er svært at sammenligne.

Det kan dog nævnes, at verdensrekorderne på 969 og 991 km/t blev sat med standard Meteor 4, som var blevet poleret op, havde



fået kanonhullerne lukket og radiomasten fjernet, men hvis motorer kun blev udnyttet 90 pct., da maskinen ikke kunne tåle højere hastighed. Det var vist bl. a. halepartiet, der begrænsede denne, så med det nye haleparti kan man nok regne med mere end 1000 km/t for Meteor 8.

Meteor 9: Dette er en kombineret jager- og rekognosceringsudgave med en lidt længere næse med tre kamera-pladser.

Meteor 10: Her har man sløjet de fire kanoner for at få en ren rekognosceringstype, der til gengæld kan bære mere brændstof og således få større rækkevidde. Foruden kameraerne i næsen har den lodret siddende apparater bag i kroppen og kan udstyres med ekstratanke på plan og under kroppen. For at den kan have bedre præstationer i større højder har Meteor 10 de tilspidsede planer som Meteor 3 — og foreløbig har den Meteor 4's hale, mens Meteor 8's førersæde, så det er noget af en blanding.

Meteor 11: Denne nye natjager, der hævdes at være verdens hurtigste, er fremkommet ved et »ægteskab« mellem Gloster-familien og Armstrong-Whitworth, der har konstrueret den og kommer til at producere den. Den har Meteor 3's planer (i hvert fald i de ydre dimensioner, men de er nok forstærkede). Meteor 7's to-sædede cockpit og Meteor 8's hale. Næsen er derimod dens egen, endnu engang forlænget for at få plads til radarudstyr, mens kanonerne er flyttet til planerne. Kroppen er nu 14,8 m lang. Cockpit'et har i modsætning til Meteor 7 trykkabine og formodentlig katapultsæde. Den vil erstatte Mosquito som natjager i RAF.

Andre versioner: Der er bygget mange andre versioner af Meteor. I sidste nummer omtalte vi Glosters private udvikling af Meteor 8 med forøget bevæbning og rækkevidde, specielt beregnet til angreb mod jordmål på baggrund af Korea-krigens erfaringer.

Adskillige reaktionsmotorer er blevet prøvet i Meteor, ja endog propelturbiner. Bl. a. har en Meteor med to 1795 kg Metrovick Beryl reaktioner og lige over 7000 kg fuldvægt vist stigeevne på over 3300 m/min. ved jorden.

Ved sidste Farnborough-opvisning sås Avon-Meteor med to Rolls-Royce Avon reaktorer på hver 2725 kg tryk altså næsten det dobbelte af Derwent 5. Efter mindre end 300 meters løb kom den i luften og steg i en vinkel af ca. 60 grader med jorden!

En anden version af de to Armstrong Siddeley Sapphire reaktorer på hver 3260 kg steg iflg. beretningerne simpelthen lodret. Det kan den naturligvis, hvis trykkraften er lig eller større end flyvevægten.

»Men hvor hurtigt kan disse typer så ikke flyve?« vil mange spørge. Ja, en hel del — hvis bare flyvemaskinen kunne holde, men den er ikke beregnet til så stor hastighed, som den kunne få; så fuld kraft må kun anvendes under stigning!

Gloster EI/44: Inden vi forlader Gloster, hvis E 28/35 var den første allierede reaktionsdrevne flyvemaskine (fløj 15. maj 1941 med en Whittle-reaktor), må vi lige nævne

forsøgstypen EI/44, en ensædet jager, bygget omkring en Rolls-Royce Nene 2 reaktor. Den blev bygget 1947 og har fløjet i nogle få forsøgseksemplarer.

Data: Spv. 11 m, længde 11,6 m.

De Havilland-familien

De Havilland DH 100 Vampire er RAF's anden standardjager. Konstruktionen blev påbegyndt i maj 1942, og den første fløj allerede i september 1943. Produktionen blev overladt til English Electric, hvis første fløj i april 1945. Den nåede således ikke med i krigen. Vampire bygges foruden i England også i Australien, Sverige, Schweiz, Italien og Frankrig og bruges desuden i Canada, Indien, Norge, Sydafrika, Venezuela og Ægypten.

I 1948 satte en Vampire-version med forøget spændvidde absolut højderekord for flyvemaskiner på 18.119 m.

Vampire 1: Havde først de Havilland Goblin 1, men dernæst Goblin 2 reaktor på 1360 kg og ekstratanke. 70 leveret til Sverige.

Data: Spv. 12,2 m, længde 9,37 m, planareal 23,3 m². Tomvægt 2893 kg, normal fuldvægt 3891 kg, med ekstratanke 4671 kg.

Præstationer: Topfart 869 km/t. Rækkevidde ved jorden 800 km ved 644 km/t. I 9 km højde 1690 km ved 724 km/t.

Vampire 3: Denne version er bygget til at have længere rækkevidde. Haleplanet er sænket 33 cm. Bevæbning fire 20 mm kanoner som på Vampire 1.

Tomvægt 3240 kg, kampvægt 4310, med fulde ekstratanke 5530 kg.

Topfart 855 km. Rækkevidde ved jorden 945 km, i 9 km højde 1840 km.

Vampire 5: Beregnet til angreb mod jordmål med raketter og bomber foruden kanonerne. Formindsket spændvidde (11,6 m). Bygges i Frankrig. For denne version opgives stigeevne: 1230 m/min ved jorden, 230 m/min i 12 km.

Vampire 6: Version til Schweiz, udstyret med Goblin 3 på 1500 kg trykkraft. Iøvrigt som Vampire 5.

Tomvægt 3323 kg, kampvægt 4776, med ekstratanke 5618 kg.

Topfart 883 km/t, stigeevne ved jorden 1460 m/min, i 12 km 360 m/min. Rækkevidde 1000 km ved jorden, 1960 km i 9 km højde.

Sea Vampire: Udstyret med forøgede dykbremser og flaps, halekrog o. s. v. Er også forsøgt anvendt til landinger uden understel.

Vampire natjager: I 1949 fremkom DH 113 Vampire natjager, udstyret med Goblin 4. Det er en Vampire 5 med ny forreste del af kroppen, der har installeret et to-sædet førerrum med flyver og radaroperator ved siden af hinanden. Det er forøvrigt førersædet af en Mosquito-natjager, der er indbygget. Den bygges til to oversøiske lande. Længden er ca. 10,6 m. Præstationer ubekendte.

Vampire Trainer: DH 115 er en to-sædet træningsversion, forøvrigt også med et førersæde fra Mosquito, T Mk 3 (træner). Det giver god plads, en tomme mere i skulderbredde end i Airspeed Oxford. 115 har foruden næsen også et forstørret haleparti. Den drives af en Goblin 3 på 1580 kg tryk.

Data: Normal fuldvægt 5000 kg, med ekstratanke 5800 kg (ialt 2400 liter brændstof).

Fra oven:

Supermarine Attacker.

Gloster Meteor 3.

De Havilland Venom.

Gloster Meteor P.R. 10.

De Havilland Vampire 5.

Saunders Roe SRA1.

De Havilland Vampire Trainer.

Præstationer: Topfart 868 km/t ved jorden, 888 i 6 km, 821 i 12 km højde. Stige-
evne ved jorden 1370 m/min. Rækkevidde
1015 til 2000 km.

Andre versioner: Vampire 2 og 4 er ver-
sioner med den kraftigere Rolls-Royce Nene,
som Vampire 30 bygges med i Australien.
mens Vampire 51 er en franskbygget version
med franskbygget Hispano-Suiza Nene mo-
tor. Man har også haft de Havillands egen
Ghost installeret. Præstationer med disse
væsentligt kraftigere reaktorer er ukendt
(bortset fra højderekorden) — Vampire 50
er Vampire 6 med svenskbygget Goblin 3.
— Man har også forsøgt sig med Goblin 3
med efterbrænder, der kortvarigt kan give
25 til 50 pct. større trykkraft.

Venom: DH 112 Venom kom frem i 1949
og er en videreudvikling af Vampire, udsty-
ret med den kraftigere Ghost reaktor (2270
kg). Den har et andet bærepilform med tynde-
re profil og mere pilform. Ekstratanke i
tipperne. Den må formodes at være en del
hurtigere end Vampire, men er forøvrigt
lige som denne mere beregnet på jord-
angreb end på luftkamp, selv om den i
sidstnævnte rolle har en usædvanlig man-
øvreve til erstatning for de manglende
km/t. Venom er i produktion for RAF.

Data: Spændvidde 12.7 m, længde 9.6 m,
planareal 29.5 m².

Venom natjager: Venom (der betyder gift,
ondskab) findes nu som Venom 2 natjager
i tilsvarende arrangement som Vampire nat-
jager.

Hawker-familien

Hawker har altid været jagerspecialist,
men endnu er ingen reaktionsdrevne Haw-
kermaskine i tjeneste. Sea Hawk er dog i
produktion for den engelske flåde, og hele
to videreudviklinger flyver.

P. 1040 Sea Hawk, bygget efter speci-
fikation N7/46, fløj som prototype i septem-
ber 1947. Den er udrustet med en 2270
kg Rolls-Royce Nene 4 reaktor, der ligger
inde i kroppen og får luft tilført gennem
planrødderne. Derimod stødes udstødspro-
dukterne ikke ud gennem et rør i halen,
men i to åbninger i de bageste overgange
mellem plan og krop. Herved opnår man
en aerodynamisk renere bagkrop samt god
plads til brændstof i kroppen.

Iøvrigt er det en normal ensædet jager
med fire 20 mm kanoner, med næsehjul-
understel og sædvanligt udstyr for hangar-
skibsbaserede jagere. Præstationerne er hem-
melige, men ved et væddeløb over en snæ-
ver lukket bane i dårligt vejr i sommer
var dens resultat næsten 950 km/t.

Data: Spændvidde 11.1 m, længde 11.7
m, planareal 24.9 m².

P 1052 er en videreudvikling, der kom
frem i 1949 og fløj til Paris på 21½ minut
fra London, en gennemsnitsfart af 989 km/t.
Krop og haleparti er nogenlunde det samme
som på Sea Hawk, men planet har godt
med pilform, og spændvidden er dermed
lidt mindre.

P 1081, der kom frem i år, er endnu et
skridt videre. Foruden planet har nu også
halepartiet fået pilform. Man er gået bort
fra den delte udstødning og lader nu denne
ske på normal vis lige bagud. Dette vil
lette installationen af en efterbrænder se-
nere hen. Maskinen vil snarest gå i pro-
duktion i Australien.

Data: Spændvidde 9.60 m, længde 11.4 m,
planareal 24 m².

Vickers-Armstrongs Supermarine familien

Supermarine har som Hawker høje jager-
traditioner, først og fremmest med Spitfire.
Firmaets første reaktordrevne jager er nu
ved at blive leveret til den engelske flåde.

392 Attacker blev konstrueret til udnyttelse
af den kraftige Rolls-Royce Nene reaktor
efter en specifikation i 1944. For hurtigt
muligt at få en prototype frem, anvendte
man plan og halehjulunderstel fra Spit-
fire-efterfølgeren Spitfire. Det er grunden
til dette noget forældede understels anven-
delse på typen, men trods udstødsrørets
nærhed af landingsbanen volder det ikke
vanskeligheder.

Mens den oprindelig var tænkt som en
landjager, blev den sat i produktion som
flådejager med hvad dertil hører. Bevæb-
ningen er fire 20 mm kanoner i planerne,
hvor til kan komme bomber og raketter.

Data: Spændvidde 11.3 m, længde 11.4 m,
planareal 21 m². Tomvægt 3550 kg, fuldvægt
5320 kg.

Præstationer: Topfart 940 km/t. Stige-
evne ved jorden 1900 m/min. Tophøjde 13.7
km. Normal rækkevidde 950 km. Med eks-
tratanke (under kroppen): 1915 km.

510, der kom frem i 1949, er en forsøgs-
vis udvikling med pilform på såvel plan
som haleparti. Den har også en Nene som
drivkraft.

Data: Spv. 11.8 m, længde 11.6 m, plan-
areal 25.4 m².

535 er endnu et skridt videre i 1950 —
der er altså en tydelig parallelitet med
Hawkerfamilien. Den har en længere og
slankere næse end 510 og har fået næse-
hjulunderstel (men har dog beholdt hale-
hjulet af hensyn til landinger med lav
hale).

Andre typer

Foruden de nævnte typer findes nogle
forsøgstyper, der dog — i hvert fald endnu —
næppe kan betegnes som jagere. En type
som den haleløse de Havilland 108 var så-
ledes beregnet på undersøgelse af pilfor-
mede planer, og Avro 707, der nu er kom-
met i ny version som Avro 707 B, er
en haleløs forsøgstype med trekantplan, og
den er specielt beregnet til at undersøge
denne plantype, som anses for egnet til
meget store hastigheder, i den lave ende
af fartskalaen. Det kan jo ikke nytte at
lave en vældig hurtig maskine, hvis den
slet ikke kan flyve nogenlunde rimeligt
langsomt. Sidste nye type på dette område er
Boulton Paul P. 111 med Rolls-Royce Nene.

Endelig er der flyvebådsjageren SARO
SR A 1 med to Beryl reaktorer på hver
3850 kg trykkraft. Selv om man skulle tro,
det under visse forhold kunne være rart
med en jager, der var uafhængig af store
flyvepladser, så er denne imidlertid ikke
gået i produktion.

Data: Spv. 14 m, længde 15.2 m, plan-
areal 38.5 m². Tomvægt 5200 kg, fuldvægt
7360 kg.

Præstationer: Topfart 800 km/t, stigende
ved jorden 1220 m/min.

Hawker P 1081.
De Havilland Vampire natjager.
Hawker P 1052.
Gloster Meteor (Avon).
Gloster Meteor (Sapphire).
Armstrong Whitworth Meteor 11.
Gloster Meteor FR 9.
Hawker Sea Hawk.



FLYVEVÅBNETS FLYVESKOLER

Uddannelsen af militærflyvere til det nyoprettede flyvevåben har stået på i flere år og vokser i omfang. — En glimrende uddannelse for raske unge mænd af den rigtige støbning

I de år, der er gået fra den anden verdenskrig indtil oprettelsen af det danske flyvevåben, har man i hærens og søværnets flyvekredse hovedsagelig beskæftiget sig med at uddanne personel til flyvevåbnet. Materiel kan man i nødsfald få forholdsvis hurtigt, men uddannelsen af personel tager tid. I sidste nummer beskæftigede vi os med flyvemekanikerskolen, og denne gang skal vi se på det, der de sidste år har heddet Hærens og søværnets flyveskole, og som vel i fremtiden kommer til at hedde Flyvevåbnets flyveskole.

FLYV har i den anledning aflagt besøg i Værlosejren hos oberst C. C. Larsen, der har været skolens chef siden 1948, hvor han kom hjem fra Moskva efter at have været luftattaché der.

Skoleuddannelsen af militære flyvere begyndte allerede i beskedent omfang i 1946 og er siden vokset år for år. De hold, der nu uddannes på et år, er væsentligt større end holdene før krigen; men om de er store nok, vil afhænge af, hvor stort vort flyvevåben bliver, og det ved man endnu ikke.

Udtagesprøverne

Når skolen annoncerer påbegyndelsen af et nyt hold, kan unge mænd på mellem 18 og 22 år med dansk indfødsret og straffri vandel indsende ansøgning, hvis de har mindst realeksamen eller lign. samt lægeattest, der godtgør, at de har fuld synsstyrke og ikke er farveblinde. Man indsender en håndskreven ansøgning (der bruges ingen blanket), og hvis man opfylder betingelserne, bliver man kaldt ind til en 8 dages undersøgelse, hvor en særlig kommission kigger på ansøgerne, foretager lægeundersøgelser o. s. v.

Det er naturligvis svært på grundlag af nogle få dages undersøgelse at fastslå, om en ung mand egner sig til at blive militærflyver. Selvfølgelig skal hans fysik være helt i orden, og det kan man konstatere, mens det er vanskeligere med hans andre egenskaber. Imidlertid har man efterhånden udviklet en metode, der giver gode resultater. Vægten lægges ikke på de enkelte prøvers enkelte resultater, men på helhedsbilledet, som det fremkommer af mange menneskers indtryk af manden.

Oberst Larsen slår fast, at når man nu i modsætning til, hvad der var tilfældet ved flyvertropperne før krigen, forlanger en eksamen, så er det ikke af »eksamensglæde«, men simpelthen fordi flyvemaskinerne er blevet så komplicerede, at eleverne ikke kan følge den teoretiske side af uddannelsen uden visse kundskaber. Iøvrigt hænger man sig ikke strengt i en realeksamen. Folkeskoleuddannelse med supplerende uddannelse, der medfører tilsvarende kundskaber, er lige så godt.

Når aldersgrænsen er sat til 18–22 år, er det bl. a. af hensyn til, at flyverne ikke skal være for gamle, når de efter 5 års tjenestetid, som de forpligter sig til, kommer ud i det civile liv. Nogle kommer naturligvis til at fortsætte som fast ansatte i flyvevåb-

net, men de hidtidige uklare forhold har umuliggjort det for skolen at kunne give klar besked herom. Man har skønnet, at omkring $\frac{1}{3}$ af de bedst egnede kunne blive.

I virkeligheden vil man helst have dem mod slutningen af aldersgrænsen, fordi de unge mennesker netop i disse år udvikler sig meget. De udvikler sig også stadig under



Oberst C. C. Larsen.

hele den militære og flyvemæssige uddannelse, de lærer at tænke og handle selv og får kort sagt hele deres personlighed præget. En af de ting, man lægger mest vægt på, er naturligvis, at det er folk, som er helt igennem pålidelige!

Uddannelsen

Til sidste kursus meldte der sig ca. 350 ansøgere, af hvilke 140 kom ind til de otte dages prøver. Af disse kom 61 på elementærkursus.

De første to måneder er en forskole og foregår i Værlose. Det er en ren militær uddannelse, en almindelig soldatruddannelse, hvor der naturligvis stadig som under hele uddannelsen bliver holdt grundigt øje med dem m. h. t. deres egnethed til at blive militærflyvere.

Dernæst fortsættes på elementærskolen på Avnø. De første to måneder er ren teori, der afsluttes med en eksamen.

Så kommer 4 måneders flyvning kombineret med teori.

Teorien spiller en stor rolle, og man har med den rivende udvikling, flyvningen har gennemgået under og efter krigen, ikke kunnet klare sig med de teoribøger, man anvendte før krigen, men har måttet udarbejde omfangsrige nye lærebøger.

Ingeniør Stelfeld har taget sig af motorlæren, ingeniør Johansen af flyvemaskinelæren og magister Busch fra Meteorologisk Institut af meteorologien. Herudover er der naturligvis også mange andre fag.

Flyvningen foregår på KZ-II Træner samt

på de Havilland Chipmunk, af hvilke man har ca. en halv snes af hver. Man regner med en halv snes timer til soloprøven, og iøvrigt bliver det til ialt ca. 50 timers flyvning på skolen foruden 8 timer på Linktræner.

Hidtil var eleverne flyverkadetaspiranter, og de går stadig i marineuniform, selv om de er flyvere. Efterhånden får flyvevåbnet formodentlig egne uniformer. Aspiranterne lønnes med 2 kr. om dagen samt fri uniform, kost og logi — for ikke at tale om den kostbare uddannelse.

Alle beståede elever udnævnes til flyverkadetter og får ca. 100 kr. om måneden. De kommer nu på overgangskursus, som foregår i Karup på North American Harvard, videregående træningsmaskiner, på hvilke de ialt får 125 timer (+ 20 timer Link).

Fra overgangskursus fortsætter man på et særligt kursus i Værlose, hovedsagelig omfattende undervisning i militære emner. Samtidig har de ca. 20 timer rutineflyvning på Harvard og den tomotors Airspeed Oxford.

Når de er kommet igennem dette kursus, har uddannelsen altså været ialt 17 måneder, og de forlader flyveskolen og udnævnes til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven. Disse lønnes med ca. 900 kr. om måneden og fortsætter uddannelsen på Spitfire, og derfra går de over på Gloster Meteor.

En del falder fra

Det er imidlertid ikke alle, der når så langt. Trods den grundige udtagelse viser langt fra alle sig egnede og »skrider« undervejs. På elementærkursus falder således næsten halvdelen fra, men derefter er frafaldet kun ringe.

Hidtil er der kommet 123 flyvere gennem skolen, 82 er kommet gennem overgangskursus, 55 gennem Spitfireskole og 35 er færdiguddannede Meteor-flyvere.

I sommer begynder som nævnt 61 på det nuværende elementærkursus. De begynder at flyve først i september og var, da vi sidst i september fik oplysningerne til denne artikel, nær ved solostadiet. 9 var allerede faldet fra.

På samme tidspunkt var 23 på overgangskursus, og 11 skulle til at begynde på Spitfire.

Hvar sker der de »frafaldne«? Ja, de fortsætter på normal måde med at aftjene deres værnepligt og har da i mange tilfælde fået lært en hel del flyvning.

Er der stadig tilgang nok?

Hidtil har man taget hold ind, efterhånden som man har kunnet, og ikke haft faste terminer; men når nu flyvevåbnet kommer igang, og man kan sige lidt nærmere om fremtidsudsigten, vil der blive udarbejdet en brochure med nærmere oplysninger. Det kan nemlig også godt være, at der bliver brug for propaganda for at få tilstrækkeligt med elever.

Hidtil har tilgangen været tilstrækkelig,



men man kan ikke se bort fra, at der under krigen, hvor uddannelsen lå stille, var »opsparet« et antal interesserede, som nu er »opbrugt«, ligesom selve flyveinteressen utvivlsomt var større lige efter krigen, end den er nu.

Som et led i agitationen for at få tilgang har Folk og Værn iøvrigt fremstillet en godt fotograferet film, der er vist som forfilm i biografene rundt om i landet.

Man skulle jo tro, der var interesse nok for at blive flyver; men faktisk kan det komme til at knibe lidt, hvis antallet skal forøges. En del af de unge, specielt de som tænker sig om (og det er netop de, man vil have fat i), er betænkelige ved tanken om at komme ud fra flyvevåbnet efter de fem års forløb og så skulle begynde at uddanne sig civilt i en alder af fra 23 til 27 år.

På den anden side har de i flyvevåbnet fået en udmærket uddannelse, som også kan komme dem til gavn på andre måder end som flyvere. Det kan jo heller ikke kaldes dårligt, at man allerede i 20-årsalderen kan have en løn på 900 kr. om måneden! Der kan faktisk spares en hel del op, som kan anvendes til civil uddannelse bagefter.

Flyvevåbnet er så nyt. Det har ikke de samme traditioner som hær og søværn. Det kan være handicappet på mange måder. Men det har een stor fordel, som oberst Larsen stærkt understregede: I flyvevåbnet er alle som een, såvel flyvende personel som jordpersonel, brændende interesseret i det, de har med at gøre, i flyvningen!

Skoleflyvemaskinerne

Vi spurgte oberst Larsen, hvorfor vi har to typer elementære skolemaskiner. Kunne vi ikke her klare os med danske typer?

I virkeligheden havde vi kunnet, hvis man havde kunnet disponere på længere sigt.

KZ II-T er en udmærket type, og Skandinavisk Aero Industri var parat til at bygge en moderne type om nødvendigt. Men så hastede det meget stærkt, og Chipmunk kunne fås i en fart og blev derfor købt. De to typer ligger iøvrigt så nær op ad hinanden, at de let kan gå i spand sammen. Chipmunk er modernere, lukket og med mere omfattende instrumentering. Særlig glad er man for radioanlægget, som også giver en langt bedre indbyrdes forbindelse mellem lærer og elev end de gamle talerør. Eleven vænnes fra begyndelsen til trafikdisciplin gennem radioen, og under de første soloflyvninger kan man også om nødvendigt give instruktioner. Man kan kalde maskinerne hjem, hvis vejret bliver dårligt og ved altid, hvor man har dem.

Vi spurgte også, hvorfor man foretrak tandem-arrangement frem for at have lærer og elev anbragt side ved side, et system som f. eks. England og Holland går over til. Til den første skoling især er det måske mest fordelagtigt at sidde side ved side, men til den videregående uddannelse, til kunstflyvning, formationsflyvning og til skydning er det en fordel, at eleven sidder i symmetriplanet, hvilket er grunden til, at vi foretrækker tandem her i landet. Det kan også tilføjes, at det jo bliver et udpræget jagerflyvevåben, vi opbygger. Drejede det sig om flyvning i større maskiner, kunne man måske foretrække det andet system.

*

Sådan som landet ligger i øjeblikket, udnyttes uddannelseskapaciteten fuldt ud. Får vi brug for flere, må man udvide, og det vil kræve flere flyvepladser med dertil hørende indkvarteringsmuligheder. Antagelig også flere flyvemaskiner — og flere instruktører. Her kniber det lidt. Man har haft nogle

flyvere gennem et instruktørkursus, men kunne også tænke sig at udvide denne virksomhed og i højere grad udvalgte de bedst egnede. De bedste flyvere er jo ikke nødvendigvis de bedste pædagoger. Men hidtil har man ikke haft nok til at kunne vælge. Iøvrigt forelå der ved vort besøg i Værløse pressemeddelelser om et tilbud om at få uddannet 150 mand i USA, og selv om man ikke på daværende tidspunkt vidste noget nærmere, anså man det ikke for udelukket, at man kunne modtage et sådant tilbud.

PW

Flyveuddannelsen i RAF

Efter krigen har flyveuddannelsen i RAF gennemløbet mangfoldige ændringer. I øjeblikket udarbejder man et uddannelsesskema, som skal bestå i en længere arrække.

Efter 100 timers indledende flyvning på Percival Prince og andre 100 timer på N. A. Harvard går de fremtidige jagerpiloter nu direkte over på reaktor-jagere. Indtil for ganske nylig fungerede Supermarine Spitfire som mellemled. Derfor stiftede mange jagerpiloter først kendskab med reaktor-typer, når de blev flyttet til deres fremtidige afdelinger. For at råde bod på dette, og for at sikre, at piloterne i alle tilfælde er i stand til at flyve en reaktor-jager ved ankomsten til afdelingerne, har RAF nu oprettet en »reaktor-indflyvningsskole«. Denne skole tager sig udelukkende af selve flyvningen, medens eleverne som tidligere får den tekniske uddannelse ved en særlig jager-skole.

Den nye »indflyvningsskole« anvender typerne Gloster Meteor Mk. 4 og Mk. 7 samt DH Vampire Mk. 1. Den tosedede Meteor Mk. 7 spås en lang levetid — den vil sikkert også være i anvendelse selv efter at de øvrige Meteor-versioner er blevet erstattede af mere videregående typer.

Ved ankomsten til skolen bestemmer eleverne selv, om de vil flyve Meteor eller Vampire. Det er ikke for meget sagt, at en veritabel kæppestrid fra den første dag råder mellem de to grupper. Både Vampire- og Meteor-piloterne begynder uddannelsen på Meteor Mk. 7, hvor de får fire timers dobbeltstyring, før de slippes solo. Da begge hold kommer fra Harvard indebærer disse timer også omskoling til tomotoret type, hvilket tidligere blev gjort via Airspeed Oxford. Mindst tre landinger med en reaktor stoppet gennemføres med Meteor Mk. 7. Efter soloflyvningen med Vampire eller Meteor Mk. 4 får eleverne endnu nogle timer i Meteor Mk. 7, således at det totale timeantal ved skolens afslutning er mindst 12 timers dobbeltstyring med Meteor Mk. 7 samt henholdsvis mindst 16 timers soloflyvning på Meteor Mk. 4 og 12 timers soloflyvning på Vampire Mk. 1. (Forskellen skyldes hovedsagelig, at Vampire er en-motoret). Endvidere et ikke nærmere fastsat antal natflyvninger. Den teoretiske uddannelse omfatter de gængse emner såsom aerodynamik, højdemeteorologi, navigation, signaltjeneste, flyvemedicin m. m.

*

B-17 Flying fortress »Jeanne Rickey« befundt sig under krigen på en mission over Verden i Tyskland, da den røg af sprængstykker fra en antiluftskysgranat. Et af disse flog gennem de allerede åbnede bombelomme og frigjorde udløsermekanismen. Bomberne faldt og ramte lige i målet! »Det er første gang, at vor bombeskytte har været med som passager«, siger piloten, lieutenant Clarr.

Vore elementære skoleflyvemaskiner:

Øverst de Havilland Chipmunk,
til højre KZ II-T.



PAN AMERICAN HAR OVERTAGET AOA

Forstærket konkurrence til SAS på Atlant-ruten



En af PAA's Boeing Stratocruiser'e.

Den 25. september i år blev en mærkedag i den internationale lufttrafiks historie, som bl. a. i høj grad vil komme til at berøre den skandinaviske luftfart, idet Pan American World Airways overtog American Overseas Airlines, og derved blev en konkurrent til SAS's atlantehavstrafik.

Overtagelsen af AOA kostede 120 mill. kr. og omfattede 3902 personer, 46 flyvemaskiner med tilhørende reservedele og et rutenet på ca. 34.500 km. Blandt de aktiver, som Pan American overtog fra AOA, var en flåde på 8 Stratocruisere og 7 Constellation.

Pan American's transatlantiske luftflåde består herefter af 10 Stratocruisere, 14 Constellation og 4 DC-4. General Harold R. Harris, tidligere vicepræsident og general manager hos AOA, er blevet vicepræsident i Pan American Airways og øverste chef for den transatlantiske afdeling.

I København har sammenslutningen medført, at de to selskabers hidtidige kontorer er blevet slået sammen til eet, idet man har overtaget AOA's tidligere lokaler i Dagmarhus. Lederen af Pan American's tidligere kontor, Erik Østbirk, har fået en betroet stilling i hovedkontoret i New York, og direktør Chris Pedersen, der var leder af AOA's afdeling i København, har overtaget posten som leder af Pan American's nye kontor i København.

* * *

American Overseas Airlines, som nu ikke eksisterer mere, var et selvstændigt luftfartsselskab under American Airlines System, hvis lufttrafik over Nordatlanten det overtog. AOA begyndte sin virksomhed 1937 under navnet American Export Airlines med det

formål for øje at etablere en transatlantisk luftforbindelse med Middelhavslænderne. To år efter fik det de amerikanske luftfartsmyndigheders tilladelse til at etablere transatlantiske kystforbindelser med England og Frankrig, og under 2. verdenskrig opretholdt det en meget intensiv militær lufttrafik over Nordatlanten. I 1945 fik det navnet AOA og etablerede regelmæssig lufttrafik mellem New York og de skandinaviske lande.

* * *

Pan American Airways startedes i 1927 af den nuværende leder Juan Terry Trippe, efter at det var lykkedes denne at sammensmelte en række mindre luftfartsselskaber. Selve datoen for fødselsdagen er den 19. oktober, og den 28. samme måned åbnede PAA en 150 km lang luftpost rute mellem Key West (Florida) og Havana (Cuba). Ruten blev gennemfløjet med en amerikansk bygget Fokker F-7, udstyret med tre motorer. Året efter åbnedes den samme rute for passagertrafik, og ved slutningen af 1928 havde PAA fløjet ca. 480.000 passagerkilometer og befordret over 122.000 kg post og gods; selskabet beskæftigede 188 personer og rådede over syv flyvemaskiner.

Det var begyndelsen, men takket være Juan Trippes enestående energi er PAA efterhånden blevet verdens største luftfartsselskab, hvis luftruter omspænder hele jordkloden — undtagen selve USA. I sit hjemland har PAA ingen luftruter; hele dets virksomhed beskæftiger sig udelukkende med oversøisk lufttrafik, og på dette område har PAA i årenes løb udrettet et fremragende pionerarbejde, hvis resultater er kommet hele den internationale lufttrafik til gode.

En kortfattet oversigt over selskabets udvikling ser således ud:

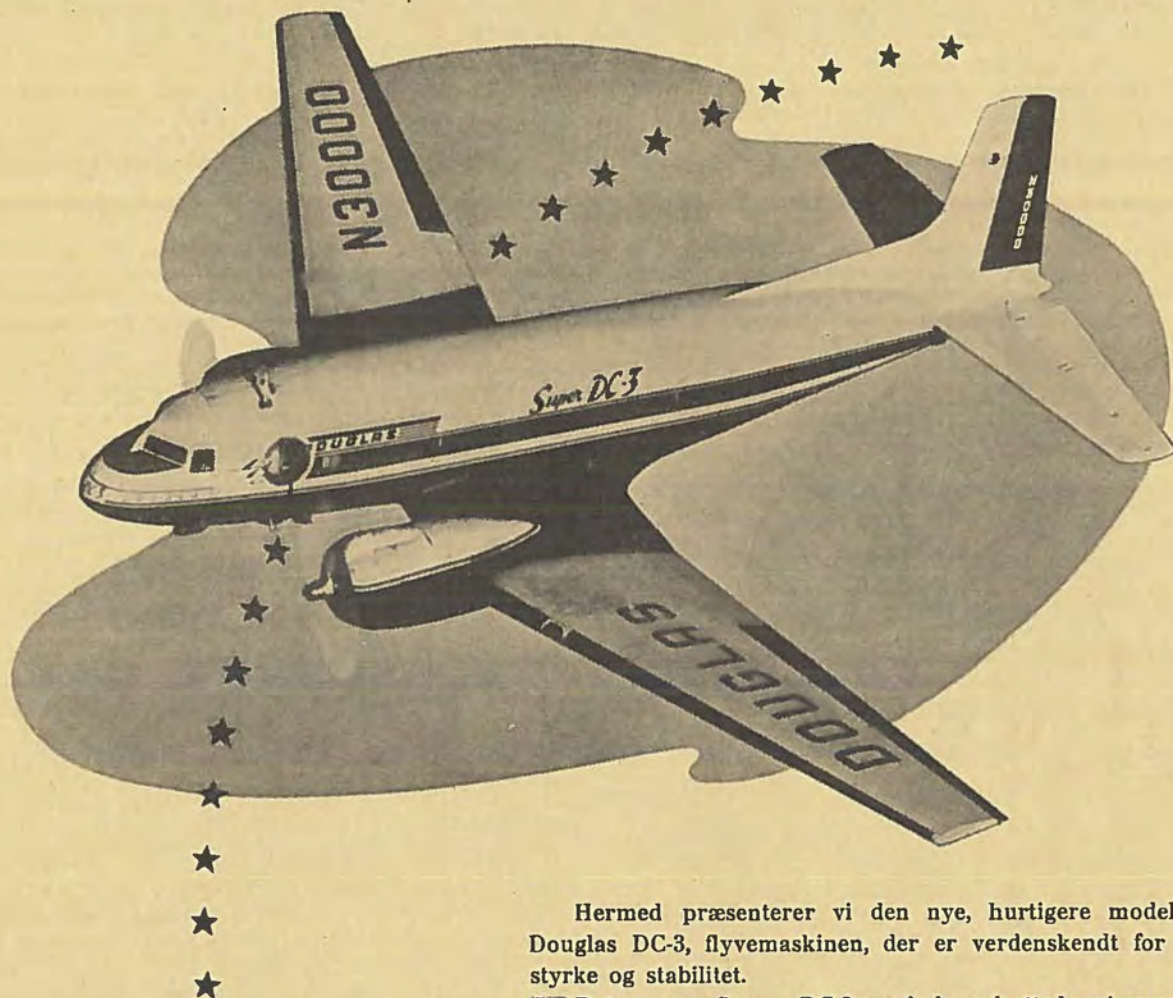
- 1929: Ruteudvidelser over øerne ved den mexicanske Havbugt og forsøgsflyvninger under ledelse af Charles Lindbergh til de mellemamerikanske stater og Sydamerika.
Starten af Pan American Grace Airways, som skulle foretage ruteflyvninger fra Panama langs Sydamerikas vestkyst til Chile og derfra over Andesbjergene til Buenos Aires.
- 1931: Anskaffelse af store flyvebåde (Sikorsky S-40) til rutetrafik.
Forsøgsflyvning fra Alaska til Orienten.
Første passager rute Miami—Buenos Aires.
- 1932: Undersøgelser af luftvejen over Nordatlanten.
- 1933: Forsøgsflyvning (Charles Lindbergh) via Grønland og Island til Skandinavien.
- 1934: Anskaffelse af de første luftfartøjer, som egnede sig til oceanlufttrafik (Sikorsky S-42 flyvebåde og Martin M-130 luftfartøjer).
Oprettelse af vejrstationer i Stillehavet og forberedelser til etablering af en stillehavs rute.
- 1935: Første forsøgsflyvning med ruteluftfartøj over Stillehavet.
- 1936: Udvidelse af stillehavs flyvningen fra Manila til Hongkong.
- 1937: Oprettelse af en rute til Bermuda som første led i en atlantehavsrute og forsøgsflyvning over hele Nordatlanten.
- 1938: Alt er klart til oprettelse af en regelmæssig forbindelse over Nordatlanten.
- 1939: En række flyvninger foretages mellem New York og Southampton, da den 2. verdenskrig udbryder.
- 1939—1945: Under krigsårene er hele PAA's organisation stillet til rådighed for militæret, og der udføres kampmæssige anlægs- og transportopgaver så at sige hele verden over. Bl. a. anlægges PAA 50 lufthavne i femten forskellige lande. Det foretager over 15.000 oceanflyvninger, deraf de 9.500 over Nordatlanten og resten over Stillehavet (indbefattet luftforbindelser til Australien).
- 1946—1950: Selskabet overtager igen sine civile ruteflyvninger; det foretager en række udvidelser, og i dag råder det over 120 luftfartøjer og et rutenet på over 150.000 km, og det beskæftiger mellem 75.000 og 80.000 personer.

Overtagelsen af AOA betyder en væsentlig forøgelse af Pan American's atlantiske rutenet, som foruden Europa omfatter Afrika, mellemste Østen og Indien. Nyordningen har medført, at PAA for første gang får trafik på følgende 10 byer: Prestwick, Amsterdam, Berlin, Düsseldorf, Stockholm, Helsinki, København, Oslo, Hamburg og Keflavik. Hertil kommer Rom og Paris, så snart de respektive landes regeringer har givet deres tilladelse.

Det bliver en betydningsfuld udvidelse af selskabets hidtidige rutenet, og ved at høre om alle de nye byer i Europa, der nu skal indgå i PAA's ruteplan, kan man ikke lade være med at tænke på, hvornår mon SAS fra sin transatlantiske endestation New York kan føre sin atlant rute videre til en række andre byer i Amerika. —

J. F.

En verdensfavorit får nye vinger



DOUGLAS
SUPER
DC-3

Hermed præsenterer vi den nye, hurtigere model af Douglas DC-3, flyvemaskinen, der er verdenskendt for sin styrke og stabilitet.

Det er en Super DC-3 med bagudrettede vinger, ny motortype, længere krop og en næsten fordoblet nyttelaste-vne. Denne moderniserede flyvemaskinetype kan med en last af 31 passagerer økonomisk og bekvemt opretholde en marchhastighed af 342 km i timen.

En kombination af passager- og lasttransport muliggøres ved det store lastrum bagude med en dør med hængsler foroven.

En luftflåde af Super DC-3'ere, ombygget for en brøkdelf af anskaffelsessummen for nyt materiel, betjener nu førende luftfartselskaber, og De Forenede Staters marine har 100 stk. af typen, der vil få betegnelsen R4D-8, i ordre.

DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC., SANTA MONICA, CALIFORNIA, U.S.A.
European Division: 1470 Chaussee de Haecht, Bruxelles, Belgien
New York City: 230 Park Avenue, New York 17, New York

STOL PÅ DOUGLAS

30 ÅRS ERFARING





Auster'en fyldt med stivere og neonrør.
Til højre civiling. K. A. Rasmussen
ved kabineinstallationen.

Neon-reklamer i luften

HVOR var det dejligt efter krigstidens mørklægning, da lysene igen begyndte at stråle på byernes gader. Siden da er det stadig gået fremad, strålende neonreklamer kommer op, flere og flere. Og selv nattenhimlen er ikke længere fri for dem.

Vi erindringsgang i en hangar på en engelsk flyveplads før krigen at have set en gammel 3-motors Westland Wessex, der var udrustet til neon-reklamer, men siden er denne form for luftreklame vist gået i glemmebogen.

Det er ingeniørfirmaet *Rasmussen & Thyregod* (begge velkendte som svæveflyvere), der under grublen på ideer til at tjene penge på flyvning for et årstid siden fandt på, at neon-reklameflyvning måske var noget.

Siden har de arbejdet ihærdigt med det, og den 13. september havde »Acro-Neon« premiere — med Berlingske Tidende som første kunde.

Opriindelig forsøgte man anlægget på en Auster Arrow, og selv denne lille maskine kunne klare det, men siden er det dog bygget op på en Auster Autocrat, der har stærkere motor, og hvis lastevner er velbekendt.

Monoplanets ellers så forholdsvis rene linier er vejet for en »skov« af stivere, værre end på noget biplan. Det er et »juletræ«, hvis nogen maskine er det — oven i købet med lys på.

Anlægget er påbygget af Scanaviation efter Rasmussen & Thyregods tegninger. Det vejer 170 kg. En stor del af denne vægt udgøres af tre akkumulatorer, der sammen med andre dele er installeret i det højre sædes plads. Selv om det vægtmæssigt altså ikke fuldtud udnytter Auster'ens evner, så må man ikke glemme den betydelige luftmodstand, anlægget forårsager. Tophastigheden er nedsat til 95 km/t, og normalt flyver den 85–90 km/t på 2150 omdr./min. Stigevnen ved jorden er 1,5 m/sek.

Trods alt har det ingen videre indflydelse på flyveegenskaber og stabilitet. Maskinen flyves af kaptajn *Preben Ipsen*, og der flyves normalt i 500 m højde.

Hidtil har der kun været fløjet med grønt lys, men særlig farve og skrift kan leveres.

Hvad koster sådan en reklame? Vi citerer firmaets brochure: »For ord på indtil 12 bogstaver, monteret i grøn blokskrift, er prisen for en flyvetime 1500 kr., to timer 1800 kr., 3 timer 2100 kr., 4 timer 2500 kr. Efterfølgende timer 600 kr. Der udføres ikke flyvninger på mindre end en time.«



Københavns lufthavn, Kastrup, i septbr.

Ligesom alle årets øvrige måneder har september vist en betydelig stigning i passagertrafikken på Københavns lufthavn i forhold til sidste år. SAS ekspederede i september i år 37.254 passagerer mod 33.207 sidste år — altså en stigning på ca. 4.000 passagerer.

SAS's Amerika-rute

I tidsrummet 14. august—15. september i år fløj SAS 50 ture fra Europa til USA, og på disse 50 ture befordredes 2.400 passagerer. Det var en 100 pct. udnyttelse af maskinerne, idet man »kun« havde disse 2.400 pladser til rådighed. Det var et godt resultat.

2 nye DC-6'ere til SAS

Den norske og danske partner i SAS, DNL og DDL, fører forhandlinger med Douglas fabrikerne om køb af hver en DC-6 B. eller DC 6. Da de skal flyve efter samme fartplan og med samme antal pladser som de

hidtidige typer, er det måske ikke praktisk med den nye version. Luftfartøjerne skal kunne leveres i løbet af ca. 12 måneder.

Om den nye DC-6B meddeler Douglas fabrikerne iøvrigt, at Pan American Airways har købt en flåde på 18 DC-6B for en samlet pris af 21 millioner dollars. Afleveringen skal begynde i efteråret 1951.

Om den nye type siges, at Douglas DC-6B er konstrueret på grundlag af alle de erfaringer, man har indhøstet med typen DC-6, der indtil dato kan opvise tyve billioner passagerkilometer.

DC-6B er noget større og hurtigere end sin forgænger, DC-6. Den skal udstyres med fire Pratt & Whitney R 2800—CB17 motorer, der tilsammen leverer 10.000 HK. DC-6B vil efter ønske kunne leveres som et luftfartøj med turistklasse eller med køjepladser.

Amerikansk transportflyvemaskine af helt ny type

Det amerikanske flyvemaskinefirma Fairchild har fornylig demonstreret en helt ny type transportflyvemaskine for det amerikanske luftvåben. Typen har fået navnet Fairchild XC-120 Packplane. Det er et to-motoret, højvinget monoplan af lignende karakteristiske konstruktion som Fairchild's øvrige transportflyvemaskiner; men det nye ved typen er dette, at hele den underste del af kroppen danner en helhed for sig, der hurtigt kan fjernes fra den øvrige del af luftfartøjet, som om det bare var en transportkasse, ophængt under bærepplanerne, hvad det iøvrigt også er.

Den aftagelige krop kan rumme 36 liggende patienter, eller 64 soldater med fuldt udstyr, eller ca. 10.000 kg last.

Når luftfartøjet skal benyttes til militære transporter, kan det i løbet af få minutter få hængt kroppen på plads, flyve ud til sit bestemmelsessted, hvor det ikke behøver at vente på at blive losset, men efter få minutters forløb kan vende tilbage til udgangsstedet for at få påmonteret en ny krop, der er lastet og klar til afgang.

Det er en ny idé, som sikkert vil vise sig at være formålstjenlig i adskillige tilfælde.



Fairchild Packplane uden og med transportbeholder.



PROGRESS

Rolls-Royce produce turbo-jet,
propeller-turbine and piston aero engines to suit
all types of medium and high-powered aircraft



VICKERS „VISCOUNT“

med fire Rolls-Royce „Dart“ propeller-turbine motorer

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

REPR: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.

Landing på små pladser

Flyveren Erik Malmose optager et brændende problem til debat og giver en række gode råd ud fra sin erfaring fra sprøjtnings- og pudringsflyvning, der oftest foregår fra små pladser og i lav højde

I relation til indlægget af Arne Christiansen i FLYV nr. 8 vil jeg gerne hermed fremkomme med nogle synspunkter angående friere landingsforhold.

Dette spørgsmål har utvivlsomt overordentlig stor betydning for dansk flyvning; hvor ofte har man ikke hørt udtalelser i smag med følgende: »En flyvemaskine, ja det kan jo være et meget rart instrument, men sådan en må man jo kun bruge til at flyve med. Skal man have nogen gavn af den, så må man sandelig også kunne komme ned på jorden med den, og det skal være der, hvor man har brug for det, ikke i en eller anden lufthavn 50 eller 100 km derfra.«

Spørgsmålet, der temmelig givet har afgørende betydning for en videre udvikling af privatflyvningen, der allerede er stagneret en del igen, rummer desværre ikke så få problemer, men før man begynder at diskutere disse problemer, kommer man dem ikke nærmere ind på livet.

Problemerne kan stort set deles i 2 hovedgrupper, der griber gensidigt ind i hinanden. Den første hovedgruppe er de rent lovmæssige forhold, der til enhver tid må gå ud på at fremme flyvningen mest muligt og samtidig beskytte trediemand mod gener og overlast fra flyvningens side. Den anden hovedgruppe er den flyvemæssige side af sagen med hensyn til at udnytte luftfartøjet mere alsidigt og praktisk ved landinger, hvor man har muligheder og brug for det.

De lovmæssige forhold

Med hensyn til de rent lovmæssige forhold synes det ikke ved gennemgang af luftfartsloven af 7. maj 1937 eller de iflg. denne udfærdigede anordninger og reglementer noget steds at findes et direkte forbud mod at lande på en almindelig mark under rent privat flyvning, når man har ejerens tilladelse. Et sådant direkte forbud findes tilsvarende kun i Notam Danmark (Efterretninger for luftfarende), hvor det med mellemrum indskræpes, dog altid, i modsætning til andre indskræpser, uden nogen henvisning til luftfartsloven eller nogen ministeriel bekendtgørelse.

Det nærmeste man tilsyneladende kan finde ang. forpligtelser ved landinger udenfor anerkendte pladser, findes i »Anordning om Luftfart af 11. september 1920, optrykt i maj 1939«, hvor det i § 15 lyder: »Sker der på en rejse til eller fra udlandet mellem landing, derunder nøjdløst på land eller under forhold, hvor der haves forbindelse med land, skal politiet tilkaldes, og farten må ikke fortsættes, forinden politiet og toldvæsenet dertil giver sit samtykke.« — Dette er jo ganske naturlige hensyn til politi- og toldmæssige forhold, men nævner intet om meddelelsespligt til eller tilladelse fra luftfartsmyndighederne for at fortsætte.

Endvidere findes i § 20 blandt andet følgende: »Ejeren af et luftfartøj eller den, for

hvis regning det benyttes, er forpligtet til at erstatte skade, der som følge af fartøjets benyttelse tilføjes personer eller ting udenfor fartøjet; ved landing eller nedstyrtning af luftfartøjet udenfor anerkendt landingsplads erstattes skade på ting som forvoldes af tililende personer.« — Dette siger, at hvis man lander hos en bekendt på landet, og tililende nysgerrige træder en nabos korn ned, er man erstatningspligtig, men der siges intet om, at man ikke må gøre det.

Endelig står der i § 22: »Ved enhver landing udenfor anerkendt landingsplads skal føreren straks sætte sig i forbindelse med ejeren af det pågældende sted eller dennes repræsentant og skal desuden (eventuelt telefonisk) anmelde det passerende for politiet. Der afgør, om farten må fortsættes, jfr. § 15.« — Her tænkes tilsyneladende på nødlandinger, hvor man ikke i forvejen har ejerens tilladelse, og meddelelsespligten til politiet med henvisning til § 15 (se tidligere) synes ligeledes møntet på politi- og toldmæssige hensyn.

I »Lov om Luftfart« kapitel 5, § 26, om landingspladser, står følgende: »Pladser, som indrettes til eller jævnligen anvendes til landingspladser for luftfartøjer, hvis benyttelse står åben for offentligheden, samt pladser, der agtes benyttet til offentlige flyveopvisninger eller til offentlige lokale luftfarter (karusellflyvninger), skal godkendes af den myndighed, som ministeriet for offentlige arbejder dertil bestemmer. Andre anlæg i luftfartens tjeneste skal i den udstrækning, som ministeriet bestemmer, ligeledes godkendes, m. m. —«

Tydeligere kan det vist ikke stå, at kun pladser, der benyttes til en eller anden form for offentlig flyvning, skal godkendes af myndighederne. Noget andet er jo også ganske unaturligt, og de nuværende forhold er sikkert ikke holdbare for en nærmere prøvelse; det kan sikkert ikke være rigtigt, at loven har villet forbyde en privatmand med sit luftfartøj at lande på sin egen mark, eller efter indhentet tilladelse på andet privat areal.

Måske har jeg overset noget eller tydet visse paragraffer forkert, men jeg mener at konstatere, at rent lovmæssigt findes der ikke nogle væsentlige hindringer for at frigive det i øjeblikket praktiserede forbud mod landinger, hvor man har ejerens tilladelse.

Endvidere synes forbudet meget lidt begrundet i et land som Danmark, hvor adskillige mennesker kunne have stor fordel af friere forhold, idet der næppe findes mange steder i Danmark, hvor man ikke indenfor en 5–10 km kan finde egnet landingsareal for en lille privatmaskine. Ydermere består vor hjemlige flåde af privatluftfartøjer for en stor del af K. Z. III, et luftfartøj, der vel næppe med hensyn til start-, landings- og flyveegenskaber overgår af noget udenlandsk produkt.

Praktiske forhold

Vil der nu ikke ske for mange havarier, hvis folk skal til selv at bedømme landingspladser, kan man spørge. Jo måske vil der, det kræver i hvert fald mere af en pilot at lande på en fremmed, ikke særlig stor mark, end på den hjemlige flyveplads. Men dette spørgsmål må ikke være det afgørende: man kunne også undgå mange færdselsulykker, hvis man begrænsede trafikken på landevejene på forskellig måde; og lod man luftfartøjerne stå i hangarerne, kunne alle ulykker undgås.

Nu kan man vel ikke forvente samme rutine af en mand, der privat flyver måske 50 eller færre timer om året, som af en erhvervsflyver med fem eller måske ti gange så meget flyvning, men dette er heller ikke nødvendigt for at lande på en fremmed mark med lige så stor sikkerhed som på de kendte flyvepladser. Det vil naturligvis ofte være sådan, at en mark, der udmærket og med fuld sikkerhed kan benyttes af en meget rutineret flyver, for en anden og mindre rutineret vil være alt for lille og risikabel; men hovedsagen er i dette spørgsmål først og fremmest at udvikle sin bedømmelsesevne samt at bruge sin sunde fornuft og ikke mindst — at kende sin egen begrænsning!

Ved landinger på ukendte pladser spiller overordentlig mange forhold ind, forhold som privatflyveren må være fuldstændig inde i, men ofte ikke er, idet det hidtil ikke har været særligt aktuelt. Det er ofte kun lige blevet strejft under uddannelsens nødlandingsinstruktion.

Man må gøre sig klart de mangfoldige forhold, såvel variable som konstante, der spiller ind, f. eks.: *Vægten* (een eller to mand, fuld benzinlast eller kun halv), *vindens* styrke og retning, *hindringer* (ved indflyvning og navnlig start), *terrainet* (fald eller stigning, plant eller bakket), *Overfladens* beskaffenhed (hård eller blød, tør eller våd) m. m. Af alle disse forhold, der må overvejes, før man lander på en fremmed plads, må summen til slut blive, om pladsen under de givne forhold er stor nok, navnlig til den senere kommende start. Det er jo gerne der, den største risiko vil ligge, og selv en K. Z. III er jo knap en helikopter.

Vægten

At vægten spiller en rolle, bliver man allerede klar over ved sin første soloflyvning, når læreren er steget ud, og særligt udpræget mærker man det ved f. eks. en maskine som K. Z. VII, der nemt med fire godt voksne personer og fuld benzinlast endog kan blive overbelastet; en sådan maskine kan ikke starte hvorsomhelst.

Vinden

Vinden er jo en faktor, man altid må tage stort hensyn til, og ganske givet den, der

har størst indflydelse på luftfartøjets start og landing. Vinden er desuden vel nok den mest lunefulde af de variable faktorer, idet den ved jordoverfladen sjældent er jævn og stabil, og endog til tider kan skifte retning ret pludseligt. Som oftest lander og starter man jo mod vinden, men man bør i egen interesse også kunne gøre dette i sidevind. Med de typer, der findes herhjemme, er det ikke vanskeligt; og har man først lært det, er risikoen ikke spor større, vel at mærke under moderate vindforhold. Er vinden kraftig, vil det imidlertid sjældent være aktuelt, da man så kun behøver en meget lille plads til start og landing.

Hindringer

Spørgsmålet *hindringer* falder for en del sammen med vinden, idet de farligste hindringer er de, der samtidig virker bremsende på vinden og skaber læområder eller farlige hvirvler med nedadgående luftstrømme. Man må gøre sig klart, om vinden har forholdsvis uhindret strømning over den plads, man vil benytte. Ligger den læskabende hindring i læsiden af den valgte plads, gør det ikke så meget, så skal man blot være ekstra forsigtig og have lidt ekstra fart og højde under indflyvningen. Ligger hindringen derimod i vindsiden, skal man helst finde en anden plads, medmindre den er meget stor, eller man efter landingen vil vente, til vinden har drejet sig 180 grader. Mange ulykker og havarier er forårsaget af utilstrækkeligt kendskab og hensyntagen til sådanne lumske læområder. Andre hindringer, der ofte gør en ellers god mark uanvendelig, er elektriske tråde el. lign.; her er det klogt at erindre den elementære regel, at man lettest bedømmer højden over disse, når man passerer over en mast. Man må altid ved start imod sådanne hindringer absolut gøre sig klart, hvor meget længere startstrekning man nødvendigvis må have.

Terrainet

Terrainets fald eller stigning spiller også en stor rolle. Bedst er naturligvis en helt plan mark; men med tilstrækkelig rutine kan selv ret bakkede arealer benyttes og ofte med fordel udnyttes, idet man kan lande meget kort op ad bakke og starte meget kort ned ad en sådan. En mark kan imidlertid se udmærket ud fra 200 m's højde, men vise sig umulig fra 10 m's højde. Her gælder igen, at ligger en ellers udmærket mark på læsiden af en skov eller et større bakkedrag, skal man helst undgå den, medmindre der er rigelig plads. Ved landing skal man navnlig tage sig i agt for faldende terrain, idet afløbet herved kan forøges meget væsentligt. Skal man lande på stigende terrain, må man næsten altid lande med en del ekstra motor på for at få næsen tilstrækkeligt op; man får alligevel et kort afløb. Start på stigende terrain er altid ensbetydende med en lang start, idet stigningen ikke alene hæmmer accelerationen stærkt, men som oftest også giver mere eller mindre læområde.

Overfladen

Endelig kan beskaffenheden af markens overflade være af stor betydning. Jeg ser her bort fra større sten, huller og lign., idet der på marker, der er med i veksel-driften, sjældent vil være fare for sådanne; men jeg tænker nærmest på, om marken er hård eller blød, tør eller våd, har langt eller kort græs eller eventuelt er stubmark. Har

man mistanke om, at en mark er temmelig blød, er det klogt at lande med en del motor på, for ikke decelerationen ved berøring med jorden skal blive så kraftig, at man risikerer at gå på næsen. Omvendt kan en meget våd, tæt græsmark give et meget langt afløb, hvor man ved brug af bremsen hurtigt kan komme til at befinde sig omtrent som på en isbane. En stubmark er naturligvis meget tungere for start end en græsmark, og langt græs kræver ligeledes længere start end kort græs o. s. v.

*

Alt dette viser hovedparten af de forhold, der kan spille ind ved bedømmelsen af egnede landingspladser. Der kan være flere, såsom f. eks. termiske op- eller nedvinde, kold eller varm luft, m. m., der dog herhjemme normalt kun spiller en meget lille rolle.

Sætter man sig ind i alle disse forhold og tager hensyn til dem, samt lader være at overvurdere luftfartøjets og navnlig egne flyveegenskaber vil man ikke få flere havarier ved en udvidelse af landingsmulighederne, men derimod overordentlig meget mere fornøjelse og praktisk gavn og udnyttelse af sit luftfartøj. Der kan ikke herske nogen tvivl om, at dansk flyvning kan trænge til en sådan saltvandsindsprøjtning. Et tydeligt tegn på en svigtende interesse er f. eks. de meget lave priser, luftfartøjerne er kommet ned i selv på trods af fuldstændig manglende tilgang af nye luftfartøjer.

E. M.

Hjemmeværnseskadrille i Odense

Privat- og erhvervsflyvere på Fyn har oprettet en flyve-eskadrille som afdeling under hjemmeværnets region IV, og det er tanken, at den med mandskab og materiel skal stå til rådighed for regionen. Eskadrillen skal gennem uddannelse, træning og øvelser gøres så slagkraftig og anvendelig for regionen som mulig.

Man tænker sig eskadrillen anvendt til observationstjeneste, kurérflyvning, orientering, eftersøgning, lokalisering, fotografering, meldetjeneste, nedkastning af forsyninger, ambulanceflyvning og lignende.

Eskadrillen ledes af en eskadrillechef (løjtnant Holger Pedersen), der er underlagt regionsledelsen direkte, og han bistås af en næstkommanderende og en adjutant. Eskadrillens hjemsted er Odense lufthavn, og der står 6-7 to- og firesædede flyvemaskiner til disposition for den.

Eskadrillen består i øjeblikket af 17 mand, der er ikklædt uniform og undergår elementær uddannelse.

Det er tanken, hvis de nødvendige finansielle midler bevilges, at give hver mand ca. 15 timer videregående flyvemæssig uddannelse.

*

MØLVIG:

Hvad er nu det for noget?

Der er i dagbladene fremkommet rygter om, at SAS ganske uden hensyn til den stedlige befolkning er begyndt at flyve hele skove fra Nordnorge til Island.

— Af sted, af sted. Der har vi igen en af de forbandede SAS-maskiner.



De endelige resultater af Flyvelotteriet

NU foreligger det endelige salgsresultat for dette års flyvelotteri. Af de 125.000 lodsedler, som var til disposition, blev der solgt 107.947. Selvfølgelig kan man beklage, at der ikke blev helt udsolgt, hvilket i høj grad havde været ønskeligt, men i betragtning af forholdene må resultatet siges at være ganske pænt.

Når et større antal lodsedler skal fordeles på omtrent 1000 salgsteder, er det meget vanskeligt at finde den bedste fordeling i første omgang, fordi ingen på forhånd kan sige, om de salgsteder, der året forud havde et godt salg, også vil få det året efter. Der kræves derfor en del omgruppering, inden lodsedlerne bliver fordelt på den mest hensigtsmæssige måde, og denne omgruppering varer faktisk hele salgsperioden ud.

Meget vilde være vundet, hvis salgstederne omgående returnerede, hvad de skønnede ikke at kunne sælge, og ikke ventede hermed til salgsperiodens ophør. Som forholdene har været, kan det derfor ikke undgås, at der bliver en rest tilovers; — denne rest skulle bare have været lidt mindre.

Bedømmer man salgsresultatet i forhold til 1949, viser det sig, at salget i kiosker og boglader er gået meget betydeligt ned, nemlig fra ca. 53.000 til ca. 24.000 d. v. s. en tilbagegang på omtrent 30.000 solgte lodsedler. Derimod viser klubsalget et glædeligt fremskridt nemlig fra 39.041 i 1949 til 58.011 i år. Den klub som i aller højeste grad har været medvirkende hertil, er *Odense Svæveflyveklub*, der satte salget op fra 2028 i 1949 til 10.000 lodsedler i 1950. Det er et særdeles flot resultat fra Odense Svæveflyvekлубs side, og den person, som har været sjælen i det store arbejde, hr. Sv. Skou, fortjener samtlige klubbers højeste anerkendelse. Bare der var mange klubmedlemmer af Sv. Skou's slags. — Mon dette store salg, som en enkelt klub har præsteret, ikke kan virke stimulerende på andre klubber? Vi håber det — og vi tror det.

For at flyveklubbernes medlemmer kan danne sig et overblik over salget som helhed, bringer vi nedenfor den endelige oversigt over salget i de enkelte klubber, og til slut en samlet oversigt over hele salget.

Vi kan i denne forbindelse tilføje, at de store gevinster er faldet udenfor København. Bilen blev vundet af hr. Poul Hansen, Grestedbro, der havde købt 10 lodsedler i Bramminge. Hr. Poul Hansen havde solgt de fem af lodsedlerne til nogle venner, men været så heldig selv at beholde den lodseddel, som kom ud med den store gevinst. Poul Hansen afhentede selv sin flotte gevinst i København. En cykel med påhængsmotor blev vundet i Odense, og en anden cykel gik til Nykøbing Falster. Mange af tæpperne er ligeledes vandret ud over landet — og det er kun godt.

Motorflyveklubbernes salg:	1950	1949
Vestjysk Flyveklub, Esbjerg	4040	1032
Sportsflyveklubben, Kbhvn.	1914	2892
Fyens Flyveklub, Odense	1337	5785
Fr. borg Amts Sportsflyveklub		
Hillerød	750	312
Holstebro Motorflyveklub	740	149
Fredericia Motorflyveklub	500	500
Kolding Motorflyveklub	500	464
Midtjysk Motorflyveklub		
Herning	500	500
Svendborg Flyveklub	500	—
Thisted Flyveklub	500	600
Ålborg Flyveklub	368	2115
Nakskov Motorflyveklub	400	—
Vejle Motorflyveklub	240	270
Århus Flyveklub	110	86
Nykøbing Falster Flyveklub	60	551
Ialt	12459	15250*

*) Da Viborg Flyveklub forrige år solgte 200 lodsedler, bliver slutresultatet for 1949 15.456 lodsedler.

Svæveflyveklubbernes salg:	1950	1949
Odense Svæveflyveklub	10000	2028
Sportsflyveklubben, Kbhvn.	3909	—
Bornholms Flyveklub, Rønne	2169	2115
Birkeroed Flyveklub	2068	1400
Århus Svæveflyveklub	1500	400
Havdrup-Solrød Svæveflyvekl.	1474	665
Herning Svæveflyveklub	1000	500
»Aviators, Ålborg	1000	72
Polyteknisk Flyvegruppe	892	473
»Falster, Nyk. F.	800	500
Viborg Svæveflyveklub	550	300
»Avions, Frederikshavn	500	—
Nykøbing Sj. Svæveflyveklub	500	400
Næstved Svæveflyveklub	500	100
Vejle Svæveflyveklub	500	400
Ringsted Svæveflyveklub	450	350
»Sydlølland, Rødby	403	500
Kolding Svæveflyveklub	400	395
Slagelse Flyveklub	363	280
Esbjerg Svæveflyveklub	300	300
Køge Svæveflyveklub	300	—
Stamgruppen, København	200	—
Struer Svæveflyveklub	150	150
Randers Svæveflyveklub	100	200
Silke Svæveflyveklub	100	—
Roskilde Svæveflyveklub	50	16
Ialt	30478	11544*

*) Som følge af andre klubbers salg i 1949 bliver slutresultatet for 1949 ialt 12.940 lodsedler.

Modelflyveklubbernes salg:	1950	1949
Sportsflyveklubben, Kbhvn.	2591	2926
Odense Model-Flyveklub	1144	1000
Fredericia II, Fredericia	1000	—
Hjørring Modelflyveklub	1000	—
»Agaton, Århus	800	200
»Ørnene, Næstved	760	172
Nylandsvejens skole, Kbhvn.	750	200
»Swift, Viborg	740	—
Aerosport	613	319
Nyborg Modelflyveklub	600	250
»Windye, København	500	—
»Mågen, Roskilde	500	180
Præstebro Modelflyveklub	500	—
»Vestenvindene, Esbjerg	486	581
St. Heddinge Modelflyveklub	405	—
»Køge Elite, Køge	400	400
Nykøbing F. Modelflyveklub	322	190
Kolding Modelflyveklub	300	300
»Vingernes, Slagelse	297	306
Svendborg Modelflyveklub	159	—
»Ydun, Åbybro	150	145
»Progressen, København	136	681
»Pingvinen, København	125	—
»Star, Nykøbing M.	118	131
»Aero, Ringsted	100	—
»Skyene, Haslev	100	—
»Aviator, Ålborg	100	72
Horsens Model-Flyveklub	80	125
Bornholms Modelflyveklub	75	200
Kibæk Modelflyveklub	71	—
»Ikaros, Haslev	25	205
»Meteor, Dianalund	25	400
»Bakkebox, Nr. Snede	25	—
Herning Modelflyveklub	25	—
»Colibriene, Ålborg	22	80
Ialt	15074	9063**

*) Af regnskabsmæssige grunde er »Aerosport« medtaget under gruppen modelflyveklubber.

**) Som følge af andre klubbers salg forrige år bliver slutresultatet for 1949 ialt 10.645 lodsedler.

Det samlede salgsresultat:	1950	1949
Kiosker i Provinsen	16236	27065
Kiosker i København	5398	16713
Bladhandlere	1421	4581
Jernbanekiosker	1989	4461
Boghandlere i København	1195	4121
Boghandlere udenfor Kbhvn.	3140	5535
Falck-stationer	6760	6802
Andre sælgere	13797	18381
Motorflyveklubber	12459	15456
Svæveflyveklubber	30478	12940
Modelflyveklubber	15074	10645
Ialt	107947	126700

Det samlede klubsalg for 1950 og 1949 bliver således henholdsvis 58.011 og 39.041 lodsedler.

★

VINTERFARTPLANEN

for de danske indenrigsruter

Forhandlingerne mellem Ministeriet for offentlige Arbejder og Det Danske Luftfartsselskab er resulteret i, at man fra og med 22. oktober d. å. har sålet de to jyllandsruter sammen til en rute. Der oprettes en rute Ålborg-Århus-København med afgang fra Ålborg kl. 8,10 og ankomst til Århus kl. 8,45. Efter et ophold på 10 minutter fortsættes til København med ankomst hertil kl. 9,45; d. v. s. en samlet rejsetid Ålborg-Århus-København på 1 time og 35 minutter.

Fra København er der afgang kl. 20,10 med ankomst til Århus og Ålborg henholdsvis kl. 21,00 og 21,45. Fredage, lørdage, søndage og mandage gennemføres yderligere en dobbelttur.

For strækningen København-Ålborg er billetprisen indtil videre kr. 85,00 pr. dobbelttur og kr. 55,00 pr. enkelttur. Strækningen mellem Ålborg og Århus koster kr. 32,00 for dobbelttur og kr. 18,00 for enkelttur.

København-Rønne fortsætter med 10 daglige dobbeltture: en morgenforbindelse og en eftermiddagsforbindelse.

★

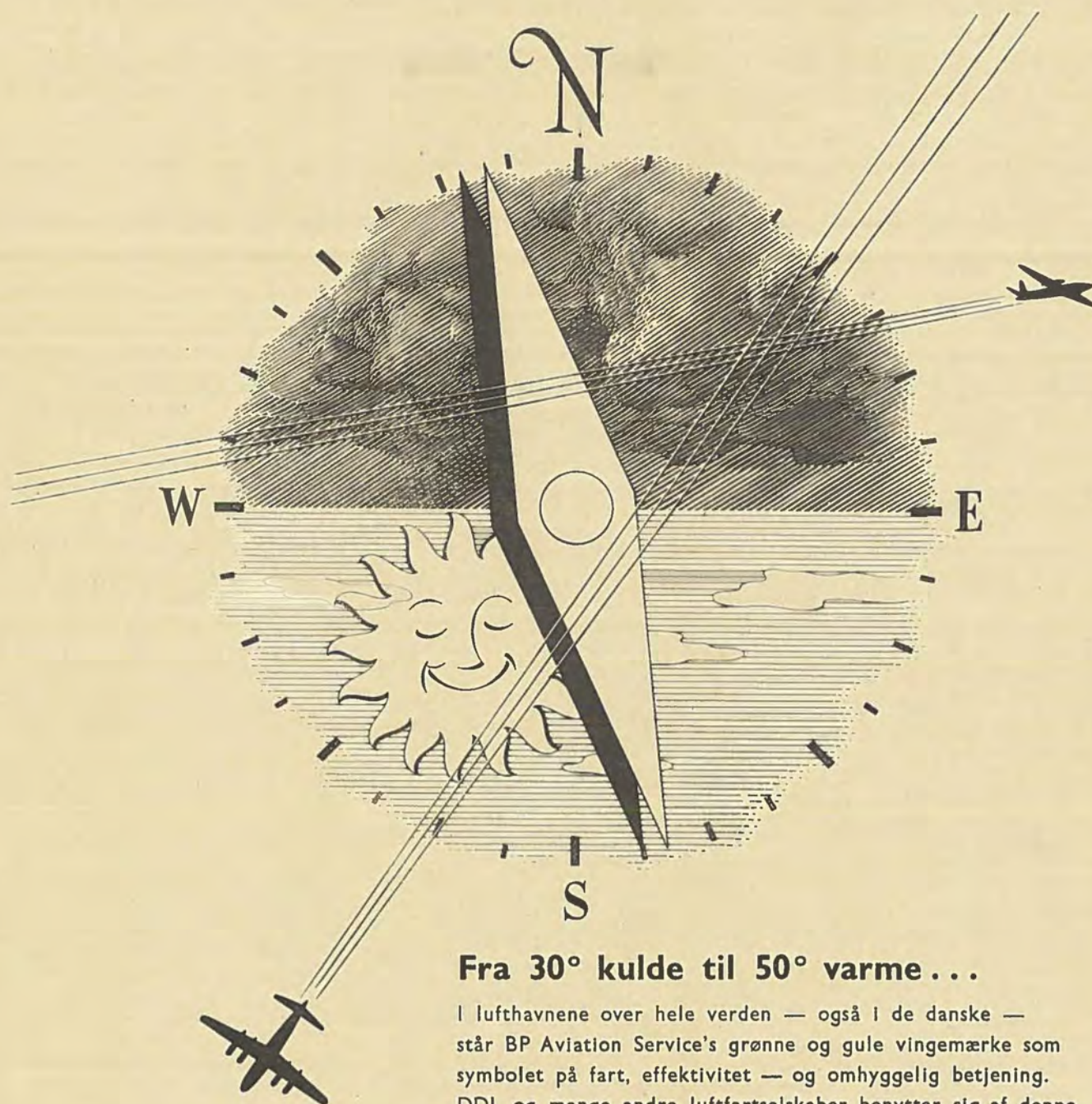
Tysk aeroklub

Selv om motor- og svæveflyvning endnu er forbudt i Vesttyskland, (mens ballon- og modelflyvning er blevet tilladt), så vokser interessen for atter at få lov til sportslig flyvning stadig, ikke mindst efter at østzonen har indført flyvning, desværre med et for velkendt præg.

Den 4. august blev der i Gersfeld ved foden af det svæveflyvehistoriske Wasserkuppebjerg i Rhön stiftet en tysk aeroklub »Deutsche Aero-Club e. V.«, der vil søge optagelse i FAI.

Til præsident valgtes svæveflyvepioneren Wolf Hirth, til vicepræsident model- og svæveflyvepioneren Fritz Slamer.

Til stede var gamle svæveflyvere som Hans Jakobs, Heinz Dittmar, Hanna Reltsch, Oscar Ursinus, den tidligere præsident for den gamle tyske aeroklub, Wolfgang von Gronau og mange flere. Af udlændinge deltog professor dr. Wolfgang Klemperer, USA, og den franske verdensrekordindehaver og verdensborger Guy Marchand. Marchand har været på foredragstourné i Tyskland og er gået stærkt ind for at få ophevet forbudet mod svæveflyvning i Tyskland. I ørebro indsamlede han mange underskrifter fra mange lande på en anmodning herom. Som bekendt indehaver han verdensrekorden i varighed, efter at den højere tyske krigstidsrekord af Ernst Jachtmann blev annulleret. Marchand ønsker den virkelige rekord anerkendt igen og tænker iøvrigt på sammen med Jachtmann at slå rekorden for tosedede svæveplaner.



Fra 30° kulde til 50° varme...

I lufthavnene over hele verden — også i de danske — står BP Aviation Service's grønne og gule vingemærke som symbolet på fart, effektivitet — og omhyggelig betjening. DDL og mange andre luftfartselskaber benytter sig af denne omfattende service, der er et led i den verdensomspændende organisation...

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.



343.23.3

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . KØBENHAVN . DANMARK

DM MED SVÆVEMODELLER

Termikbremsene begynder endelig at komme frem

SELV om modelflyvere på alle måder søger at formindske den indflydelse som held og uheld kan have på modellens præstationer ved konkurrencer, kan det dog ikke helt undgå at spille en rolle. For i hvert fald at være sikker på, at danmarksmesterskabet for svævemodeller tilfaldet en af de modelflyvere, der fortjener det, er reglerne for deltagelsen ret skarpe, og kun 15 mand deltog derfor den 24.9. i Roskilde. Det giver også den fordel, at man bedre kan følge konkurrencen. Årets landshold med reserver og konkurrenter samt nogle andre, som opfyldte betingelserne, deltog. Sidste års mester, *Bent Skou*, var ikke med. Det hører nemlig med til forsvaret af titlen, at man året igennem deltager og placerer sig i det minimum af konkurrencer, reglerne kræver.

Der var jævn til frisk vind fra vestlige retninger og til tider nogen termik. Det begynder langsomt at gå op for modelflyverne, at termikbremsen med lunteudløsning er en god ting. 5-6 af deltagerne havde det. Alle med »vipstjært«, d. v. s. haleplan til at klappe op, med undtagelse af *Kai Hansen*, der anvendte faldskærm. Lunterne var af forskellig slags. *Arne Hansen* havde således næsten 20 cm »slåbroksnor« i halen, men mindre kan nu gøre det. Vinden var imidlertid så stærk, at modellerne næsten var ude af syne, når termikbremsen virkede, men den hindrede da alt for lang bortflyvning for flere.

Normalt bør landsholdets deltagere være favoritter. *Høst-Aris*, der ikke føler sig for gammel endnu, selv om nu også de engelske blade gør ham 11 år ældre, mødte med Høst 29, en super-elegant model med sideforhold 18 og over 2 m i spændvidde. Hvad enten den nu ikke syntes ham tilstrækkeligt trimmet eller for god til blæsten, så erstattede han den i anden start med en 1947-model. men blev kun nr 10.

I første periode lå *Børge Hansen* og *V. Buch-Andersen* i toppen med hver 285 sek., mens *Donald Thestrup* (i flyverkadet-aspirantuniform) havde 244. *Jens Arne Lauridsen* havde 237, *Hans Hansen* 227.

I anden periode kunne *Børge*s model ses i de maksimale 6 minutter med undtagelse af eet sekund, mens *Jens Arne* fik 300. Efter den lå nu *Arne Hansen*, *Buch-Andersen* og *Thestrup*. Det havde blæst noget mere og været mere termik, så det blev modelflyvning kombineret med terren-sport.

I sidste periode blev vejret mere roligt, *Donalds* model forsvandt (uden termikbremse), men kunne ses over et minut mere end maximum. *Hans Hansens* havde også termik og forsvandt i en sky. Det kneb dog for den ene tidtager til at se modellen længe nok, så det gav kun 309 sek. Også *Henry Ekelund*, hvis »Nemesisse« var udstyret med turbulenstråd på den ene planhalvdel, havde over 6 min, men det kunne ikke hjælpe på de to dårlige flyvninger.

Hen mod det fastsatte tidspunkt for periodens afslutning var hverken *Børge* eller *Jens Arne* kommet tilbage. *Arne Hansen* fik startet, men fik ingen termik. Men de to manglende skulle kunne slå *Thestrup*, *Børge* endda særdeles let.

Få minutter før kl. 15 sås *Børge* i det fjerne, løbende over stok og sten. Nogle konkurrenter foreslog hans klubkammerater at gøre en reservemodel og snor klar, men det var for sent. Da konkurrencelederens fløjte lød, var *Børge* kun i pladsens udkant, træt og udaset efter flere timers løb. Han havde intet ur på og vidste derfor ikke tiden nøjagtigt. Noget harmfuld og skuffet nedlagde han protest mod periodelængden, men da ingen af deltagerne ved instruktionen før konkurrencen på konkurrencelederens forespørgsel havde gjort indvendinger

mod denne, var der ikke meget håb om, at den ville gå igennem, og efter at have sovet på det annullerede *Børge* den da også.

Danmarksmesteren *Thestrup* tog imod *Børge*s lykønskning med ordene: »Jeg kunne ikke gøre for det!« Han har nu været blandt vore bedste det sidste år, så det er ikke helt ufortjent, at han vandt. Militærtjeneste forhindrede ham i at forsøge at komme på landsholdet.

Der er imidlertid ikke tvivl om, at *Børge Hansen* var dagens bedste mand, og han har hele sommeren ligget helt i toppen, selv om han havde uheld med faldvinde i Trollhättan. Med to flyvninger på 285 og 359 blev han altså nr. 2. Efter konkurrencen fløj han 237, så han kunne have opnået et resultat på 881.

Spilletets regler må imidlertid følges, og de er lige for alle. Næste år må *Børge* se at udstyre sig med et ur, og så kan der godt være et kvarters pause mellem perioderne, hvis det ikke er næsten stille. *Høst-Aris* kan have ret i, at det ikke bør være nødvendigt at løbe hele konkurrencen med tungen ud af halsen.

Pointskonkurrencen

Vinder *Ekelund* endnu engang pointskonkurrencen? Fra nr. 7 i første kvartal har han efter andet og tredje kvartal ligget som nr. 1. Nu er der kun to måneder tilbage, til konkurrencen slutter. Her er stillingen pr. 30. september:

Henry Ekelund, Pingvinen, Kbh. . .	518 pts.
Vagn Petersen, Roskilde	500 pts.
Hans E. Hansen, Ørnen, Næstved . .	499 pts.
Buch-Andersen, Pingvinen, Kbh. . .	440 pts.
Bent Petersen, Ørnen, Næstved . . .	404 pts.
Kai Hansen, Kolding	376 pts.
H. Bruun, Vestenvinden, Esbjerg . .	369 pts.
O. M. Larsen, Ørnen, Næstved . . .	280 pts.
Donald Thestrup, Kibæk	237 pts.
P. G. Jørgensen, Pingvinen, Kbh. . .	236 pts.

Kontingentbetaling

Modelflyveklubbens kontingent til KDA for 1951 skal indbetales i november måned. Husk bestyrelsen på det, så klubben undgår at blive sat i karantæne på grund af en kedelig forglemmelse.

★

40 pct. af SAS's Nord-Amerika passagerer er kvinder

Ikke færre end 40 pct. af samtlige passagerer på SAS Nord-Amerika-ruter er kvinder. Hovedparten af de kvindelige passagerer flyver alene, kun 1/4 ledsager deres mand på forretningsrejse. Det er i meget stor udstrækning husmødre, men ca. 30 pct. er selv-erhvervende som tandlæger, læger, kvindelige tjenestemænd, sangere og artister.

Det er også interessant at konstatere, at et stort antal mindreårige børn flyver, enten alene eller sammen med deres forældre.

Størsteparten af passagererne er fra de skandinaviske lande, derefter følger passagererne fra USA og England, og passagerer fra andre end de her nævnte lande udgør kun ca. 5 pct. De fleste af de sidstnævnte er diplomater.

BEA køber Dart-Dakota

British European Airways har anskaffet to Dakota, udstyret med Rolls-Royce Dart propelturbiner. De to luftfartøjer skal anvendes til fragtflyvning på indenlandske ruter. Dart propelturbinen er forøvrigt den samme som anvendes i Vickers Viscount, der vil blive indsat i BEA's rutetrafik i 1952, og forinden dette finder sted, ønsker man gennem de to Dart-Dakota at indhøste fornøden erfaring med den nye motortype.

IATA nedsætter en permanent flyvemedicinsk komite

På et møde, som luftfartselskabernes internationale sammenslutning, IATA, afholdt i San Francisco i slutningen af forrige måned, vedtoges det at nedsætte en permanent flyvemedicinsk komite, der skal virke som rådgivende organ for IATA i alle flyvemedicinske spørgsmål.



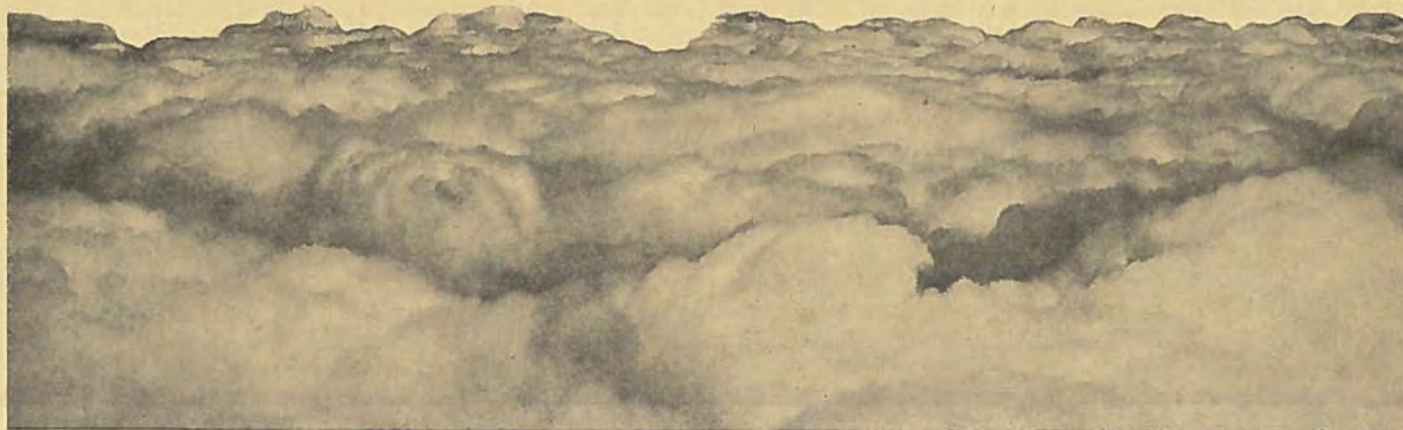
Børge Hansen (tv.) og Donald Thestrup med KDA's vandrepokal kigger på Hans Hansens model efter den bevægede konkurrence.



THE SUPERMARINE 510, projekteret ud fra erfaringer indvundne med ATTACKER, har pilformet plan og haleplan for at forhøje den hastighed, ved hvilken virkningerne af luftens sammentrykning indtræder. Den er udstyret med en Rolls-Royce Nene reaktionsmotor, og den enestående glathed af alle overflader sikrer en høj aerodynamisk virkningsgrad.



OA 84



VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · AIRCRAFT SECTION · VICKERS HOUSE · BROADWAY · LONDON S.W.1.
Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, København V.

BETRAGTNINGER OVER ÖREBRO-RESULTATERNE



Øverst til venstre gør Billy Nilsson sig klar til den afgørende flyvning. Til højre: Persson (nr. 1 i 1948), Nilsson, MacCready og Magnusson (nr. 4 i 1948).

Nederst svæveflyvepioneren Wolf Hirth (præsident for den nye tyske aeroklub) og den unge Hans Deutsch, redaktør af »Thermik«. Til højre slæbepiloten Laroy Månsson, der udenfor konkurrencen slog MacCreadys verdensrekord i målflyvning med tilbagevenden til startstedet (under forbehold af FAI's godkendelse).

NOGLE måneder er nu forløbet siden verdensmesterskabet i svæveflyvning i Örebro. I nummer 8 bragte vi en udførlig reportage derfra. Denne sluttede dog lidt brat, dels af pladshensyn, dels på grund af det fremskredne tidspunkt, så der vil være grund til at føje nogle kommentarer til nu.

Hertil kommer, at et så stort og officielt foretagende med en betydelig økonomisk indsats fra såvel KDA som de deltagende naturligtvis må udnyttes i så stort omfang som overhovedet muligt. Man må »fordøje« denne oplevelse rigtigt og trække de flest mulige erfaringer ud af den og stille disse erfaringer til rådighed for alle danske svæveflyvere.

I den henseende har *Kjeld Lopdrup*, der deltog på Polyteknisk Flyvegruppes hold allerede sammenfattet en række erfaringer i en artikel, som vi påbegynder i næste nummer. Den er så meget mere på sin plads, som vi nu må have gennemført en danmarksmesterskabskonkurrence i 1951 — og det er på høje tid at påbegynde forberedelserne til en sådan! Det kan i den forbindelse meddeles, at svæveflyverådet har nedsat et konkurrenceudvalg til udarbejdelse af propositioner.

Resultaterne

Selv om vi har bragt meddelelse om, at *Billy Nilsson* blev verdensmester, så skylder vi dog læserne en rigtig resultatliste, og vi bringer denne i fuld udstrækning:

1. B. Nilsson (Sv), Weihe	866	points
2. MacCready (USA), Weihe....	842	»
3. M. Borisek (Jug), Orao II....	778	»
4. M. Arbajter (Jug), Weihe ..	750	»
5. S. Magnusson (Sv), Weihe ..	740	»
6. S. Persson (Sv), Weihe	729	»
7. T. Löf (Sv), Weihe	713	»
8. A. Gehrig (Schw), Weihe ..	712	»
9. R. Fontelles (Fr), Air 100....	704	»
10. H. Lambert (Fr), Air 100 ..	660	»
11. K. Temmes (Fin), Weihe ..	655	»
12. R. Comte (USA), Moswey 4..	644	»
13. S. Alm (Sv), Weihe	636	»
14. K. Haltiala (Fin), Weihe	631	»
15. R. Forbes (Eng), Weihe	630	»
16. H. Jensen (Dan), Hü 28	622	»
17. P. Malotau (Hol) Olympia..	605	»
18. K. Rasmussen (Dan), Fi 1 ..	596	»
19. S. Maurer (Schw), Moswey 6..	586	»
20. K. Ruckstuhl (Schw), Moswey 3	585	»
21. H. Lasch (Sydaf), Air 100..	570	»
22. F. Legler (Schw), Moswey 3..	558	»
23. M. Schachenmann (Schw), Air 100	554	»
24. L. Welch (Eng), Weihe	531	»
25. P. Mallett (Eng), Gull 4	519	»
26. A. Kleyn (Hol), Olympia ..	485	»
27. P. Wills (Eng), Weihe	482	»
28. P. Lépante (Fr), Breguet 900	466	»
29. C. Haydn (Nor), Olympia ..	227	»

Konkurrencen var først og fremmest en kamp mellem Billy Nilsson og MacCready,

vundet af førstnævnte ved en fantastisk flyvning den sidste dag. Stor opmærksomhed vækker det, at de to jugoslaver placerede sig på de næste pladser. De jugoslaviske hold ankom lidt betænkelige ved situationen, men blev vældig godt modtaget af alle uden politiske hensyn og var meget populære. Teknisk set vakte Orao II megen interesse. Desværre eksisterer hverken den eller Borisek mere. Ved en opvisning efter hjemkomsten synes Borisek at have dykket den til for stor hastighed, så den brød sammen i luften i for lav højde til, at han kunne redde sig med faldskærm.

Endnu to deltagende planer har siden været ude for alvorlige ulykker. Hütter'en med *Klarsskov* og den tosedede Moswey 6 med Maurer, der slap med et brækket ben, men hvis 15-årige passager omkom. Også den brød sammen i luften efter en opretning, idet fugtighed var trængt ind omkring det optrækkelige understel og havde svækket kroppen.

Den unge Arbajter udførte en blændende præstation. Han begyndte som nr. 24. Efter anden dag lå han som nr. 18 efter tredje som 15, efter fjerde som nr. 10. Den femte dag udførte han den næstbedste præstation ved at flyve 319 km til Halmstad. Nu var han nr. 8! Hjemtransporten varede til lørdag middag, da alle andre, selv Ras, var startet. Først kl. 1239 kom han af sted, nu i modsat retning og nåede langt forbi sit mål Orsa (216 km), nemlig ialt 370 km nordpå. Så han »arbejdede« sig unægtelig op!

Så kommer tre svenskere, Magnusson og Persson er velkendte militære flyvere og blev nr 4 og 1 i Samaden i 1948. De savnede de kæmpehøje cumulo-nimbus-skyer, der er deres speciale takket være god instrumentflyvningskendskab. De fulgte af den civile Tage Löf, der vandt den svenske konkurrence i 1949 og af Gehrig, den schweiziske aeroklubs meget aktive generalsekretær. Man havde i Schweiz ment, at han havde for lidt træning; men han placerede sig alligevel milevidt over sine landsmænd!

De danske resultater

Hovedformålet med den danske deltagelse var at lære noget og desuden under nogenlunde lige vilkår at sammenligne vore præstationer med verdens bedste svæveflyveres. Vi har ofte ønsket at drage sammenligninger, men først ved en sådan konkurrence kan man i en vis grad gøre det. Men også kun i en vis grad, for udrustningen, der atter er afhængig af økonomiske forhold, spiller stærkt ind. Langt de fleste deltagere var rutinerede guld-c-flyvere, og mange havde betydelig konkurrenceerfaring. En stor del havde militær flyveuddannelse eller var professionelle svæveflyvere. Og de havde næsten alle bedre materiel.

Kun de tre Olympia-flyvere ansås materielt for at stå nogenlunde på vort niveau. I nogle forhold er Olympia vore typer overlegen, i andre måske lidt underlegen. Og de to hollændere samt nordmanden Haydn havde mindre erfaring end vore deltagere.

Og hvad blev så resultatet? Ja Haydn ligger trods en heroisk kamp sikkert i bunden, men fik nogle gode ture, der satte de norske rekorder stærkt op — og siden har nordmændene gjort den opdagelse, at der også er termik i Norge! Hollænderen Kleyn har to guld-c-flyvere under sig, og Cowboy, Malotau og Rasmussen danner en nydelig gruppe i mellemklassen med 15 over sig og

10 under sig. Og hvem er det, der ligger under?

4 schweizere, deriblandt sidst Schachenmann, der blev nr. 2 i Samaden, og den schweiziske mester Ruckstuhl. Vi har altid ønsket at vide, om schweizerne kunne klare sig i fladland, og nu så vi hvordan. Schachenmann har dog f. eks. fra Frankrig meget fladlandserfaring, men fandt forholdene i Sverige helt anderledes. 3 af englænderne, deriblandt kanalflyveren Lorne Welch og en af verdens allerførste guld-c-flyvere, Wills, ligger efter os; den populære sydafrikaner Lasch kunne trods sin Air 100 (med leopardskindbeklædt førerrum!) ikke klare sig uden sin enorme hjemmetermik. Og endelig Lpanse, Beynesskolens chefpilot, der sidste år satte en målflyvningsrekord på 467 km i sin Breguet 900 — — han fløj nu på grund af et havari ikke den sidste dag.

Flere af dem, der ligger over, er kun få points borte.

Som helhed må erfaringen af Örebro om de bedste udenlandske flyvere blive denne: De er ikke helt så dygtige, som vi troede!

Set med en dansk målestok var de danske flyvninger nu også aldeles fremragende. Vi begyndte 1950 med en fri distancerekord på 205 km, og Cowboy havde aldrig fløjet mere og ikke fået megen træning. Måltrekorden var 112. Se her listen over flyvningerne. De med x mærkede er målflyvninger (de midterste til af konkurrenceledelsen udpeget mål):

Dato	Cowboy	Rasmussen	Total dist.
5/7	169.9 km	139.9 km	4778 km
6/7	263.3 km*	263.3 km*	7392 km
7/7	142.1 km*	142.1 km*	4112 km
9/7	95.5 km*	95.5 km*	2687 km
14/7	107.5 km	249.8 km	5348 km
15/7	216.6 km*	161.0 km	6997 km
Ialt:	994.9 km	1051.6 km	31.314 km

Cowboy og Ras har således tilsammen fløjet 2046.5 km. Til sammenligning kan nævnes, at der i hele den danske årsstatistik i 1949 er opført 1531 km, i 1948 2105 km. Men det må i denne forbindelse ikke glemmes, at distanceflyvning er den dyreste form for svæveflyvning, og at deltagerne i Örebro kunne flyve uden hensyntagen til pengepungen. Apropos: Trods fuldt så megen flyvning, som man optimistisk havde måttet budgettere med, blev den budgetterede sum ikke brugt.

I gennemsnit fløj hver deltager 180 km om dagen. De danske deltagere fløj 170 og ligger således trods dårligere materiel lige ved gennemsnittet af de piloter, der stiller op til kampen om verdensmesterskabet. Det kan vi godt være bekendt. PW

Aut. MEKANIKER

veluddannet, søger arbejde straks eller senere. Bill. mrkt. 111 modt. FLYV's eksped., Vesterbrog. 60, København V.

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler
Nye og brugte cykler, reparationer og
ovnlakering — cyklemotorer

Fiskergade 17, tlf. Luna 622

Salg på ratebetaling



Øverst Brommachefen Bertil Florman (leder af organisationen), Yngve Norrvi (pressechef) og oberst Hugosson (konkurrenceleder). Dernæst den jugoslaviske konstruktør Cijan og Kalle Svansson (med å), der regnede resultater ud med mange decimaler. Nederst professorinde Klempner, Gidde Karlsson og den finske holdleder Poppus. Til højre diskuterer Cowboy med Borisek.

God flyvefilm: „Twelve o'clock high“

Denne film, ud af en lang række andre om krigen i luften under det sidste ragnarok, er nok den, som kommer de faktiske forhold nærmest. Egentlig er den ikke det, man almindeligvis forstår ved en flyvefilm, da det meste af handlingen foregår på jorden. Og dog har man aldrig — i de scener, der udspringer i luften, vel at mærke alle autentiske — følt sig mere med i et luftslags grø.

Handlingen foregår ved en af de amerikanske luftbaser i England for B-17 »Flyvende fæstninger«. Det er i 1942, det vanskelige år med de første forsøg på at gennemføre den så nødvendige dagbombning af den fjendtlige sværindustri. Tabene er forfærdelige. Moralen blandt besætningerne er dalende. Den eskadrille, der skildres, har endog en tid særlig uheld. Til afløsning af en populær, men iltfor overbærende leder, sender hovedkvarteret general Savage til pladsen for at få afstivet moralen der. Hans fremfærd fra allerførste dag forekommer en næsten prøjsisk. Hvilket chock for folkene på basen fra skildvagt til group commander. Skoleret over hele linien, degradering, arrest og lukning af baren og skældsord. General Savage, overordentlig overbevisende fremstillet af Gregory Peck, svarer til navnet. Hans rettesnor fra hovedkvarteret er »Maximum efforts — yderste indsats — koste hvad det vill! De svære tab og ringe resultater må skyldes sløj formationsflyvning. »Godt!« Så øver vi dette, hver gang vi har en ledig time, vi skal lære at flyve helt forfrat! Med stramme furer over kindbenene iler general Savage ind og ud af »Briefing room«. Piloterne reagerer omgående ved alle som en at indsende begæring om forflyttelse. Deres ansøgninger syltes. Kapløbet står mellem totalt sammenbrud eller sejr for det nye system og afdelingens ære. Savage gør selv turene med. Hans koldblodige ledelse og rolige stemme i radioen giver resultater i luften. Selv den af generalen døbte »Spedalske kolonit« — en B-17, der flyver med en besætning af mismodigt udsud, en »krysterpilot«, sløje skytter, bombekaster og navigatør — slår sig igennem. Efter den første tur over Wilhelmshafen i selve Tyskland vender billedet sig. Tabene formindskes, moralen bedres så meget, at der på en af turene

med næsten hver maskine flyver kontorister, chauffører og andet jordpersonel som blinde passagerer.

Piloterne trækker nu deres ansøgninger om forflyttelse tilbage, og selv vi andre er nu modne til en tur over fjendeland! Og hvilken tur. De tyske jagere har forberedt en glimrende modtagelse. Efter at antiluftskytses uskyldigt udseende vattotter pludselig ophører, tager jagerne fat! Glimrende optagelser fra begge sider. Yderst interessant er det at se de tyske jagers taktik, een efter een angriber de lige forfra. Indenfor skudvidde ruller de om på ryggen, stadig skydende forsvinder de tæt under fæstningerne visende deres stærkt pansrede bug. Focke-Wulf 190 og Messerschmitt 109. Altid to eller tre på rad. Se en B-17 i spind! Tyske maskiner brænder, mister en vinge eller eksploderer helt. I et nærbillede ses en pilot stemme sig ud af sit cockpit. Besætningen forlader en sønderskudt B-17 i de sidste sekunder, den flyver normalt. En anden B-17 sønderlemmes i en eksplosion, intet tilbage, kun røg! Nu falder bomberne — de vælter ud som tændstikker fra hundrede æsker, nedslagene glimter i dybet. Eskadrillen svinger rundt, præcis formation, og halser hjem for at slikke sine sår.

Måske besætningerne nu får lov til at hvile. De overordnede har næppe igen sat foden på engelsk jord, førend de mødes med krav om rapporter, forespørgsler fra hovedkvarteret, stabsmøder og kævl. Hvilken nerveanspændelse! Så en dag sker det. — Selveste Savage, den nu ikke mere hadede, men respekterede, bliver det første offer for sin egen bedste medicin; han bryder sammen ved indgangslugen til sin egen B-17 »Piccadilly Lily« før starten til et togt. Ingen bebrejder generalen hans sammenbrud, for hans folk forstår, at også han har gjort en yderste indsats. Dagbombningen skal fortsætte!

Filmens typer er alle rigtige og sande. Fremhæves bør Millard Mitchell som general Pritchard, den gamle, han er stortræt, også Dean Jagger som den faderlige Major Stovall, filmens gennemgående figur.

»Airforce«, »Memphis Belle« og »Flyvergeneralene« var alle gode film, »Twelve o'clock high« er nok den bedste af dem alle. EGE.



Vær med i vor

TYPEKONKURRENCE!

Som afslutning på gennemgangen af det danske luftvåbens typer bringes denne gang første del af en dobbelt-konkurrence. Denne første del er silhuetter — hvilket skulle lette sagen noget for typehjørnets læsere, idet vi her kun har beskæftiget os med den sort-hvide gengivelse i silhuet. For yderligere at lette løsningen kan det oplyses, at 7 af silhuetterne viser typer, som allerede har været vist i Typehjørnet. De 3 »uvedkommende« skulle imidlertid også gerne identificeres. Konkurrencen fortsættes med en serie fotografier i næste nummer af FLYV. Vi håber på stor interesse fra type-entusiasterne, som derigennem kan bevise berettigelsen af Typehjørnet. Dettets fremtid vil afhænge af konkurrencedeltagelsen.

Som en lille opmuntringspræmie til vinderen udsætter vi et eksemplar af Foltmann »Flyvemaskiner fra alle Lande« til vinderen af denne måneds konkurrence. Resultatet må være os i hænde senest 10. november.

Aerosport/Air-Danmark

I fortsættelse af oplysningerne side 234 i FLYV nr. 10—50 skal nedenstående meddeles om Aerosport/Air-Danmarks virkefelt:

Foreningen driver i lighed med øvrige air-organisationer — ingen aktiv flyvning og virker derfor først og fremmest supplerende til de aktive klubber, hvorfor dens medlemmer tæller mange aktive flyvere (motor-, model-, svæve-). Foreningen er tilsluttet KDA.

Aerosport/Air-Danmarks formål er at deltagiggøre medlemmerne i det vidtstrakte område af flyvning, som benævnes »dokumentar-flyvning«, samt oplede og formidle til medlemmerne sådanne oplysninger, som normalt ikke er tilgængelige gennem andre organisationer, flyvetidsskrifter etc. Samtidig arbejder Aerosport — og de øvrige AIR-organisationer — på indsamling af de flest mulige oplysninger om flyvning i det hele taget. Til hjælp for foreningens medlemmer er oprettet følgende sektioner, som i første række arbejder med at besvare spørgsmål fra medlemmerne, samt med fremstilling af publikationer, som til minimums-priser sælges til AIR-organisationernes medlemmer gennem salgsektionen (s. d.). Sådanne publikationer har oftest kun interesse for en mindre kreds, hvorfor de ikke ville blive fremstillet kommercielt.

DATASEKTIONEN. Denne sektion råder over et kartotek omfattende data på over 8.500 forskellige fly-typer, såvel moderne som historiske. Datasektionen er opdelt i sektioner for forskellige lande ledet af en speciallist for vedkommende land. Foruden normale flyvemaskiner beskæftiger sektionen sig også med helikoptere, tri-planer m. v. samt grupperne balloner, luftpostflyvning, luftskibe, luftvæddeløb, verdensrekorder m. m. m. Sektionen ledes af L. A. T. Ege.

REGISTRATIONSSEKTIONEN. Denne sektion beskæftiger sig med de forskellige landes civil-registre (inklusive USSR og USA — i nogen udstrækning!) Forskellige dupliserede lister over civilregistre (i øjeblikket 18) og luftfartselskabs flådelister (10) sælges til medlemmerne gennem salgsektionen. (s. d.). Sektionen ledes af Jørgen C. C. Elholm.

FLYVEPLADSSEKTIONEN. Denne sektion arkiverer oplysninger af enhver art om flyvepladser og lufthavne verden over. I de fleste tilfælde kan kort over disse udlånes til medlemmerne. Leder af sektionen er arkivassistent Hans Kofoed.

AERODYNAMIKSEKTIONEN. Denne sektion dækker flyvningens teori og alle aerodynamiske spørgsmål i det hele taget. Den har til sin disposition i særlige tilfælde en mindre vindtunnel og er følgagtig i stand til at trænge relativt dybt ind i selv komplicerede spørgsmål. Sektionen ledes af forsøgsassistent John Graae.

SPORTSFLYVESEKTIONEN. Denne sektion dækker nuværende og fortidig aktivitet i flyveklubber og organisationer indenfor Danmark (såvel motor- som svæve- og model-flyvning). Sektionen arkiverer historiske oplysninger m. v. og er til enhver tid i stand til at oplyse om art af uddannelse, flyvemaskiner etc. etc. i de forskellige klubber. Endvidere giver den foreningens medlemmer forhåndsoplysning om arrangementer landet over, og arrangerer besøg til disse under de

mest favorable vilkår. L. A. T. Ege leder sektionen.

Medlemskontingentet er 12.00 kr. årligt for personlige medlemmer. Firmamedlemmer kan optages og skal betale kr. 50.00 årligt. Foreningens girokonto er 77783 og kan benyttes såvel ved indbetaling af kontingent, som ved bestilling af publikationer.

Aerosport/Air-Danmarks adresse er Julius Valentinersvej 15, Kbh. F. C. C.

KD 
FLYVELITTERATUR Lige
udkommet:

JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT 1950-51

Over 500 sider tekst og illustrationer

Kr. 72.45

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 2755 - 3955

Svæveplan til udvidet flyvning
sælges

Rhönbussard med bremseklapper
og bundkobling

Stamgruppen - Poul Nielsen

Stolpehøj 76 - Gentofte

Stamgruppen ønsker at optage
enkelte medlemmer med c-diplom
eller højere certifikat.

Henvendelse til

Poul Nielsen

Stolpehøj 76, Gentofte - Gent. 5853

1 kpl. sæt beslag

for

Grunau Baby 2 b

sælges billigt.

J. Nydén, Solsortvej 25, Randers

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . 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

DELE TIL SG-38

Da mange klubber sikkert ligger med delvis havarerede SG'ere ligesom vi henledes disse klubbers opmærksomhed på, at vi er købere til:

1 højreplan, 1 gitterhale, 1 sideror og 1 venstreklap og eventuelt sælgere af: 1 krop, 1 venstreplan, 1 haleplan og højderor og 1 højreklap + komplette beslag, alt i fin fin stand. Samtidig kan tilbydes 1 barograf 0-6000 m.

Svæveflyveklubben AVIATOR
Tordenskjoldsgade 10, Aalborg

Fra rekordernes verden

FAI har anerkendt følgende internationale rekorder:

Først en række hastighedsrekorder over 100 km lukket bane, alle engelske:

Flyvemaskiner under 500 kg fuldvægt: A. L. Cole, Comper Swift, 17/6-50 - 203.137 km/t.

Fra 500 til 1000 kg: R. R. Paine, Miles Hawk Speed Six, 17/6-50: 310.345 km/t.

1000-1750 kg: J. N. Somers, Miles Gemini III, 17/6-50: 271.084 km/t.

1750-3000 kg: Frk. R. M. Sharpe, Supermarine Spitfire 5 B, 17/6-50: 519.480 km/t.

3000-4500 kg: P. G. Robarts, Spitfire Trainer 8, 17/6-50: 528.634 km/t.

Amfibier: R. R. Colquhoun, Supermarine Seagull I, 22/7-50: 389.273 km/t.

Så to kvindelige svæveflyverekorder: Absolut højde (USA): Frk. Betsy Woodward med passager Vera Gere i en tosædet Schweizer TG-3, 7/4-50: 5364 meter.

Højdevinding: Samme flyvning: 3291 meter.

(Den absolutte rekord må være en fejl, da der kræves mindst 5000 m højdevinding, før absolut højde anerkendes. Red.).

En ægyptisk hastighedsrekord over strækningen London-Khartoum: Hassan Akef Bey, Curtiss C-46 A, 1/5-50: 289.656 km/t.

En distancerekord for flyvemaskiner under 500 kg: A. van Cotthem (Belgien) i Topsy Belfair fra Bruxelles til Biarritz, 945.03 km den 21/8.

Og endelig en fransk modelrekord for line-styrede modeller: A. Devillers, 4,81 ccm motor, 25/6-50: 172.116 km/t.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt, Hvidovrevej 294 C, Valby.

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.

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

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvedagskonkurrencernes resultat

Ringsted erobrede en førsteplads

Septembersøndagene så bedre ud, end de var. Termikken var ret svag, og større ændringer i resultaterne blev det ikke til. Ringsted nåede at få en smule mere højde, og Polyteknisk Flyvegruppe mistede en smule ved gennemgangen af resultaterne efter modtagelsen af kalibreringskurver.

Klasse I (varighed):

Polyteknisk Flyvegruppe	23 t. 08 min.
Århus Svæveflyveklub	15 t. 30 min.
Ringsted Svæveflyveklub	12 t. 43 min.
Aviator, Alborg	8 t. 37 min.
Odense Svæveflyveklub	5 t. 03 min.

Klasse II (højdevinding):

Ringsted Svæveflyveklub	8450 meter
Polyteknisk Flyvegruppe	7790 meter
Slagelse Flyveklub	6650 meter
Herning Svæveflyveklub	2600 meter
Odense Svæveflyveklub	2490 meter

Klasse III (distance):

Polyteknisk Flyvegruppe	751 points
Herning Svæveflyveklub	329 points
Slagelse Flyveklub	209 points

I varighed deltog endnu fire klubber med mindre resultater. Man har indtryk af, at en del klubber efterhånden har glemt eller opgivet at indsende resultater. I højde deltog endnu to, som imidlertid ikke (eller ikke rettidigt) indsendte kalibreringstabeller. De lå dog ikke på de første pladser.

Ifølge propositionerne udregnes på baggrund af de endelige resultater den bedste klub ved hjælp af placeringspoints (5 for førsteplacering, 4 for anden o. s. v.). Det giver følgende resultat for 1950:

Bedste klub:

Polyteknisk Flyvegruppe	14 points
Ringsted Svæveflyveklub	8 points
Slagelse Flyveklub	6 points
Herning Svæveflyveklub	6 points
Århus Svæveflyveklub	4 points

*

Sportsflyveklubben i København sætter priserne ned

Fra og med den 15. oktober d. å. har Sportsflyveklubben i København nedsat sine flyvepriser og indført et rabatsystem. Priserne pr. flyvetime er nu for KZ III og Auster 50 kr. for udlejning og 65 kr. for skole- og anden instruktionsflyvning; de tilsvarende priser for KZ VII er henholdsvis 65 kr. og 80 kr.

Fra samme dato betales leje af klubbens maskiner pr. dag med prisen for 3 timers flyvning som minimum med ret til 3 timers flyvning, medens overskydende flyvetid betales herudover.

Ved køb af flyvekort til 9 timers flyvning, udleveres nu 10 flyvekort, således at man i virkeligheden får 10 timers flyvning (udlejning med KZ III for 450 kr. eller 45 kr. pr. flyvetime, og kort til 10 timers flyvning med KZ VII kan købes for kr. 58,50 pr. flyvetime.

*

Modelflyvekalender:

3. 12. Sjette distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og årsrekordår slutter.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: Byen 5348 Postgiro: 25680
Kontoret er åbent fra kl. 12—17. Lørdag kl. 12—14.

Generalsekretæren træffes i kontortiden.

Dansk Luftsportsråd: Adr. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Sekretær: Willam Nielsen, Borthigsgade 4, 4., Kbhvn. Ø. - Telf. RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521
Formand: Civiling. Hans Harboe.
Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.
Civiling. Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Wermuth Jensen.
Civiling. Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852.
Formand: Johs. Thinesen, Lund pr. Hammerum.
Kasserer: Svend Terp, Kollegium III, v. 112, Århus.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),
Ved Stadsgraven 1, telf. Åmager 9695.
Generalsekretær: Fbrkt. E. C. Rydman,
Kongev. 153, Kgs. Lyngby, tlf. Fr.dal 7474.

Sæsonen begynder:

FARVEFILM 3. NOVEMBER

Kongelig Dansk Aeroklub afholder sin første foredragsaften i denne sæson fredag den 3. november kl 2000 i Polyteknisk Læresalstals foredragsaal, Sølvgade.

KLM's skandinaviske repræsentant, direktør J. Ludo de Jongh, vil forevise farve- og tonefilmen »Bound for Carribean«, en film om lufttrafikken i Vestindien.

Også foredrag 17. november

Fredag den 17. november kl 2000 afholdes foredrag i Nationalmuseets festsal. Docent ved Handelshøjskolen i København, Ejler Alkjær, vil fortælle om en flyverejse til Østasien, som han for nylig har foretaget for at studere trafikpolitiske forhold med specielt henblik på luftfarten.

Til begge disse møder har alle medlemmer af KDA og tilsluttede klubber adgang med ledsagere.

Danske Flyveres mødeaftener

Foreningen Danske Flyvere har planlagt følgende mødeaftener i den kommende sæson:

- 7. november 1950,
- 5. december 1950,
- 9. el. 16. januar 1951,
- 27. februar 1951,
- 17. marts 1951,
- 10. april 1951,
- 19. maj 1951.

Nærmere meddelelse om, hvad der skal ske de pågældende dage, vil senere blive meddelt medlemmerne.

Men gem ovenstående datofortegnelse — eller noter den i lommebogen.

Korrespondance

Nogle unge mennesker har bedt KDA om at hjælpe sig til korrespondance om model-, svæve- eller motorflyvning, og vi bringer hermed deres adresser i håb om, at det vil lykkes.

Jørgen Andersen, Skydebjerg pr. Årup st. (11 år, modelflyvning).
Egon Hansen, Ganneskovgård, Karise (18 år, model- og svæveflyvning).
Bendt Jensen, Egense mark pr. Egense, Fyn. (16 år, svæveflyvning).
Børge Toft, J. Baggesensvej 38, Århus. (13 år, svæve- og motorflyvning).
Gunnar Larsen, Carl Langesvej 54 st., Valby. (16 år, motorflyvning).
Poul Schultz, Tvende skole pr. Horslunde, Lolland. (15 år, motorflyvning).

Herning Svæveflyveklub

Herning Svæveflyveklub har holdt generalforsamling og omtrent samtidig holdt 5 års fødselsdag. Bestyrelsen med Gerhard Hansen som formand genvalgte og blev udvalgt med endnu to medlemmer. Startantal-let har været lidt mindre, men gennemsnitsflyvetiden større. Der var i det forløbne år kun taget få diplomprøver. Desuden var der afholdt et lille s-kursus. En flygtningebarak var formodelst 5000 kr. og meget arbejde fra medlemmernes side blevet indrettet til hangar.

Klubben har afholdt en opvisning på Herning flyveplads — ja endda to, for den første blev næsten ødelagt af dårligt vejr. Man havde fået et par fosedede 26-skoleglidere over fra naboklubberne, således at man kunne demonstrere svæveflyvning direkte for de interesserede tilskuere.

Iøvrigt har Herning f. eks. også hjulpet klubben i Viborg ved at demonstrere sin M13. Den ankom planmæssigt på en 37 km målflyvning, ført af Svend Michaelsen.

Malerier i Aeroklubben

For nylig havde KLM en udstilling i København, hvor der var udstillet et antal malerier af jorden og skyerne set fra luften. Også herhjemme er der malere, der tager deres motiver fra flyvningsverden. Det gælder således maleren Fritz Schrøder, der er gammel ballonobservatør.

Nogle af hans malerier med flyvemaskiner i skylandskaberne kan ses i KDA's lokaler.

Nye bøger i KDA's bibliotek

Siden sidste liste (FLYV nr. 5 1950 side 110) er biblioteket forøget med følgende bøger, af hvilke de 11 sidste er en gave fra Det kgl. Bibliotek, som KDA herved bringer sin bedste tak:

- W. Elchenberger: Segelflug. 1946.
- Yngve Norrvi: Boken om KSAK de første 50 år.
- W. W. Parrish: American Aviation Directory.
- Asher Lee: The Soviet Air Force.
- E. Miles: Supersonic Aerodynamics.
- E. Vincent: Gas Turbines and Jet Engines.
- Sells: National Directory Aviation Suppl.
- Geodætisk Institut: Danmark 1:100.000 (I-III).
- Jugoslavisk flyvetidsskrift årgang 1949.
- G. Bähr: Abenteuer zwischen Himmel u. Erde.
- Doernfeldt: Weltrekord-Segelflieger H. Dittmar.
- P. Supf: Der deutsche Flugsport.
- G. Zirwas: Flieger für die Heimat.
- W. Schultze: Wir bauen uns Flugzeuge.
- R. Italiaander: Segelflug in aller Welt.
- K. Koll: Die Flügelschlepper.
- Doernfeldt: Ein Junge — drei Weltrekorde.
- Liesel Bach: Bordbuch D 2495.
- Wolf Hirth: Handbuch des Segelfliegens.
- G. Brütting: Segelflug und Segelflieger.

Endnu to motorflyveklubber

Holstebro Motorflyveklub

Direktør Orla Olesen, Ford Motor Co., Nørregade, Holstebro.

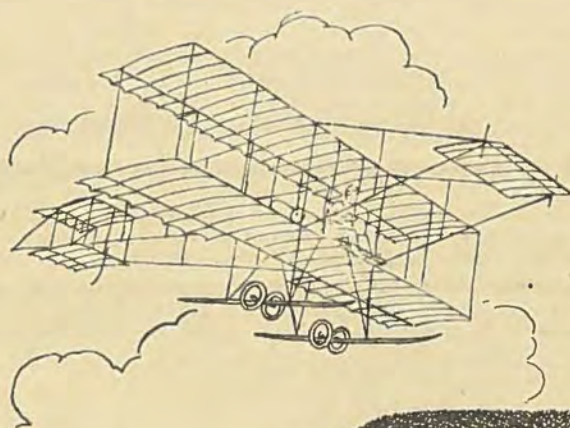
Midtjydsk Motorflyveklub

Fabrikant A. Flensborg, Søndergade, Herning.

Husk navn og adresse.

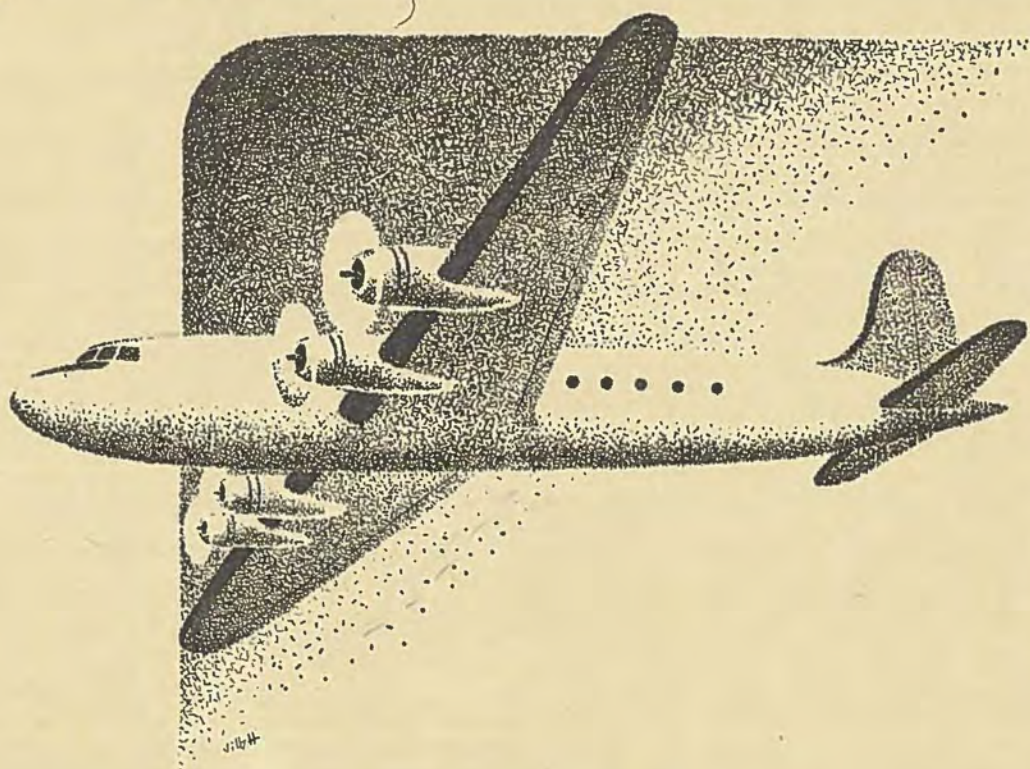
Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenders navn og adresse samt frakteret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: navn og 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 benzinen, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

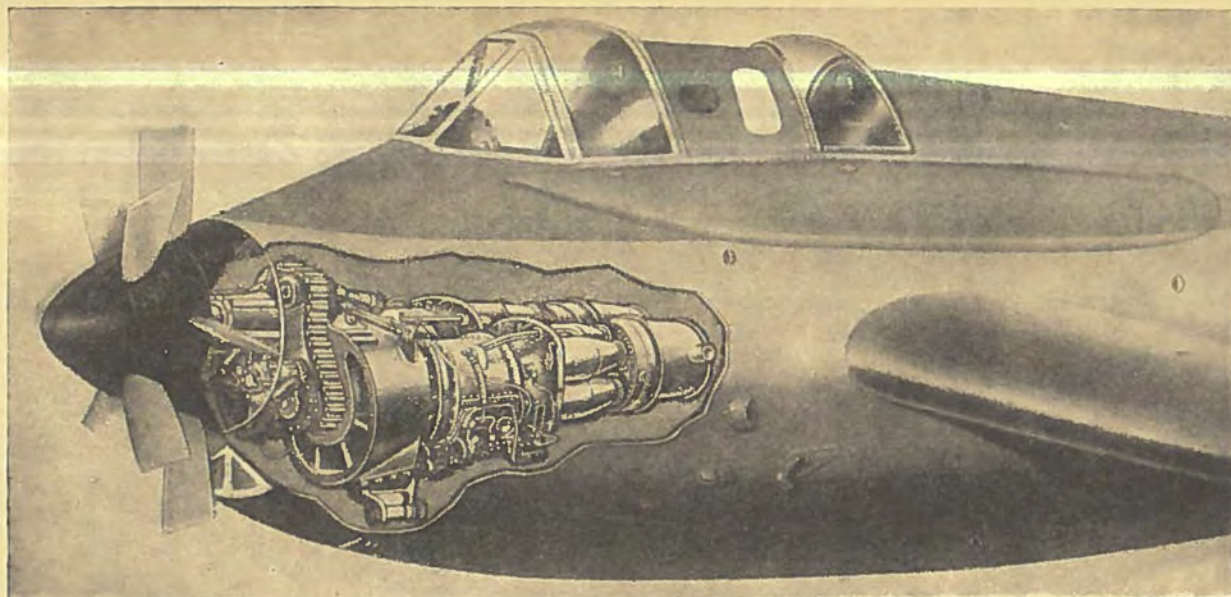
Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

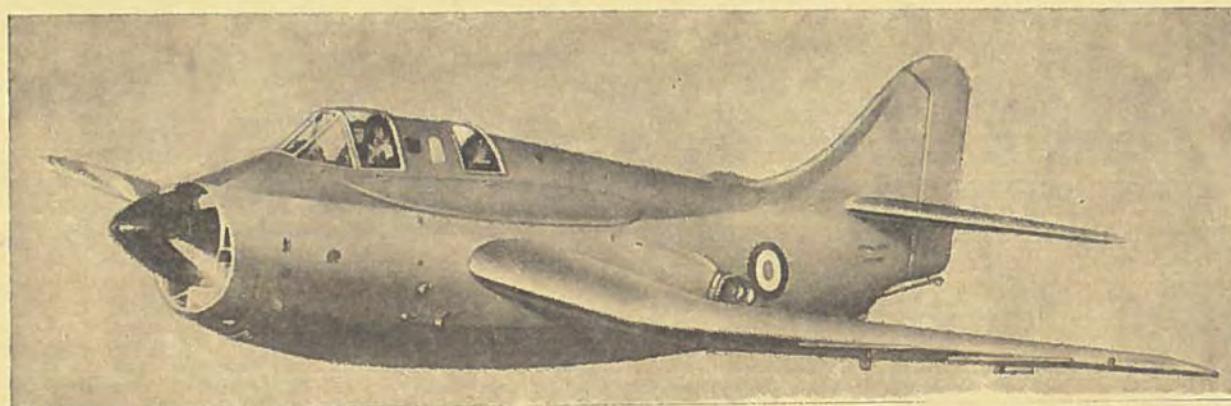
Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





MOTOREN, SOM TRÆKKER

(Armstrong Siddeley „Double Mamba“)



LUFTFARTØJET, SOM SLÅR

(To-motoret præstation i een motor-installation)

TO-MOTORER - UBADSBEKÆMPNING - HANGARSKIBS-BASER

FAIREY 17

REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND
CARL KONOW, KOLLEGIEHAVEN 39, CHARLOTTENL., DANMARK

THE FAIREY AVIATION COMPANY LTD. . HAYES . MIDDLESEX . ENGLAND



FLYV

23. ÅRGANG

— DECEMBER 1950 —

PRIS 50 ØRE



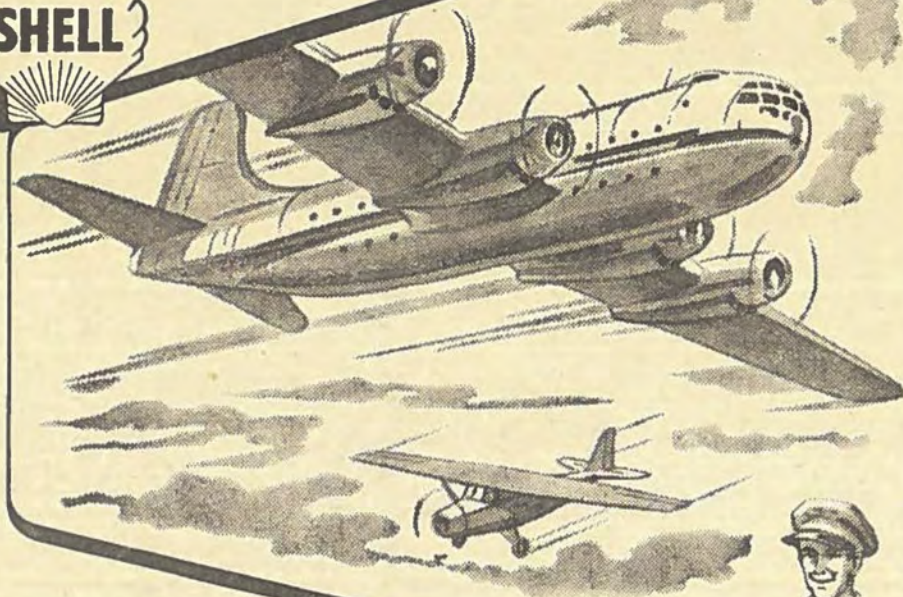
Flyvelærere og elever gør sig klar til flyvning på Flyvevåbnets skole på Avne.
Læs reportagen inde i bladet.

12

INDHOLD:

Med FLYV på Avne * Det nye SAS * Flyvning og alkohol *
Konkurrenceerfaringer fra Ørebro * Cleo for viderekomne

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
KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
OG **DANSKE FLYVERE**
MOTORFLYVNING - SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING

Nr. 12

December 1950

23. årgang

DET NYE SAS

SOM meddelt andetsteds i FLYV er forholdene vedrørende SAS endelig blevet helt afklaret, og det resultat, som de interesserede parter har kæmpet for at nå frem til i over 1 år, må hilses med den største glæde.

Der har lydt røster, som var imod et fasttømret SAS, men til alt held for den skandinaviske fremtids skyld vandt disse røster ikke genklang. Det ville også have været beklageligt, om det samarbejde, der een gang var blevet indledt mellem de tre skandinaviske luftfartselskaber, skulle være blevet sådelt i stykker.

Den fasttømrede sammenslutning, som de tre skandinaviske lande nu er gået ind for, har selvfølgelig krævet visse ofre fra alle sider, men disse ofre har ikke været forgæves.

Det luftfartsmæssige samarbejde mellem de tre lande betyder så uhyre meget. Ingen af dem ville — uden enorme økonomiske ofre — have kunnet klare sig alene i den vældige konkurrence, der givet ville komme; men som samlet enhed står de stærke og konkurrencedygtige — selv over for andre luftfartselskabers mest energiske forsøg på at vinde førerskabet.

Ingen af de tre lande har råd til at undlade at betale, hvad det nye og stærke SAS koster.

MED FLYV PÅ AVNØ



Eleverne ved at køre ud til start i KZ II-T og Chipmunk.

BESØG PÅ FLYVEVÅBNETS ELEMENTÆRFlyVESKOLE

NOVEMBER plejer at være årets mest grå og triste måned; men på en af månedens første dage forekom en strålende undtagelse fra denne regel, og på denne dag fløj FLYV's medarbejder fra Værløse ned til Avnø for at besøge elementærflyveskolen. I fortsættelse af vor artikel i sidste nummer side 242—43, »Flyvevåbnets flyveskoler«, ville vi nemlig gerne give læserne et personligt indtryk af skolen og livet på denne, og flyvevåbnet gav ikke alene tilladelse hertil, men befordrede os også fra og til Værløse i en Airspeed Oxford, der klarede denne tur på 25 minutter.

Avnø's historie

Jeg sidder i højre førersæde af Oxford'en med faldskærm uden på overfrakken og hjelm med telefoner på hovedet, så jeg kan følge radiotrafikken og tale med flyveren. Imidlertid er anlægget ikke alt for godt. Det kniber med at forstå hinanden, og mens Oxford'ens to motorer trækker os frem gennem soldisen over det smukke sjællandske efterårslandskab, går mine tanker

tilbage til tidligere besøg på Luftmarinestationen Avnø.

I 1935 tog jeg en afstikker fra en sommerferiecykeltur og husker tydeligt den lille station, hvor man endnu så Gipsy Moth foruden den nyere Avro Tutor. Mens luftmarinens flyveskole tidligere havde til huse i Ringsted, blev arealerne på Avnø lejet i 1930, og fra 1931 havde flyveskolen sit hjem her. Senere købte staten hele arealet inklusive gården Avnø, hvis landbrug nu lejes ud, og i 1937 blev stationen udvidet med nogle hangarer og en kasernebygning. Nu flyttede marinens jagere, der indtil da opererede fra Ringsteds lidet egnede flyveplads (utrolig tanke idag!) også til Avnø, og fra et nyt besøg i 1938 har jeg de bedste minder om livet dernede med Hawker Nimrod-jagerne, der gav en opvisning for nogle soldater, mens jeg var derude.

Så kom krigen og besættelsen. Mens mange af vore flyvepladser i denne periode skiftede udseende og nye opstod, så byggedes der ikke om på Avnø, som — da Oxford'en gjorde en pladsrunde og landede — viste sig stort set at se ud som for 12 år siden.

Hovedbygningen ligger ved en lille lund nogle hundrede meter fra pladsen og vir-

ker stadig ny. Ude ved selve pladsen ligger tre hangarer og nogle barakker. Pladsen er stadig en grøn græsmark på op til ca. 1000 meter i udstrækning — og ved landingen og rulningen føler vi, at den ikke er alt for jævn.

Flyvemaskinerne er dog skiftet, biplaner er vejet for monoplaner: en række KZ II-T og de Havilland Chipmunk samt en enkelt KZ VII står på række foran hangarerne, idet vi kommer i frokostpausen.

Eleverne bor i barakkerne ude ved pladsen. De har små tomandskamre og en dejlig fælles dagligstue. Spisningen foregår i en nydelig spisesal i hovedbygningen. Her findes også officersmesse og befalingsmændenes kvarterer, link-træner-rum, kontorer osv.

Genopbygningen efter krigen

Chef for såvel stationen som for flyveskolen siden 1947 er orlogskaptajn H. Westenholtz, der morsomt nok var elev på det



Chefen
for flyveskolen,
orlogskaptajn
H. Westenholtz.

første kursus i 1931 — dengang havde man endnu den gode gamle Avro 504 K, et biplan med en skov af stivere og en meget lang hale. Den kunne kun med vanskelighed gå rundt i et loop. Senere var Westenholtz nogle år i trediveerne instruktør på skolen, og nu efter krigen fik han den interessante opgave at genopbygge skolen. I begyndelsen var skolen en selvstændig enhed, men senere kom de forskellige skoler under fælles ledelse, for at man kunne opnå bedre kontakt mellem de forskellige led i uddannelsen.

Selve udvælgelsen af eleverne er et stort problem, som vi allerede har berørt i sidste nummer. Man skulle nu have mange flere elever ind end før krigen, og man ville naturligvis gerne benytte de erfaringer, udlandet havde indvundet i de år, vi havde haft pause. Efterhånden kom man frem til den nuværende metode med lægeprøver, intelligensprøver, karaktermæssige prøver og håndelagsprøver. Mens man ved at lade eleverne skrive en selvbiografi og ved at interviewe dem kan få visse indtryk, så har man en ganske morsom prøve, som ofte fortæller langt mere om en mands egnet-hed; det er den såkaldte gymnastikprøve. Her giver man manden en kort instruktion i nogle øvelser, han dels selv skal udføre, dels få et par værnepligtige til at foretage. Man får her et indtryk af hans evne til at opfatte og udføre en besked, til at sætte andre i arbejde — alt under det pres, en sådan prøve foran en kommission er. Man kan endog finde på at »generere« ham, råbe, skælde ud — blot for at se, om han bevarer fatningen eller i en sådan uvant og kritisk situation vil tabe hovedet og gå helt i stå.

Men som sagt er det ikke enkelte, men en lang række prøver, der er afgørende. Resultaterne af udtagelsesprøverne giver god

grund til at antage, at vore prøver er på højde med udlandets.

Orlogskaptajn Westenholtz havde lejlighed til at studere tilsvarende forhold i Sverige, og selve uddannelsesprogrammet blev lagt på grundlag af svenske, engelske og danske erfaringer. En anmodning om bistand fra det svenske Flygvapen blev overordentligt imødekommet, idet svenskerne sendte selve chefen for deres elementærskole, major Wilander herover hele to måneder i 1947. Han bistod også med gode råd ved det første instruktørkursus og så skolen begynde at fungere. Der er stadig god kontakt mellem de svenske og danske flyveskoler.

Mange problemer at slås med

Opbygningen af skolen i disse år, hvor man nok har været klar over, at det bar hen mod et fælles flyvevåben, men hvor man manglede en ny forsvarsordning og på mange områder måtte arbejde under både uvisse og interimistiske forhold, har ikke været helt let.

Man har f. eks. ikke kunnet uddanne instruktører på samme måde som i Sverige, hvor man igennem uddannelsen finder frem til folk, der både egner sig og er villige, ligesom man indlægger deres instruktør-virksomhed på en sådan måde i deres flyverkarriere, at den regnes dem som en fordel. Instruktørerne på Avnø har været mange og stadig skiftende på grund af den herskende personelmangel. På disse få år har der ialt været et halvt hundrede forskellige instruktører, som imidlertid er gået op i arbejdet med stor interesse.

En anden vanskelighed er, at uddannelsen siden 1948 må foregå hurtigere, da man skal have mange uddannet.

Materielt set har forholdene heller ikke været ideale. Man begyndte den første sparsomme uddannelse i 1946 med to KZ-III. Siden kom KZ II-T, hvoraf der blev leveret 15, men som der nu kun er en lille halv snes tilbage af. Med den forøgede uddannelse var det pludselig for lidt. Man måtte derfor se sig om efter andre typer. Skandinaviske Aero Industri gav tilbud på forskellige moderne projekter og kunne også have bygget en moderniseret KZ II-T, men man skulle bruge maskinerne hurtigere, end en ny type kunne fremstilles. Af de typer, der blev prøvet, var man vist mest begejstret for den amerikanske Beechcraft Mentor, men valgte som bekendt de Havilland Chipmunk, der hurtigst kunne leveres. Det varede alligevel en tid, inden disse ti kom, og p. gr. af mangel på visse reservedele har man i virkeligheden ikke ti til rådighed på een gang endnu. Man er iøvrigt indstillet på, at ingen af de to anvendte typer kan anses for at være tilfredsstillende som moderne skoletyper i en længere årrække. Lad os håbe, at man i så god tid planlægger købet af mere moderne materiel, at det kan blive dansk materiel, for skolemaskiner kan vi i hvert fald selv lave.

Iøvrigt er det ikke alene flyvemaskiner, man ikke har haft nok — og det helt rigtige — af, men også andet undervisningsmateriel. Anskuelsesmateriel, films o. s. v. letter undervisningen meget både for eleverne og for lærerne, og det kan man bruge mere af.

Uddannelsens praktiske gennemførelse

Når et hold elever kommer til Avnø, har disse været gennem to måneders elementær rekrutuddannelse, hvor de næsten skal have

lært så meget som almindelige rekrutter på seks måneder. De kommer nu pludselig til friere forhold. Mens de har været under streng kommando, skal de nu pludselig til at være mere selvstændige og vise initiativ — en ret vanskelig overgang for nogle.

Af praktiske grunde bliver de delt op i to klasser, A og B, med hver sin klasseinstruktør (i øjeblikket premierløjtnanterne G. L. Reimer og N. B. Larsen). Hver klasse opdeles i 7-8 flyvehold à 4 elever.

Dagen begynder tidligt — der er en halv times instruktion i dagens flyvemæssige opgaver allerede før flagparaden kl. 8 — og man indretter sig således, at den ene klasse flyver om formiddagen, mens den anden har teori. Om eftermiddagen bytter man om. Da det ganske naturligt er mest effektivt at have teori om formiddagen, hvor eleverne er mest friske, skifter man om hver uge.

Flyveklassen er først til briefing, hvor de får oplysninger om vejret og praktiske forhold ved øvelserne. Så gør de og instruktørerne sig klar, motorerne startes, og flyvningen begynder. Hver elev flyver gerne to »pas«, som det hedder, à ca. 40 minutter. I den øvrige tid ligger de ikke på ryggen i græsset, men har skydning, morse, link eller anden undervisning.

Man følger naturligvis uddannelsesplanen så vidt muligt. Da instruktørerne kan skifte, er lektionerne nummererede og nøje fastlagt. Imidlertid spiller vejret ofte ind og forskubber undervisningsplanen noget. Kurver og tabeller føres, så man stadig kan følge, hvordan uddannelsen skrider fremad. Eleverne får også karakterer af instruktørerne, så man stadig kan slå op og se, hvordan det går dem. I det hele taget bliver der naturligvis en hel del papirarbejde for lærerne og ledelsen.

Mens der ikke mere udstedes militære certifikater (mange får sig udstedt et privatflyvercertifikat), så er der naturligvis visse prøver under uddannelsen — kunstflyvningsprøve, navigationstur, ottetalsprøve, hårdvindsprøve (i mindst 40 km/t vind), mærkelandsprøve, højdeprøve og instrumentflyvningsprøve.

Både i papirer og i tiltale betegnes eleverne ikke med navne, men på den anden side heller ikke med numre. De får derimod et navn med tre bogstaver, dannet af deres navn, f. eks. hvis en mand hedder P. E. Nielsen, kan man kalde ham PEN eller NIL, og hedder han Rasmussen, kan han komme til at hedde RAS eller MUS. I listen fandt vi navne som KOF, DØS, TES, PØR, ROL, LIS, IRI o. s. v.

Første hold til USA

Det var hold EK 1950 I, vi besøgte. Oprindeligt bestod det af 61 elever, udtaget blandt 350 ansøgere. De havde nu godt 30 flyvetimer (og kan utvivlsomt betydeligt mere end en privatflyver, når han på det stadium får certifikat), men var skrumpet ind til kun 27. Midt i november kom et nyt hold på 65 ind til Værløse, udtaget blandt et mindre antal ansøgere end foregående hold.

Både eleven og skolen er naturligvis ked af det, når en elev må gå fra. Man har fulgt ham nøje og givet ham enhver mulig chance, før han må afgå. De afgående indrømmer gerne dette. De kommer så til at aftjene deres værnepligt og har måske fået flyveuddannelse nok til et privatflyvercertifikat. Mærkeligt nok foretrækker en stor del at forblive på Avnø. Man skulle tro, det var trist at gå rundt som værnepligtig og se

kammeraterne flyve videre. Men skolen er glad herfor og kan bruge dem i flyveledelse o. s. v., hvor en mand med en vis flyveuddannelse naturligvis kan gøre meget mere gavn end en værnepligtig uden kendskab til flyvning.

De lykkelige, der bliver hængende af dette hold, bliver de første, der kommer til USA til uddannelse, antagelig i Texas. De forenede Stater har tilbudt Danmark at uddanne os 150 flyvere — det koster dem en bagatel af en kvart million kroner pr. mand! Vi skal kun betale deres løn og rejse. De skal være i USA et år og får 200–250 flyvetimer og ender med at flyve Republic Thunderjet — en type, der synes at blive aktuel i europæiske flyvevåben for tiden, måske også i Danmark.

Det netop indkaldte hold kendte endnu intet til disse planer, da de meldte sig, men man venter, at der bliver øget tilstrømning til skolerne i 1951.

Glimt fra virksomheden

Den dag, vi besøgte Avnø, var det stille vejr med klar blå himmel, en vidunderlig efterårsdag. Programmet stod på kunstflyvning. Efter frokostpausen gjorde eleverne sig klar i praktiske flyverdragter, varme støvler, flyverhjelme samt svømmevest. De fik vejrmelding og instruktioner og stillede sig op foran hangarerne med deres faldskærme. Også instruktørerne samles, og snart går det ud til maskinerne. De startes, kører ud til start og går en efter en i luften og fordeles til forskellige sektorer af luftrummet omkring Avnø for ikke at genere hinanden. Nogle få bliver på pladsen og øver landinger.

Mellem de to forreste hangarer byggede tyskerne et luftværnstårn, og på toppen af det har man nu indrettet et tårn med flyveledelse. Her residerer løjtnant H. D. Nielsen med radiotelefoni og lyssignaler. Foreløbig har man nu kun radio i Chipmunk, så der er ikke samme forbindelse med KZ II'erne. Ligesom inden for den civile luftfart anvender man nu den internationale engelske fraseologi.

Iøvrigt har dette hold en hel del ekstra undervisning i engelsk a. h. t. USA-turen. Der er faktisk en lang og anstrengende arbejdsdag, men til gengæld holdes lang week-end, idet både lørdag og søndag er fri.

Flyvemaskinerne

Skolen har nu en lille halv snes af hver af typerne KZ II-T og Chipmunk, der begge er lavvingede typer med sæder bag hinanden, samme motor og stort set samme præstationer. De kan derfor godt bruges sammen. Nogle begynder på KZ II, andre på Chipmunk. Efter solostadiet skoles KZ-eleverne om til Chipmunk, det tager kun en times tid. Det omvendte finder ikke sted. En overgang udførte man forsøg med anvendelse af KZ VII. Det viste sig, at overgangen fra denne type til KZ II-T efter solostadiet var vanskelig. Derimod kunne man godt have anvendt KZ VII til navigationsture o. lign., når eleverne var skolet op på KZ II-T.

Selv om KZ II-T og Chipmunk er ret ens, så er der dog betydelige forskelle. KZ II-T er åben, Chipmunk lukket. Som bekendt var prototypen til KZ II-T lukket, men på det tidspunkt foretrak man endnu åbne maskiner. Nu er der ingen tvivl om, at man — især ved vintertid — foretrækker den langt bekvemmere Chipmunk.

Med FLYV i de Havilland Chipmunk

Den er også bedre udrustet med instrumenter, og så er der VHF-radioen, som både giver god forbindelse udadtil og mellem lærer og elev. Jeg havde lejlighed til at prøve en lille tur i Chipmunk, som man straks bliver forelsket i. Behagelig og levende at flyve, velindrettet og bekvem er den. Støjen generer ikke meget, og her kunne jeg langt bedre end i Oxford'en tale med føreren. Også samtalerne med tårnet og fra andre maskiner til tårnet var lette at opfatte.

Ved siden af Chipmunk, der helt er bygget i metal, og virker langt mere moderne og gedigen, falder KZ II-T igennem, selv om også den er rar at flyve. Det er ingen kritik af KZ II-T, der, selvom den er konstrueret nogenlunde på samme tid som Chipmunk (konstrueret af de Havilland i Kanada), dog kun er en forbedring af en type fra før krigen), mens Chipmunk er en helt ny type, baseret på krigsårenes erfaringer.

Chipmunks understel anses også for bedre, og dens flap giver en stejlere glidevinkel end luftbremsen på KZ II-T. Man regner med ved anvendelsen af Chipmunk at kunne spare nogle timer ved omskoling til Harvard, fordi dens landingsegenskaber ligger meget nærmere tungere maskiners. Med flap skal den flyves ind og landes med motor.

Chipmunk er lidt vanskelig at tage ud af spind, hvorfor man foreskriver ret stor sikkerhedshøjde til kunstflyvning med denne type.

Ved sammenligning mellem de to typer må man ikke undlade at bemærke, at Chipmunk koster ca. det dobbelte af KZ II-T!

★

Desværre var der kun tid til en kort tur. Besøget på Avnø nærmer sig sin afslutning. Vi kunne fortælle meget mere herom, men pladsen tillader det ikke. Vi kan heller ikke nævne alle de venlige mennesker, vi traf, men noterer dog, at næstkommanderende på skolen er kaptajn H. Hummelgård. Og skal man nævne endnu en person, må det være den mand, der repræsenterer traditionen på Avnø, kvartermester Madsen, som har været dernede lige fra stationens oprettelse i 1931.

Vor mekaniker har startet Oxford'ens motorer. Vi tager afsked og sætter os ind ved siden af premierløjtnant P. A. Jensen. Ingeniør Stellfeld, der har været nede og undervise i motorlære, kravler med ind, og så går det gennem begyndende eftermiddagsdis hjem til Værløse, mens eleverne laver loop og rulning og spind og mange andre manøvrer under den blå himmel over det smilende landskab.

De kan sagtens!

PW



Fra oven:

Flyveledertårnet og den gamle hangar.

Der arbejdes i tårnet.

Instruktion før dagens flyvning.

Så går det ud til maskinerne.

En Chipmunk kører ud til start.



ENIGHED OM DET NYE SAS

De nordiske trafikministre har godkendt planerne for det snævrere samarbejde

Godkendelse af rigsdagen ventes i nær fremtid

På et møde i Oslo den 8. november blev der opnået enighed om det skandinaviske luftfartssamarbejde. Tilstede på mødet var trafikminister Nils Langhelle, Norge, trafikminister Torsten Nilsson, Sverige, og trafikminister Victor Larsen, Danmark, det skandinaviske embedsmandsudvalg, de nordiske luftfartsdirektørers chefer og repræsentanter for SAS.

Efter mødet, som holdtes for lukkede døre, udsendtes et communiqué, hvori der blev givet meddelelse om, at ABA, DDL og DNL vil blive slået sammen til SAS.

Communiquet siger endvidere, at det under drøftelserne klart er fremgået, at selskaberne på basis af deres tidligere erfaringer ikke anser den nuværende form for samarbejde for hensigtsmæssig, idet man ikke i fuld udstrækning har kunnet udnytte fordelene ved et samarbejde. Endvidere har princippet for opgørelse selskaberne imellem medført, at selskabernes interesser har været forskellige, så deres anstrengelser for at opnå det bedst mulige resultat ikke har kunnet koordineres på den mest hensigtsmæssige måde. Dersom samarbejdet skal fortsætte, må det efter selskabernes opfattelse udbygges til en total sammenslutning for at undgå unødige omkostninger og for at skabe en enhedspolitik.

Endvidere siges det, at det vil være en fordel både for hvert enkelt land og for Skandinavien som helhed, at der dannes et fælles konsortium, der er i stand til at optage konkurrence med de udenlandske luftfartselskaber på en mere effektiv måde, end de tre nationale selskaber hver for sig vil kunne gøre.

Derfor beslutter man nu samarbejdets gennemførelse.

I deres drøftelser har trafikministrene også taget ønsket om at udbygge det nordiske samarbejde i betragtning. De er af den opfattelse, at SAS vil danne et naturligt led i det nordiske økonomiske samarbejde, som de skandinaviske regeringer lige siden krigens slutning er gået ind for. Man finder også, at samarbejdet er i overensstemmelse med de principper, der ligger til grund for det europæiske økonomiske samarbejde, og at forslaget må vurderes på baggrund af den anbefaling, som europarådets forsamling afgav i august om oprettelse af europæiske selskaber. De tre ministre tilføjer også, at et internationalt luftfartssamarbejde af den art, som selskaberne er enige om, er i overensstemmelse med Chicago-overenskomsten om international luftfart.

* * *

Efter ministermødet i Oslo er grundlaget for udarbejdelse af de lovforslag, som skal forelægges rigsdagen i de tre lande, tilvejebragt, og det kan forventes, at der vil være udarbejdet forslag, som kan fremlægges for de respektive lovgivende forsamlinger i løbet af forholdsvis kort tid; man regner med behandling på rigsdagen inden jul.

* * *

Den plan, som embedsmandsudvalget fra de tre lande havde udarbejdet, og som blev forelagt ministrene, går ud på følgende:

DDL, DNL og ABA skal ikke længere drive selvstændig flyvevirksomhed, men bliver finansielle »holding«-selskaber i konsortiet SAS, der overtager den egentlige flyvning for fælles regning.

Den samlede kapitalindsats bliver ca. 200 millioner kroner, af hvilke ca. 165 mill. kr. er bundet direkte i flyvemateriel og reservedele etc.

I hvert af de tre lande vil staten komme til at eje 50 % af aktierne, som den allerede gør i Norge og Sverige, hvorimod den danske stat må tegne for ca. 14 mill. kr. nye aktier, efter at DDL's aktiekapital er nedskrevet med det tab, der forelå den 30. september, antagelig ca. 27 %. Herefter vil aktiekapitalen andrage 36 mill. kr.

Ordningen skal strække sig over 25 år. Det foreslås, at staten skal overtage betaling af afdragene på DDL's faste obligationslån på 21,7 mill. kr. i fem år (ca. 8 mill. kr.). Endvidere regner man med, at de beløb, DDL de sidste år har fået fra staten og Københavns kommune, helt eftergives.

Der anmodes de tre stater om en årlig økonomisk støtte i form af garanti mod tab i en overgangsperiode på 5 år, i hvilken staternes ansvar dog begrænses til 2 mill. kr. i Danmark og Norge, 2,2 mill. kr. i Sverige.

Nogen større nedskæring i personalet ventes ikke. SAS har ca. 3400 funktionærer, og efter en overgangsperiode på flere år vil dette tal komme ned på 2900 som minimum. Funktionærerne ventes at ville komme til at fordele sig med 6-700 i Norge, 7-800 i Danmark og ca. 1100 i Sverige, hvortil formodentlig kommer funktionærerne uden for Skandinavien.

Hertil kommer så 1900 arbejdere i værksteder og hangarer.

Man regner med at kunne spare ca. 12 mill. kr. årlig i administration, idet denne vil gå ned til ca. 65 mill. kr. + ca. 15 mill. kr. i udlandsorganisationerne. Den samlede bruttoindtægt for 1951 anslås til ca. 200 mill. kr., hvoraf en stor del er tilførsel af fremmed valuta.

De tre landes andele i SAS bliver stadig 2/7 til Danmark og Norge, 3/7 til Sverige.

SAS giver afkald på ret til at beflyve de indenlandske ruter og har til gengæld ikke pligt til at beflyve tabsgivende indenlandske ruter. Staten kan dog gennem moderselskabet pålægge SAS at drive en sådan trafik, når den betaler det dermed forbundne underskud. I Danmark har dette underskud andraget ca. ¼ mill. kr.

65 trafikflyvemaskiner

Flyvemaskineparken kommer til at bestå af 25 firemotorers trafikflyvemaskiner (14 DC-6, 9 DC-4 og 2 Short Sandringham) samt 40 tomotorers maskiner (SAAB Scandia og Douglas DC-3).

I øjeblikket er denne flåde imidlertid ikke fordelt i det vedtagne forhold 2:2:3. Derfor skal DDL og DNL købe hver en ny DC-6 til ca. 7 mill. kr. stykket. DDL skal endvidere købe reservedele for 11 og DNL for 17,5 mill. kr.

Man regner med, at hovedsædet i hvert fald foreløbig kommer til at ligge i Stock-

holm, da København, der ligger mest praktisk, ikke har den nødvendige kontorplads til formålet.

Øverste chef bliver sandsynligvis direktør Per A. Norlin, Sverige, assisteret af direktør Viggo Rasmussen, Danmark, og direktør Per Backe, Norge. Civilingeniør Per Kampmann, der har haft så stor andel i opbygningen af SAS, ventes at trække sig tilbage fra den daglige ledelse, men får formodentlig en fremtrædende plads i bestyrelsen.

★

Ny pris på FLYV

I abonnement og løssalg

Prisen for FLYV har trods de store prisstigninger på alle de andre områder hidtil ikke været forhøjet.

Læserne vil sikkert forstå, at vi i en tid, hvor papir, trykning, klichéer og porto stiger og stiger, ikke kan blive ved at levere FLYV til samme pris. I sammenligning med tilsvarende danske tidsskrifter og med vore udenlandske kolleger er FLYV efterhånden blevet et meget billigt blad.

Fra 1. januar 1951 beklager vi imidlertid nødtvungent at måtte fastsætte følgende pris:

Pr. årgang kr. 9,00.

Pr. nummer kr. 0,75.

hvilket vi herved tillader os at meddele vore abonnenter og faste købere.

Abonnenter anmodes venligst om selv at indsende beløbet for årgang 1951, kr. 9,00 (eventuelt ½ årgang til kr. 4,50), hvorved opkrævningsgebyret spares. Beløbet kan indsendes på postgirokonto 23824.

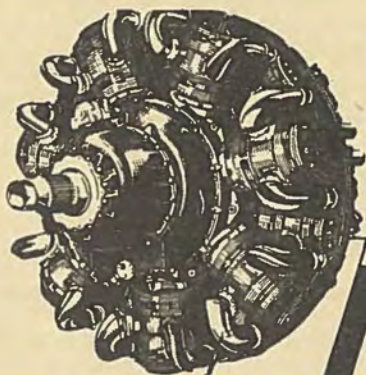
Modtager vi ikke Deres indbetaling inden 15. december, vil opkrævning blive udsendt.

Såfremt De IKKE ønsker at fortsætte abonnementet, vil vi være taknemmelig for meddelelse herom.

Til KDA's medlemmer

Personlige medlemmer af KDA samt organisationsmedlemmer i motor- og svæveflyveklubberne får FLYV som medlemmer af KDA og betaler herfor gennem deres kontingent. De berøres ikke af forhøjelsen.

FLYVs Forlag, Vesterbrogade 60.
København V.



HERCULES MOTORER

1000

1000 timer mellem hvert hovedeftersyn ...

„Bristol“ Hercules 634 motorer er nu blevet godkendt af Air Registration Board til 1000 timers drift mellem hovedeftersynene.

Motorens hidtidige levetid mellem hovedeftersynene var 900 timer, og udvidelsen til 1000 timer er resultatet af prøver med flere motorer i denne lange periode. „Bristol“ ventilløse motorer går i hele perioden mellem hovedeftersynene uden nogen anden inspektion end den rutinemæssige vedligeholdelse af tændrør, filtre etc. Der er intet topeftersyn, og de fulde 1000 timer bliver udnyttet uden at fjerne eller udskifte hverken topstykker eller stempler.

Hercules motorens fremragende pålidelige og økonomiske drift har givet den ventilløse motor et godt ry blandt luftfartselskaberne, og den har endnu engang givet beviser for Hercules og Centaurus motorernes velegnethed til brug i transportluftfartøjer.



1000 timer mellem hovedeftersyn svarer til mere end $2\frac{1}{2}$ flyvning jorden rundt

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

Dagspressen og flyveulykkerne

En journalist fremsætter nogle synspunkter, som alle inden for flyvningen kan tilslutte sig

Af Arne Christiansen

DEn, der har skoene på, ved bedst, hvor de trykker, siger et gammelt ord, og den, som skriver disse linier, er i den heldige situation at vide, hvad en redaktionssekretær kan og i reglen vil forlange, når der er tale om flyvning og navnlig om mindre heldig flyvning, der for de fleste stadig er synonymt med begrebet *godt stof*.

Samtidig har jeg også som privatflyver været ude for af en sikkert velmenende kollega at få en — skal vi sige mindre korrekt landing — pustet op til en dramatisk handling, hvor både ordene livsfare og rådsnæthed blev anvendt — skønt inderligt overflødige i den pågældende situation.

Hermed være baggrunden givet for følgende, der har bud til pressens luftfartsmedarbejdere, såvel hovedstadens organiserede som alle dem, der bl. a. også beskæftiger sig med flyvning, og som altid er parat til at slå et slag for flyvningen, når det behøves.

Ud fra det nævnte synspunkt: *Godt stof* gøres der mellem år og dag flyvningen utallige bjørnetjenester. Der er en udpræget tendens til i dansk presse — jvf. engelsk, hvor man finder en helt anden indstilling — til at gøre ethvert motorstop, enhver hård landing, hvor der ryger et understel, til tospaltede artikler, ja, ofte forsidestof. Det er dog årtier siden, biluheld med »kun materiel skade« har været mere end en petitnotis værd, og der skal ske meget, før chaufførens navn bliver nævnt. Men er en flyver ude for et uheld af samme omfang, omend af anden karakter, ja, så er endog pilotens billede undertiden at finde i avisen, dette til trods for, at flyvemaskinen for længst er et anerkendt led i det moderne samfunds kommunikationstjeneste.

Lad være, at der gives den mest velmenende skildring af den trods alt ringe begivenhed, så bærer vedkommende pressemand dog ved til det bål, der hedder mistilliden til flyvningen, og det bliver en i høj grad negativ indsats både for flyvningen som sådan og — hvad værre er — for det samfund, som har brug for flyvningen.

Her skal ingen bestemt hænges ud, men mange husker sikkert, hvorledes pressens radioavis for mindre end to år siden gik i spidsen for dette specielle arbejde ved i sin oversigt simpelthen at annoncere »Dagens flyveulykke«.

Omvendt måtte der selvfølgelig slås ned med hård hånd, hvis nogen forsøgte at skjule noget i forbindelse med flyveuheld og -ulykker. Jeg skriver udtrykkelig forsøgte, da det vist endnu ikke har været tilfældet. Tværtimod, dog også fra myndighedernes side er der på det sidste sket en heldig udvikling henimod at hjælpe pressen til den rette belysning af flyveulykkerne. De officielle rapporter fra luftfartstilsynet må hilses med glæde.

Også på anden måde giver overdimensioneringen af flyveulykker sig udslag — ofte på en måde, der burde afføde læserprotester. Det er ikke lang tid siden, at en spiseseddel med »To flyvemaskiner kollideret i lufthavnen« dækkede over et sammenstød på

jorden mellem to sportsmaskiner, hvor den materielle skade kunne skrives med trecifrede tal. Ingen mennesker var kommet noget til.

»Ny flyveulykke med 30 dræbte« ses ugentlig både på spisesedler og forsider, selv om telegrammet kommer fra Bolivia, Bagindien eller Australien. En tilsvarende tog- eller bilulykke i de pågældende lande ville så sikkert som amen i kirken enten have i papirkurven eller højst under rubriken »Kort fortalt«.

Selv snese af artikler om luftfartens sikkerhed belyst af tal skildret fra selvpoplevelser tæller intet mod een bombastisk ulykkesreportage. Den mentalitetsændring, der trods den megen tale om vor airminded generation stadig mangler hos det brede lag af den danske befolkning, kommer ikke, før store dele af den danske presse anlægger en anden vurdering af flyveulykernes nyhedsmæssige værdi. Hvad skal man gøre den dag, da der måske indtræffer en katastrofe over dansk område, når de store overskrifter er ofret på sportsflyvemaskiners nødlændinger herhjemme og transportflyvemaskiners ødelæggelser på den anden side kloben?

Arne Christiansen.

★

Flyvende blomster

De fleste blomster, som sendes fra Rivieraen til Nordeuropa, kommer pr. luftpost. I det forløbne år har Air France alene fragtet ca. 17.000 tons blomster til Skandinavien, England, Belgien og Nordafrika. På grund af en særlig omhyggelig indpakning og den hurtige transport, kommer blomsterne friske og duftende til deres bestemmelsessted.

FLYVEULYKKEN

den 8. november

Onsdag den 8. november fandt der en flyveulykke sted ved Sunds nær Herning. En Gloster Meteor 7 »eksploderede« i luften, hvorved flyverne, løjtnant af reserven Harry Staunsholt Nilsson og flyverløjtnant af 2. grad Mogens Back blev dræbt. Nilsson var 27 år og efterlader sig hustru og to børn. Han var fra København. Back, der var fra Randers, var 22 år og ugift.

Efter de første undersøgelser på ulykkesstedet kunne havarikommissionen ikke afgive nogen erklæring om, hvorfor maskinen forulykkede.

Nogle dage senere udsendtes imidlertid en erklæring om årsagen. Undersøgelserne havde vist, at låsemekanismen på venstre understel havde svigtet, så dette ved den kraftige overgang fra vandret flyvning til stigning var røget ud. Ved den store hastighed, hvormed maskinen fløj, bevirkede dette, at den brød sammen i luften.

★

Hangarflyvning

Elev på første soloflyvning landede med for stærk fart og bremsede hårdt med det resultat, at fartstøt gik rundt. Tilfældet fandt eleven hængende uskadt i sikkerhedsseleerne med hovedet nedad. Han løsnede disse, faldt ud og brækkede et ben!

Eddie Rickenbacker, Amerikas berømteste krigsflyver, var en overgang salgsdirektør for General Aviation, hvis president og chef-konstruktør var Anthony Fokker. »Ricke« var således ansat hos den mand, hvis storartede krigsfly han kun altfor godt kendte fra luftkampe under verdenskrig no. 1.

Det er forekommet, at det under flyvning med reaktionsdrevne fly har været umuligt at aflæse instrumenterne. Den totale mangel på vibration forårsagede, at disse »sad faste« eller viste unøjagtigt. For at afhjælpe dette, har man installeret en lille vibrator på instrumentbrættet.

Mølvig ønsker glædelig jul



24. december i lufthavnen: Der står sådan en mærkelig mand og spørger, om han kan chartre en fragtmaskine i aften.



18 nye oversøiske "CLIPPERS"



PAN AMERICAN SLUTTER SIG TIL DEN STORE DOUGLAS DC-6 FAMILIE

Pan Americans indkøb af en flåde af DC-6'ere samler atter verdens opmærksomhed om denne fremragende Douglas-maskine, som har mere end 13 billioner miles i driftsikker passagerflyvning bag sig. Antallet af førende luftfartselskaber i den berømte DC-6 familie er hermed bragt op på 19.

DC 6B er længere, tungere og kraftigere end standardtypen DC-6, og blev valgt af Pan American, fordi tekniske og praktiske undersøgelser overbeviste dem om, at den var den bedste i sin klasse til opfyldelse af alle internationale krav.

Den nye maskines karakteristiske egenskaber er top-præstation med lave driftsomkostninger, over-

legen start- og flyvepræstationer med fire Pratt & Whitney R2800-CB 17 motorer, og tryklufsanlæg for flyvninger op til 25.000 fod.

Maskinerne har privatkabine fremme foran vingen. Passagerrummet kan hurtigt omdannes til soveplads for 44 passagerer, til en standard-model med siddeplads til 58 passagerer eller fuldt udnyttet med plads til 84.

DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC., SANTA MONICA, CALIFORNIA, U.S.A.

European Division: 1470 Chaussee de Haecht, Bruxelles, Belgien
New York City: 230 Park Avenue, New York 17, New York

STOL PÅ DOUGLAS

30 ÅRS ERFARING



FLYVNING OG ALKOHOL

Læge Harald Harpøth, der i nr. 10 fortalte om rygning og flyvning, fortæller her om alkoholens virkninger

NAR man færdes blandt flyvere, hører man ofte diskutere, hvorvidt det spiller en rolle at tage en lille »genstand«, lige inden man flyver hjem, og om det netop ikke var på sin plads at gøre det, når man var en smule træt efter en tur i luften. Det er for at klargøre disse forhold, jeg tillader mig at fremkomme med denne lille meddelelse, som jeg synes er på sin plads, da flyvningen er ved at blive så almindelig. Men først er det nødvendigt at fortælle Dem, kære læser, lidt om det hele problem og lidt om alkohol i det hele taget:

Alkohol er en farveløs vædske, der dannes ved gæring af sukker, der findes i visse planter, hvoraf druerne indtager en første række.

Alkohol er let opløselig i vand og resorberes let fra slimhinderne i maven og i tyndtarmen, således at $\frac{1}{4}$ af det indtagne kvantum går gennem maven til blodbanen, mens $\frac{3}{4}$ går direkte fra tyndtarmen over i blodet, hvor blodundersøgelser har vist, at det arterielle blod indeholder den højeste pct. — vel at mærke i begyndelsen af alkoholnydelsen, thi senere findes maximum-koncentrationen i hjernen, rygmærven og de omgivende hjernebinder — hvilket jo er uheldigt, da »tømmermændene« så varer længere, end hvis alkoholen udskiltes fra blodet uden at forblive i centralnervesystemet og påvirke dette. Nå, nogle kan jo godt lide, en nydelse varer lidt længe, og de er selvfølgelig glade for dette forhold. — Den højeste blodprocent findes $\frac{1}{2}$ –2 timer efter indtagelsen, og det har vist sig, at forgiftningen er direkte proportional med blodprocenten, som naturligvis atter er afhængig af den indtagne mængde — denne er forresten afhængig af drikkens alkoholkoncentration, der som bekendt varierer kendeligt. Drikker man, og man i forvejen har spist godt, så hæmmes resorptionen en del, men indtager man berusende drikke på tom mave, så er virkningen større og fremkommer hurtigere. Udskillelsen fra organismen foregår ved iltning og bliver ikke ved motion, forøget vandladning, kraftig respiration eller ved en kortvarig blund forøget, som man fejlagtigt mente — nej, der er såmænd ikke andet at gøre end at vente på udskillelsen!

Ganske interessant — men trist er det at lægge mærke til, at en dansk snaps (2,5 ml), der forbrændes på en time af en normal person, dog afleverer så meget alkohol til blodet, at prøven viser 0,15 pro mille, og selv denne lille smule er virkelig nok til at medføre en formindskelse af præcisionen — ja, vi kender alle, at dersom denne dose indtages en lummer, varm sømmerdag til frokosten, så skal det nok mærkes, at man er ikke så lidt usikker!

Som et kuriosum — og måske ganske rart at vide — kan nævnes, at to svenske snapse er 7 timer om at udskilles — efter denne tid kan der altså ikke påvises alkohol i blodet, men dermed være ikke sagt, at alkoholpåvirkningen er ophørt — vi kender alle »tømmermændene« fra et veritabelt »søslag« og ved, at de kan holde sig i flere

dage, hvor man allerede er på det stadium, at blodprøven ikke viser forhøjede tal — men ikke et menneske tør vel vove at påstå, at »søhelten« ikke er »påvirket«. — De kender ham — ikke sandt? Han ligger for nedrullede gardiner med kolde kompresser på panden med vat i ørene, da den mindste lyd irriterer ham, det dunker i hovedet, suser for ørene, og maven rumler og knurrer — den mand er ikke fuld i juridisk forstand — men han er dog ude af stand til at føre et fly — det kan vi godt være enige om.

Hvad sker der, når alkoholen kommer i blodet?

De fleste kender det psykiske velvære, der kommer ved nydelse af små mængder vin, idet man føler sig åndeligt lettet, overvurderende sine egne evner — hvilket er meget farligt, når man er i nærheden af en flyvemaskine: Ansvarsfølelsen mindskes kendeligt, og man føler sig befriet for sorger og tryk, men samtidig svinder evnen til at fastholde ord og navne. Da »ofret« ikke selv er i stand til at bemærke dette, så han tror, han er ved sine sansers fulde fem stadigvæk, ja, så er det ikke underligt, denne tilstand resulterer i så forfærdelige ulykker, som vi daglig er vidende om gennem avislesningen efter en stor motorsøndag. Efter endnu større doser alkohol sløves man, og til sidst indtræder søvnen — men er man nået så langt, er opvågningen ikke rar den næste dag.

Da alkohol er en vævsgift, ødelægges forbrændingen i cellerne, og det medfører, at iltoptagelsen kompromitteres, og for nervecellernes vedkommende vil det sige, at reaktionstiden gennem disse er nedsat, så det i høj grad går ud over akkuratessen ved arbejdet — ligevægtsorganerne påvirkes også, så svimmelhed indtræffer — ja, det kender man jo fra »den fulde mands gang«.

Hjertet og lungerne afficerer også på den måde, at pulsen bliver hurtigere, blodtrykket stiger, og man trækker vejret hurtigere. Alle symptomerne er kendte fra iltmanglens billede. — Lidt efter falder blodtrykket, pulsen bliver langsommere, og det samme er tilfældet med respirationen. Det viser sig, at en spirituspåvirket person langt tidligere kan få brug for sin ilflaske ved højdeflyvning end den, der ikke har nydt noget. Ja, forskellen er ikke ubetydelig og skal kunne dreje sig om adskillige hundrede meter.

Fra film og teater kender de alle billedet af den drukne mand, der skeler og ikke har kontrol over sine øjne, mens hans øjenlåg hænger noget lavt. Ved undersøgelser viser det sig, at selv ved indtagelse af små mængder alkohol kan der påvises en formindskelse i den fart, hvormed øjets bevægelser foregår, og samtidig kniber det med at fikse en opgaven ting. Billedet glider væk, og da øjets bevægelser ikke mere er koordinerede, ser man dobbelt — dejligt når det er i selskab med masser af vin på bordet, men mindre rart, når man skal op at flyve som pilot. Selve synet er svagere, og det gælder særligt natsynet.

Den grove muskelkraft svinder, og også her mærkes det, det er umuligt at udføre de fineste arbejder, som f. eks. at træde en nål.

Her er noget virkelig morsomt og interessant, idet det har vist sig, at koncentrationen i blodet efter indtagelsen af alkohol er i ikke uvæsentlig grad påskyndet og forhøjet ved højdeflyvning, hvorfor de omtalte påvirkninger påskyndes i højden — et faktum, der er dejligt for den passager, der gerne vil have en lille »fjer på« under flyvningen — men værd at tænke på for det flyvende personel — altså ikke nogen »opstrammer« før en tur!

Af det nysomtalte må det fremgå, at alkohol ikke er nogen stimulans, men en gift, og der er derfor ikke nogensomhelst grund eller undskyldning for at nyde denne få timer — eller dage — før en flyvning.

Man må derfor fraråde det flyvende personel at indtage spiritus, når det er i tjeneste, og det kan kun nedsætte flyveres og stewards omdømme i befolkningen, når de træffes ude på kaffee i uniform, nydende alkohol — ja, der er heller ingen tvivl om, at det underminerer tilliden til mandskabets dygtighed og til luftfartselskabet.

— — Men gælder der strenge regler for flyvere, så er sagen en helt anden, når det gælder passagererne, idet de gerne må drikke med måde — ja, det må være hårdt for en lille stewardess at byde lækker vin rundt og ikke selv få noget af det af helbreds- og arbejdsmæssige grunde. — Ja, hun må ofte animere passageren til at drikke lidt for at få ham til at føle sig rolig i »Bumby Weather« og for at få den nervøse til at slappe af og evt. falde i søvn. Ved luftsyge er en cognac ren medicin — det gælder om at få sløvheden til at sejle!

Det synes altså at fremgå, at passageren gerne må drikke vin før, under og efter en flyvning, men at personalet kun må se til — — ak, det kan være hårde betingelser.

Lægens opgave ved et luftfartselskab er ikke at komme med forordninger om nydelse af spiritus, da det kun vil irritere og fremkalde trodsighed og »Sport« til at omgå forordningen — nej, han må henstille, at der kun nydes så lidt alkohol, at det ikke frembyder fare for passagerer, besætning og fly, idet han appellerer til hver enkelt, der så må tage sit ansvar på sig — det er vist den bedste måde at arbejde på?

Litteratur:

Aviation Medicine. Kenneth Bergin.
Flygmedicinsk orientering. Sv. Werne.

Harald Harpøth.

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA 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

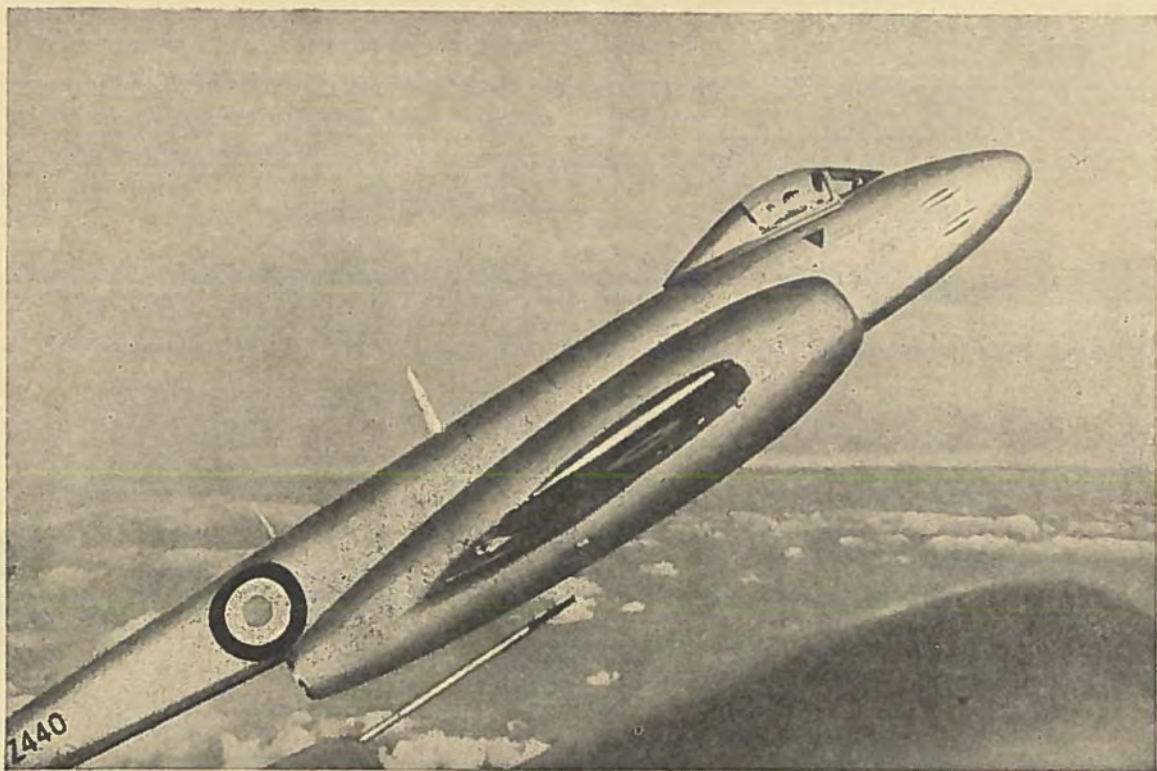
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V . C. 13.404



PROGRESS

Rolls-Royce produce turbo-jet,
propeller-turbine and piston aero engines to suit
all types of medium and high-powered aircraft



THE GLOSTER METEOR 8 FIGHTER
powered by two Rolls-Royce „Derwent“ turbo-jet engines

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

REPR: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.

NYT UDE OG HJEMME



Lockheeds nyeste: Super Constellation ved siden af en normal »Connie«, der er 5,61 m kortere. Den nye type er udstyret med stempelmotorer, men vil i senere versioner kunne leveres med propelturbiner.

Nyt fra Boeing

Boeing, der har konstrueret verdens hurtigste bomber, B-47 Stratojet, meddeler, at den amerikanske luftfartsindustri i løbet af de kommende fem år vil være i stand til at bygge flyvemaskiner, som kan krydse Atlanten med en hastighed, som er 300—500 km/t større end de nuværende trafikflyvemaskiner. Luftfartøjerne vil få en størrelse, der tillader dem at medføre 50 passagerer over en distance på ca. 6000 km, og de skal kunne flyve i en højde på 10.000—12.000 km.

Douglas DC-6B

Pan American har købt 18 Douglas DC-6B, og købesummen beløber sig til 21 millioner dollars. Leveringen vil blive påbegyndt i efteråret 1951. De nye luftfartøjer skal udstyres med Pratt & Whitney Double Wasp, som tilsammen udvikler 10.000 hk.

Samtidig meddeles det, at Swissair har placeret en ordre på 6 stk. Douglas DC-6B.

Flyvebåden på 140 tons

Den engelske kæmpeflyvebåd på 140 tons, Saunders-Roe Princess, som er under bygning på værfterne ved Cowes, er nu så langt fremme, at man mener, den vil kunne demonstreres ved næste års opvisning på Farnborough. Selve leveringen til B. O. A. C. vil dog ikke ske før i 1953.

Princess-flyvebåden vil kunne få en rækkevidde på ca. 8000 km.



Dansk Motorflyver Union er opløst

Ved et møde på KDA's kontor lørdag den 4. november opløstes Dansk Motorflyver Union. Til stede var DMU's likvidationsudvalg og KDA's generalsekretær. DMU's formand — eller rettere likvidationsudvalgets formand — landsretssagfører Ørum Jensen aflegde beretning om likvidationens forløb og aflegde regnskabet, som vil blive tilsendt motorflyveklubberne.

Man bestemte at lade vedtagelsen fra mødet i Herning 1949 stå ved magt med hensyn til motorflyverrådet, idet dog tre af repræsentanterne måtte udgå, fordi de ikke var motorflyvere, hvilket de nye bestemmelser kræver. Disse tre var landsretssagfører Ørum Jensen, Alborg, civiling. Holmquist, Svendborg, og dir. Falk-Børgeesen, Herning. I stedet for indtrådte de to valgte suppleanter, fabrikant Flensborg, Herning, og civilingeniør Korsgaard, Odense, og man supplerede sig med den på mødet i Fredericia 1950 valgte repræsentant, automobilforhandler Jens Østergaard-Vejvad, Esbjerg.

Når der ikke er blevet indkaldt til et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, så er dette i overensstemmelse med vedtagelsen på mødet i Herning 1949, hvor det blev bestemt, at det nedsatte likvidationsudvalg skulle indtræde som det første motorflyverråd og fungere som sådant, indtil førstkommande ordinære repræsentantskabsmøde bliver afholdt, og dette vil ske i løbet af foråret 1951.

Det nuværende motorflyverråd er herefter: Wm. Nielsen (København), formand, Østergaard-Vejvad (Esbjerg), Aulhøj-Andersen (Odense), Korsgaard (Odense) og Flensborg (Herning).

De to førstnævnte indtræder som repræsentanter i KDA's bestyrelse.

I England har man vist London fra luften i fjernsynet. Her ses kameraet i en Bristol Freighter, der passerer St. Paul.

2 millioner får reddes af flyvemaskinen fra sultedøden

For nogen tid siden blev New South Wales udsat for voldsomme oversvømmelser, hvorved et areal på ca. 60.000 kvadratkilometer blev hærget af vandmasserne, og talrige byer og kvægstationer blev isoleret fra omverdenen i ugevis. Man anslår en anrettet skade til ca. 40 millioner d. kr. Regeringen satte en storstilet hjælpeaktion i gang for at skaffe proviant og foder til kvæget og færene i de oversvømmede egne, og ved flyvemaskinens hjælp lykkedes det at redde ca. 2 millioner får fra sultedøden.

AIR FANCE har verdens største rutenet

Ifølge en statistik, som er udarbejdet af CAB (USA's Civil Aeronautics Board), fremgår det, at Air France har verdens længste rutenet blandt samtlige luftfartselskaber, idet det strækker sig over 122.817 km.

Amerikanerne foretrak at rejse pr. flyvemaskine

Douglas Fabrikkerne i Californien har ladet foretage en undersøgelse, hvorefter det fremgår, at 37 millioner amerikanere foretrak flyvemaskinen fremfor andre transportmidler. 16 millioner af de 37 havde fløjet før og foretrak at benytte flyvemaskinen, når de atter skulle rejse; resten havde aldrig fløjet, men de ville flyve, såfremt de skulle ud at rejse.



FLYVEMASKINER OVER DANMARK

Er De interesseret i
FJERNKENDING?

Endelig foreligger på dansk en bog om flyvemaskinetyper med fotografi og silhouetter af hver enkelt af de 44 omtalte typer — og med nøjagtige data.

Format 13 × 20 cm, 96 sider
Kr. 6.00

Skriv eller ring til os, vi sender over hele landet
Hurtig ekspedition

KNUD RASMUSSEN
BOGHANDEL

Vesterbrogade 60 - København V.
Central 2755 - 3955

Eneste specialforretning i
FLYVELITTERATUR



Chrislea Skyjeep er en videreudvikling af Super Ace (FLYV 10/48 side 208).
Man er vendt tilbage til halehjul og normale styregrejer.

Chrislea Skyjeep

Chrislea Aircraft Company Ltd.'s Chrislea type C. H. 3 serie 4, *Skyjeep*, er udstyret med halehjul. Det er en stålørskonstruktions, beklædt med metal og lærred. Den er udstyret med en 155 hk. Cirrus Major III. Den har plads til 4 personer, eller den kan indrettes med plads til en bære, patient, sygeplejerske (eller læge) og flyver.

Data: Spændvidde 10,97 m, længde 6,65 m, højde 2,54 m, planareal 16,44 m², planbelastning 70,3 kg/m². Tomvægt 704 kg, fuldvægt 1157 kg.

Luftfartsdirektoratets materielkontrol

I Københavns lufthavn, Kastrup, har luftfartsdirektoratet oprettet en afdeling for materielkontrol under ledelse af luftfartsinspektør C. H. Frederiksen assisteret af materielinspektør Cay Lembcke Nielsen og materielkontrollør Robert Jørgensen. Adressen er DDL's kontorbygning, værelse nr. 90, Kbh. lufthavn, Kastrup. — Telefon KA 1212 lokal 58 og 59.

Nye regler for mærkning af skolemaskiner

Fra 1. januar skal flyvemaskiner, der anvendes til skoleflyvning, være mærket med to røde vimpler (150x500 mm), anbragt på bagkanten af øverste bærepå, en på hver balanceklap. De skal fjernes, når maskinen ikke anvendes til skoleflyvning. Dette fremgår af Notam Danmark af 4/11.

Ny modelrekord: 136 km/t

Den 22. oktober slog Henning Bruun, Modelflyveklubben Vestenvinden i Esbjerg, sin hastighedsrekord fra 1 sommer på 125 km/t ved at opnå en fart på 136 km/t med en linestyrer model af klasse F1, udrustet med samme 1.49 ccm Elfin motor, der drev en endnu mindre model på kun 27 cm spændvidde. Det er et resultat i international stil. Nu må vi se at få rekorderne i de større klasser op på mindst samme niveau.

Vestenvinden synes sammen med andre jyske klubber at komme i spidsen på linestyringens område. Både Henning Bruun og Henning Nielsen er allerede nået frem til c-diplom i kunstflyvning, og Henning Nielsen har taget det første a- og b-diplom i hastighed.

Nordisk motorflyvekonference i Oslo

Fælles konkurrencer i 1951

EFTER indbydelse fra Norsk Aero Klub afholdtes en konference i Oslo 11. og 12. november, hvor repræsentanter for de fire nordiske aeroklubber mødtes for at fortsætte de i Linköping indledte forhandlinger om afholdelse af regelmæssigt tilbagevendende motorflyvekonkurrencer mellem de fire lande. Som delegeret for Finland mødte kaptajn E. Kerke, for Danmark kaptajn John Foltmann og civilingeniør Vagn Prytz, for Sverige direktør G. Fränckel, oberstløjtnant N. Kindberg og major N. Lundgren, og Norge repræsenteredes ved overretssagfører Kaare Sekkelsten, ingeniør Finn Andvig og handelskandidat Sigmund Sandvig. Konferencens sekretær var løjtnant Karl Otto Paulsen.

I årene 1931, 1934 og 1936 afholdtes de såkaldte nordiske triangel-flyvninger, hvor der blev konkurreret om »Den Nordiske Flyverpokal«. Dette værdifulde trofæ vandtes første gang af Danmark (daværende søløjtnant Erik Rasmussen), og de to andre gange vandtes det af Sverige (daværende løjtnant L. Thunberg). Senere har der på grund af forholdene ikke været afholdt fælles konkurrencer for motorflyvere.

I den mellemliggende tid har de nordiske lande arrangeret nationale konkurrencer, hvor man har lagt vægt på førerens evne til at navigere og har stillet hans dygtighed som flyver på forskellige prøver som f. eks. landingsprøver. Der har således aldrig været tale om hastighedskonkurrencer.

Ved disse konkurrencer har der været anvendt regler og systemer, som på visse punkter har været forskellige i de nordiske lande.

På konferencen i Oslo diskuterede man mulighederne for at genskabe ideen med fælles nordiske motorflyvekonkurrencer, og samtidig tilstræbte man at nå frem til fælles regler, som også kan benyttes i nationale konkurrencer.

Oslo-konferencens deltagere blev enige på alle punkter, men de respektive landes aero-

klubber skal først godkende de forslag til konkurrencebestemmelser, som man blev enige om.

Konferencen foreslår, at der hvert år i begyndelsen af september afholdes en motorflyvekonkurrence med deltagelse fra de nordiske lande. Hvert land sender et hold på tre flyvemaskiner, som deltager både i en individuel og i en holdkonkurrence. Der vil blive lagt vægt på, at det bliver en sportsflyvekonkurrence, og mindst to af hvert lands deltagere skal være rene sportsflyvere. Hverken trafikflyvere eller militære flyveinstruktører kan deltage. Der må kun anvendes mindre sportsflyvemaskiner, og kun de elementære flyveinstrumenter må benyttes. Hvis luftfartøjet er udstyret med radio, skal radioen forsegles under konkurrencen. Man blev iøvrigt enige om en række andre detailspørgsmål, hvoriblandt er flere detaljer, som skal bestemmes af det arrangerende land.

Konferencen foreslog, at den store og værdifulde »Nordiske Flyverpokal« skal udsættes som præmie i den individuelle konkurrence, og konferencen udtalte håbet om, at det ville blive muligt at skaffe et tilsvarende vandretrofæ til holdkonkurrencen.

De nordiske lande skal påtage sig arrangementerne efter tur, og den første konkurrence skal afholdes i Norge 1951.

Efter at de nordiske aeroklubber har taget standpunkt til de regler, som konferencen har foreslået, vil FAI blive underrettet, om det samarbejde, som nu bliver genoptaget af samtlige nordiske aeroklubber.

Konferencen blev afsluttet med en lunch, hvor direktør Riiser-Larsen var vært på SAS's vegne. Til stede var bl. a. den norske general Georg Bull og luftfartsdirektør Bøe.

J. F.

Øverst Henning Nielsen fra Esbjerg med den kunstflyvningmodel, hvormed han tog vort første c-diplom. — Derunder Henning Bruuns model, der flyver 136 km/t.



B Ø G E R

Vi er inde i læsesæsonen. Her er nogle idéer til julen, både til gaver og ønsker: En ny dansk bog, to velkendte udenlandske årbøger og to nye svenske bøger

Flyvemaskiner over Danmark ved Lennart T. Ege og Jørgen C. C. Elholm. August Bangs Forlag, Ejvind Christensen.

Nyheder i den danske flyvelitteratur er blevet sjældnere i de sidste år, men nu foreligger der en lille aktuel bog på ca. 100 sider, specielt beregnet for typekendere og andre flyveinteresserede, som gerne vil kunne identificere de flyvemaskinetyper, der ses over Danmark.

Bogen indledes med en artikel om, hvordan man systematisk opøver sig til at kende flyvemaskinetyper fra hinanden, men ellers er hele indholdet en oversigt over et lille halvt hundrede militære og civile typer.

For hver type er der en dobbeltside med oversigtstegning i silhuet (som i FLYV's typehjørne), korte data og typekendetegn samt et stort fotografi.

Flyvemaskinerne er i modsætning til tidligere danske bøger ordnet efter deres udseende. Man begynder med enmotors, lavvingede monoplaner, fortsætter med højvingede og biplaner, og så går det videre med tomotors og firemotors typer efter samme system.

En stor del af fotografierne har ikke før været offentliggjort, hvilket virker forfriskende.

Enhver flyveinteresseret må have »Flyvemaskiner over Danmark«, der er fremstillet i et bekvemt format, således at man kan have den i lommen, når man tager ud på flyvepladserne for at prøve de kundskaber, man har erhvervet.

*

Jane's All the World's Aircraft 1950-51 red. af Leonard Bridgman. Forlag: Sampson Low, Marston & Co., London.

Der er vist ikke mange flyveinteresserede, som ikke kender »Jane's All the World's Aircraft«, og for dem alle står dette fortræffelige værk som en nøgtern, oplysende og sagligt uundværlig håndbog. Og nu foreligger den nyeste udgave, bogen for 1950-51.

Den er bygget op i lighed med sine forgængere, med fire hovedafsnit: Den militære flyvning, den civile flyvning, alverdens lændes forskellige flyvemaskinetyper og de forskellige lændes motortyper. Et femte afsnit omfatter luftskibe. For flyvemaskinetypernes vedkommende, som er langt det største afsnit, er bogen ført à jour til 31. maj 1950, men desuden er der et tillæg, som bl. a. omfatter de nye typer, der blev præsenteret under Farnborough-udstillingen i september måned.

På en så ringe plads, som her er levnet en boganmeldelse, er det meget vanskeligt at bringe den udførlige omtale af værket, som dette i virkeligheden fortjener, for det er uden for al tvivl, at »Jane's All the World's Aircraft« er hele den flyvende verdens uundværlige opslagsbog. Det er den, man tyer til, når der søges saglige og konkrete oplysninger, hvad enten disse drejer sig om civil eller militær flyvning, om flyvemaskinetyper og deres forhistorie eller om flyvemotorer. Oplysningerne står der, og man får de korte og klare data, man har brug for.

Aeroklubbens bibliotek har selvfølgelig sikret sig et eksemplar af den nye udgave, som kan fås til gennemlæsning på Aeroklubbens kontor (den nyeste udgave kan kun læses på kontoret, mens tidligere udgaver lånes ud som andre bøger), men mon ikke der skulle være adskillige private flyveentusiaster, som selv gerne vil eje bogen? Vi skulle tro det. Bogen er sendt FLYV til anmeldelse fra Knud Rasmussens boghandel.

Hobbyboken 1951, redigeret af Lennart Sundström. Lindqvists forlag, Stockholm. 158 sider.

Så er den nye hobbybog her. I samme bekvemme format som sidste år, fyldt med oversigtstegninger og fotografier, virker den lidt mere gedigen. Den har da ikke blot beskrivelse af Wakefieldkonkurrencen, men også denne gang af A2-konkurrencen foruden af de svenske mesterskaber.

Der er artikler med illustrationer fra modelflyvningen i Norge, Finland, Holland, Rusland og Jugoslavien, men ikke et ord fra Danmark! Oversigtstegningerne af A2-modeller fra de øvrige nordiske lande er velkomne, da disse ellers er sjældent tilgængelige.

Skalamodelbygningerne har igen nogle nye tegninger, og der er også nogle sider om mikrofilm-modeller, men derimod slet ingen af de teoretiske artikler, som de første årgange af Hobbyboken blev berømt på.

»Härar genom Luftens«, af James M. Gavin, oversat til svensk af Tor Backlund. Forlag: Natur och Kultur. Stockholm. 156 sider.

Forfatteren James M. Gavin er generalmajor i det amerikanske luftvåben. I den foreliggende bog skildrer han på en meget nøgtern og saglig måde sine erfaringer fra luftoperationerne under den 2. verdenskrig eller rettere de luftbårne troppers indsats under krigen. Gavin var under krigen chef for den berømte amerikanske 82. luftbårne division, som bl. a. banede vej for de allieredes landgang på Sicilien 1943, og han skildrer ikke blot denne, men også samtlige andre luftbårne operationer i krigens løb.

Den mest indviklede af disse operationer, som blev gennemført i en omgang, var vistnok »Operation Varsity« i forbindelse med overgangen over Rhinen. Den omfattede i tusindvis af flyvemaskiner til støtte af operationen foruden 5 transportflyveregimenter, og de fleste flyvepladser i England, Belgien og Nordfrankrig blev taget i brug. I kulminationsøjeblikket indsatte 5000 jagere og 3000 bombere til beskyttelse af 1595 transportflyvemaskiner og 1347 transportgildeplaner. Til det brohoved, som blev oprettet, lufttransporteredes på to timer 17.122 soldater, 614 jeeps, 286 artilleripiece og granatkastere foruden i hundredevis af tons benzín, proviant og ammunition.

James M. Gavin påpeger kraftigt betydningen af luftbårne tropper i en fremtidig krig, samtidig med at han giver en oversigt over de allieredes indsats af luftvåbnet under den 2. verdenskrig. Og forfatteren forstår at skrive. Det, der kunne være blevet til en kedelig, tør opremsning, er i virkeligheden en meget interessant og underholdende beretning om alle verdenskrigens luftbårne operationer.

»Trafik i verdensrymden« af Otto Willi Gall, oversat til svensk af Conrad Lönnqvist efter »Physik der Weltraumfahrt«. Forlag: Natur och Kultur, Stockholm. 156 sider.

I begyndelsen af oktober i år afholdtes i Paris en international astronautisk kongres, hvor videnskabsmænd og ingeniører i fuldt alvor diskuterede muligheder for en fremtidig raketluftfart til fremmede kloder. Forfatteren Otto Gall, som i Årevis har interesseret sig for dette emne, er en kendt populærvidenskabelig forfatter, og derfor har det interesse at høre, hvad han siger om problemet. I tyverne udgav han en bog, der på svensk hed »Med raket genom verdensrymden«, og den handlede om den daværende raketforskning og eksperimentering. Den blev en succes.

I den foreliggende bog skildrer han de seneste års eksperimentering og giver en udførlig fremstilling af raketprincippet og dets anvendelsesmuligheder. Men han giver derudover en spændende skildring af, hvordan en raketrejse i himmelrummet vil forme sig.

For den mere teknisk interesserede læser findes der i bogens sidste sider en forklarende ordliste, tabeller og en oversigt over de vigtigste data af raketteknikens historie. Tilsendt fra Haases boghandel.

Benyt Kongelig Dansk Aeroklubs bibliotek

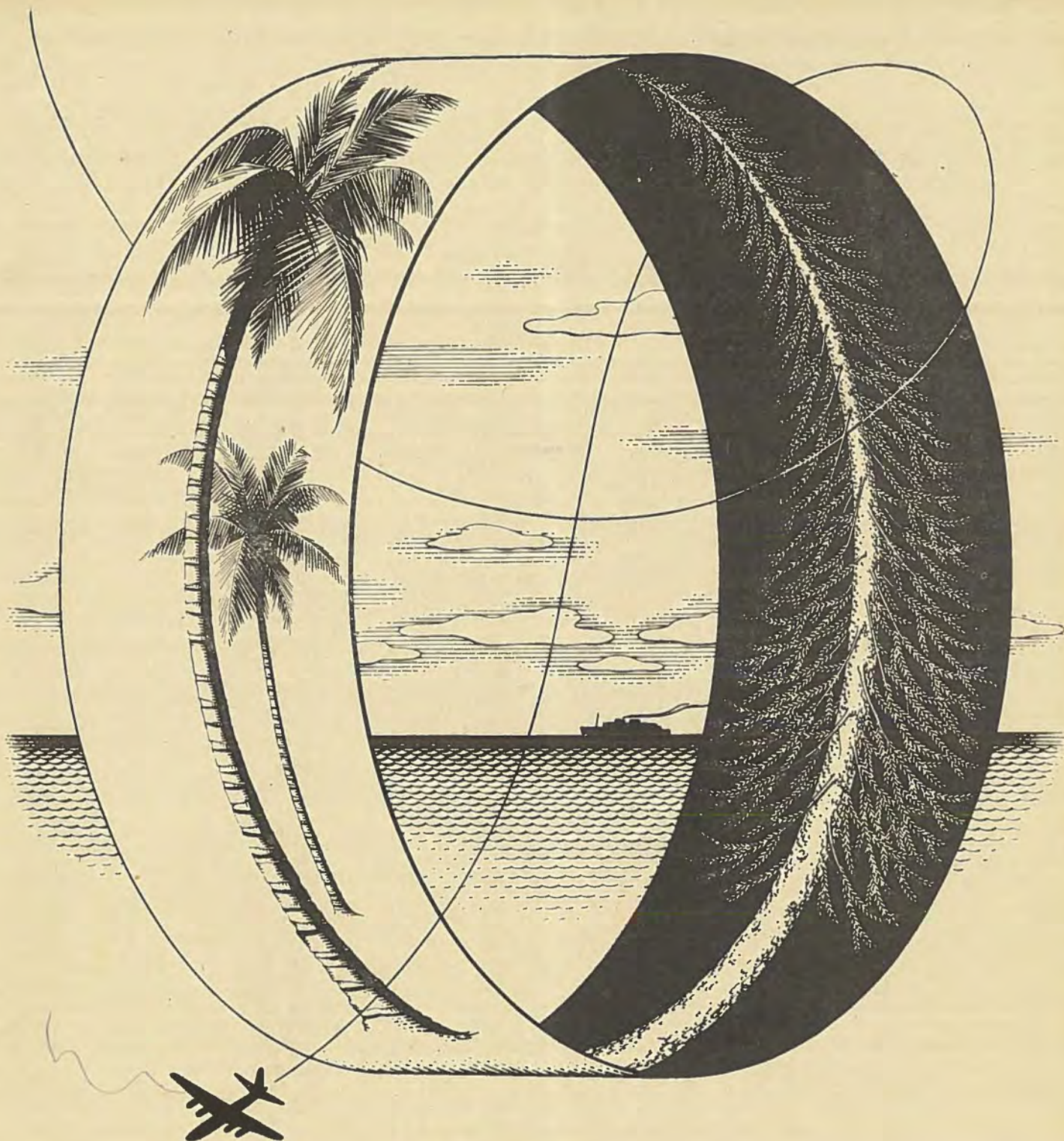
DET er efterhånden lykkedes K.D.A. at samle et bibliotek, som ikke alene omfatter mange udmærkede bøger fra flyvningens verden, men som også rummer de bedste flyvetidsskrifter fra en række lande, og der gøres stadig et stort arbejde for at supplere biblioteket med de seneste nyheder.

Mange af K.D.A.'s medlemmer udenfor København er imidlertid af den opfattelse, at biblioteket kun er til rådighed for de i København boende medlemmer. Men dette er en fejltagelse. Alle medlemmer, ligegyldigt hvor de bor i landet, kan låne bibliotekets bøger, og for at gøre disse mange medlemmer interesseret i bogudlånet, bringer vi her

Regler for udlån af bøger fra Kongelig Dansk Aeroklubs bibliotek

1. Udlån af bøger fra K.D.A.'s bibliotek er gratis. Låntageren har ansvaret for en bog, så længe denne er udlånt, og låntageren er pligtig at erstatte eventuelle beskadigelser af bogen under udlånet. Ved postforsendelse sendes bøgerne direkte til låntagerne — også til organisationsmedlemmer (se nedenfor). Udlånte bøger skal være omhyggeligt emballeret under returneringen, og portoen herfor betales af låntageren.
2. Udlån af bøger sker kun til følgende:
 - a) K.D.A.'s personlige medlemmer samt Aeroklubbens firmamedlemmer, der kan låne bøger ved direkte henvendelse til biblioteket.
 - b) K.D.A.'s organisationsmedlemmer, der kun kan låne bøger gennem den klub, af hvilken de er medlem. Anmodning om lån sker gennem den pågældende klub, der har ansvar for erstatningspligt for bøgerne i henhold til ovenstående § 1. Rekvisioner fås på Aeroklubbens kontor. Medlemmer af klubber i København må ved personlig henvendelse medbringe gyldigt medlemskort.
3. Et medlem kan normalt kun låne en bog ad gangen. Bøger udlånes for et tidsrum af indtil 14 dage, hvorefter de skal returneres til biblioteket uden påkrav fra dette. Såfremt forlængelse af låneperioden ønskes, og den pågældende bog ikke har været efterspurgt af andre, kan forlængelse indrømmes for yderligere 8 dage; men anmodning herom må ske inden udløbet af den første låneperiode. Tidsskrifter o. lign., der endnu ikke er indbundet, udlånes ikke, men kan læses på biblioteket. Det samme gælder nyeste udgave af Jane's All the World's Aircraft.
4. K.D.A. kan til enhver tid indkalde udlånte bøger, der i så fald uopholdeligt skal returneres til biblioteket.
5. For alle de i § 2 nævnte medlemmer står biblioteket åbent indenfor Aeroklubbens kontortid, således at bøger og tidsskrifter kan læses på stedet uden udlånsskrivering.

Se tidsskriftliste og liste over nye bøger side 280.



Over palmetræer og fyrretræer, i lufthavnene over hele verden — også i de danske — står BP Aviation Service's grønne og gule vingemærke som symbolet på fart, effektivitet og omhyggelig betjening. DDL og mange andre luftfartsselskaber benytter sig af den omfattende service, der er et led i den verdensomspændende organisation . . .

Anglo-Iranian Oil Company Ltd.



343.23.4

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . KØBENHAVN . DANMARK

ÖREBRO-ERFARINGER

Gode råd til næste års danmarksmesterskab, som bør forberedes i vinter af klubberne

DET glædede sikkert ikke alene os, som skulle tage del i VM, men alle danske svæveflyvere, at Aeroklubben ved tilskud gjorde det muligt at repræsentere to danske hold ved det første officielle VM i svæveflyvning i Örebro, Sverige, 3.-15. juli d. å. Thi det er jo givet, at en af forudsætningerne for en stigende standard af svæveflyvesporten her i landet er en sammenligning af vore ydelser med andre landes, helst lande, som regnes for foregangslande indenfor svæveflyvningen, og desuden at lære af disse på punkter, hvor det kan betyde en forbedring af resultaterne eller en billigsgørelse af flyvningen for os, og endelig at skabe kontakt med disse kredse.

Det var naturligvis også med stor spænding, vi forud imødeså vort møde med, hvad der regnes for hovedparten af verdenseliten, slet ikke fordi vi ventede at gøre os betydende, men fordi det måtte være en betydelig sportslig oplevelse. Og vi blev bestemt ikke skuffede. Men der er allerede fremkommet referater af de sportslige præstationer og resultaterne i dette tidsskrift, så jeg skal begrænse mig til at fremføre nogle erfaringer, som vi mener at have vundet ved vor deltagelse.

Det må dog understreges, at de resultater, der udvindes, ikke alle kritikløst kan overføres til enhver form for konkurrence i ethvert land, men vel nok delvis må siges at være specielle. Konkurrencerne i Örebro var jo karakteriseret derved, at fri distanceflyvning kombineret med højdevinding, race til opgivet mål og målflyvning til forud frit valgt mål var eneste discipliner, samt af landets geografiske natur. Endvidere skal her ikke omtales selve flyvningernes udførelse, men de grundfaktorer, hvorpå selve deltagelsen hviler.

Enhver konkurrences mål burde normalt være at kåre den bedste mand, subsidiært det bedste hold. For at nå dette mål må man vel hævde, at deltagelsen skulle ske på ensartet grundlag, altså med normeret materiel. Dette skete imidlertid ikke ved VM 1950, hvorved altså pilotens dygtighed ikke alene blev afgørende, men konstruktive og økonomiske faktorer spillede ind. Man har dog sikkert valgt denne løsning, fordi man gerne imødeser en videreudvikling af teknologiske og aerodynamiske principper, og for således at give anledning til, at materielstandarden højnes med konkurrenceformål for øje.

Hermed måtte opgaven være at give piloten mulighed for, at han med det bedste til rådighed stående materiel bliver i stand til at yde sit under ethvert forhold yderste, således at ingen før starten kontrollabel faktor kan reducere resultatet af hans indsats.

De faktorer, som bestemmer udfaldet af et holds deltagelse i en konkurrence, kan groft opdeles i:

- 1: Piloten
- 2: Svæveplanet
- 3: Transportmateriellet
- 4: Jordpersonalet
- 5: Flyvningernes planlægning.

Piloten

Ved udvælgelsen af piloten er det naturligt, at man foretrækker den bedst kvalifi-

cerede. Her må imidlertid ikke alene tages hensyn til pilotens samlede flyvetimer, men især til hans flyvetimer og præstationer i det sidste år, hans erfaringsmængde, hans medfødte evner, hans psyke, hans fysiske standard. Endvidere må det erindres, at en pilot ikke er lige god under alle forhold. Som eksempel på dette sidste kan nævnes, at Ruckstuhl blev svejtsisk national mester i 1949; men i Örebro, hvor de geografiske forhold var ganske forskellige fra Svejts, placerede sig som nr. 20 (efter Cowboy og Ras), trediebedst af 5 deltagende Svejtsere.



Et særligt veludrustet svæveplan, der har kunstig horisont.

Også arten af konkurrenceprogrammets discipliner kan influere ved udvælgelsen af piloten, idet de primære egenskaber, der kræves ved de forskellige discipliner kan variere.

Det er også naturligt, at man bringer piloten på toppen af hans formåen ved en hensigtsmæssig træning i tiden før konkurrencen. Denne træning bør bestå i discipliner af samme eller lignende art, som de der er opstillet ved konkurrencen, under forskellige vejrforhold, og om muligt i terræn af samme karakter som konkurrencestedet. Det anvendte svæveplan bør være det samme og med samme udrustning, som er tænkt anvendt ved konkurrencen, således at piloten kender sin maskine grundigt og kan udnytte dens egenskaber 100 pct.

Under deltagelsen i konkurrencen må så danne vilkår tilvejebringes, at piloten er udhvilet og oplagt før flyvningen, og at hans ophold i maskinen er uden gener. Pilotens påklædning skal være hensigtsmæssig, helst en blød, varm, opknappelig flyverdragt, blødt, varmt fodtøj, hovedbeklædning til beskyttelse mod solen, og der bør findes solbriller og handsker i cockpittet.

Om pilotens anbringelse og placeringen af instrumenterne og anden udrustning, se nedenfor.

Er der flere konkurrencedage, som medfører langvarigt ophold i maskinen, lad så piloten indsmøre ansigtet, især næse og læber, i solcreme før starten. Er der mulighed for at flyve højt, så der vil opstå kuldegrader, gælder dette også hænderne.

Svæveplanet

Valget af type skal ikke omtales her, idet de forskellige types data og egenskaber er beskrevet i mange tidsskrifter og i faglitteraturen.

Maskinens overflade har man derimod hidtil ofret for lidt opmærksomhed. Især ved store flyvehastigheder opnås en betydelig forbedring af glidetallet, når maskinens overflade gøres fuldstændig glat, og dette gælder specielt bærepplanerne. Det må derfor tilrådes, at man er meget omhyggelig med påsmøring af grunder, dope og lak, og til slut sliber samtlige overflader med vandslibepapir (pas på kanterne) til de er fuldstændig glatte. Til slut indgrides overfladerne med bonevoks eller auto-polish, som eftertørres kraftigt med en blød klud. Denne behandling giver garanti for en så glat luftstrømning som muligt. Samtidig bliver overfladen vandskyende og forsinker isdannelse, og det er let at tørre maskinen fri for støv og lignende, så den kan blive helt blank før hver flyvning.

Alle spalter bør lukkes med hæfteplaster eller papirstrimler før hver flyvning. Enkelte af deltagerne i Örebro var endog så omhyggelige, at de lukkede sprækkerne ved føreskærmen, før de startede. Dette er sikkert noget overdrevent og nedsetter desuden sikkerheden. Men alle sprækker ved haleplan- og bærepplantilslutning bør omhyggeligt dækkes.

Foruden den sædvanlige kontrol ved opspændingen skal der sørges for rigeligt fedt på alle monteringsbolte, så nedspændingen kan ske hurtigt. Sørg endvidere for, at hver monteringsbolt har sin bestemte anbringelse på det nedspændte svæveplan, således at eftertælling af boltene hurtigt kan finde sted.

Om indretningen af kabinen gælder det, at der i videst muligt omfang skal tages hensyn til pilotens bekvemmelighed og hurtige orientering. Piloten anbringes således, at han hviler på hele partiet fra midten af lårene til skuldrene på et blødt underlag, og eventuelt kan hvile hovedet på en nakkepude. Anbringelsen af faldskærm gøres så bekvem som mulig og fastspændingsseleer indstilles præcist. Kort, føde- og drikkevarer, handsker, solbriller, ilthane, iltmaske, vandladningsrør, kontakt til drejningsviser og radiobetjeningshåndtag skal findes let tilgængelige for piloten, og løst inventar anbringes i lommer eller spænder, således at det ikke kan rasle omkring, og således at hver genstand har sin bestemte, eventuelt afmærkede, plads.

Følgende instrumenter må anses for absolut nødvendige kompas med deviations-tabel, højde- og fartmåler, mindst eet godt variometer, samt kuglelibelle og drejningsviser eller gyrohorisont. Desuden kan et finvariometer og et ur være ønskeligt. Her til kommer så iltanlægets vægter og manometer. Instrumenterne skal være let synlige og anbragt logisk, således at f. eks. blindflyvningsinstrumenterne sidder samlet i een gruppe. Da mange drejningsvisere undertiden har besvær med at virke, vil det

være hensigtsmæssigt at have to af hinanden uafhængige strømkilder, som hver alene kan forsyne drejningsviseren, og desuden en overspændingskilde til starten. Disse tre indkoblingsmuligheder må enkeltvis kunne vælges ved hjælp af en drejelig kontaktarm.

Som en selvfølge gælder det, at alle styre-ruller, -lejer og hængsler er velsmurte, og at styrewirerne er spændt tilpas, idet der tages hensyn til højdetemperaturens indvirkning på deres spænding.

Transportmateriellet

Ved valget af transportmateriellet spiller det krav ind, at piloten efter endt flyvning altid skal kunne møde frisk og udhvilet på startstedet ved næste konkurrencedags begyndelse. Idealet må her være, som hold 1 havde det, en ambulance som transport-auto. Transporten er hurtig mobil, og piloten kan hvile sig på baren under hjemtransporten. Mindre kan imidlertid gøre det. Svenskerne løste problemet på den måde, at de lod opbygge soveværelser på ladet af deres lastbiler. Transporten skete langsomt, så de undertiden først kom tilbage til startpladsen kort før starten den følgende dag; men piloten og det overskydende mandskab fik alligevel deres nattesøvn. Svejterne gjorde det simpelthen på den måde, at de kørte hurtigt, meget hurtigt, således at de oftest kom hjem før midnat og så lagde sig til at sove. Dette kræver imidlertid gode og dermed dyre biler, men det er altså en løsning.

Ved en konkurrence som den i Örebro måtte man regne med en maximal fløjdistance på 3-400 km, og landingsrapport senest kl. 1900. Skulle man altså først køre fra Örebro kl. 1900 til et landingssted 400 km borte, hvilket svarer til ca. 600 km ad landevejen (fløjdistance + 50 pct.) eller 1200 km ialt, og atter være hjemme senest kl. 0900 næste dag, hvor briefing fandt sted, stod man overfor en meget vanskelig opgave. At finde frem til landingsstedet, nedspændende maskinen om natten og læse den på transportvognen kan ikke gøres på mindre end 1 time. Tilbage er altså 13 timer til at tilbagelægge 1200 km, hvilket kræver en gennemsnitshastighed på 92 km/h eller c. 120 km/h på lige vej, hvad der er ganske udelukket med en transportvogn efter sig. Forholdet begunstiges dog derved, at den tænkte mulighed kun kan indtræffe, når maskinen flyver i medvind, altså i en nogenlunde bestemt retning. Hvis der således på forhånd kan regnes med en nogenlunde bestemt flyveretning, kan holdet køre af sted i den forventede landingsretning, så snart maskinen er kommet godt fra pladsen. Som gennemsnit kan man regne med, at svæveplanet har en lige rejsehastighed = vindens hastighed + 25-35 km/h. Med passende intervaller (første gang 2 timer efter starttidspunktet, derpå 1½ time derefter, o. s. v.) telefoneres derefter til startpladsen for at høre, om landingsmeddelelsen er indløbet. Mere end 200 km er det dog normalt ikke tilrådeligt at fjerne sig fra startpladsen, men dette må naturligvis skønnes af jordmandskabet i de enkelte tilfælde.

En anden faktor, som også kan bedre transportproblemet betydeligt, er anvendelsen af radio. Har man radioforbindelse mellem piloten og holdet, kan piloten ved regelmæssige positionsmeldinger dirigere holdet, og dermed fremskynde afhentningen efter landingen. Desværre har de fleste radioer i svæveplaner kun en begrænset

senderradius; men i de fleste tilfælde vil holdet være i stand til at følge svæveplanet de første 200 km. Ved alle konkurrencer, hvor lange flyvninger kan tænkes at forekomme, må anvendelsen af radio anbefales, også derved, at piloten kan modtage meteorologiske og andre aktuelle meldinger fra jorden.

Udrustningen af transportholdet bør være bedst tænkelig, idet man normalt kører så hurtigt, forholdene tillader det, og et uheld kan betyde, at holdet må udgå af konkurrencen. Sørg for, at bremserne er rigtigt justeret, anvend gode dæk og hav reservelug med, både til transportautoen og påhængsvognen. Lygterne, også lygten på transportvognen, bør være fuldt korrekte, og fjernlyset langt nok til den hastighed, der kan køres med. Styretøj skal være pålideligt, og tag mindst en kande benzin med i reserve. Medbring nødvendigt værktøj til reparationer foruden en god håndlampe.

Transportvognen bør også omfattes med al mulig interesse, idet maskinens sikkerhed under transporten i væsentlig grad afhænger heraf.

Uden at transportvognens vægt fuldt lastet kommer over ½ af motorvognens, bør man vælge en lukket type transportvogn, som kan rumme hele maskinen. Følgende krav er primære: lavt tyngdepunkt, lavt lateralcentrum, rationelle fastspændingsanordninger, tilstrækkelig styrke, den skal være støv- og vandtæt, roligt affjedret, med let adgang til ud- og indlæsning af maskinens dele. Sikkerhedskæde mellem auto og påhængsvogn bør være obligatorisk.

Mod dette spørgsmål syndes der meget. I Örebro forbavses man over at se nogle af verdens fineste svæveplaner anbragt udsat på skrøbelige transportvogne, hvilket da også resulterede i flere landevejshavarier.

Jordpersonalet

Jordmandskabets rolle er ikke mindre betydningfuld end pilotens, og der bør derfor også stilles krav ved udvælgelsen af dette. Det er således af betydning, at mandskabet kender materiellet, både det flyvende og det kørende, til bunds, og selv er i stand til at foretage mindre reparationer. Helst skal de alle have fløjet den type svæveplan, der anvendes, og selv have udrustet materiellet. Desuden må de være rutinerede chauffører, vant til at køre med langt slæb. Jordpersonalet bør have fulgt pilotens træning, således at hele holdet er godt samarbejdet. Også af hensyn til planlægning af flyvningerne (se senere) bør der blandt mandskabet være erfarne flyvere.

Flyvningernes planlægning

Herved tænker jeg på forberedelserne til flyvning umiddelbart før starten, hvis betydning ikke må undervurderes.

Forberedelserne kan deles i to kategorier: maskinens udrustning og undersøgelse af de meteorologiske og geografiske muligheder.

Udrustningen bør naturligvis være fuldt i takt efter det foregående beskrevet, hvilket kontrolleres efter en udarbejdet kontrolliste af en dertil udpeget fast mand: Kontrol af ilttryk, batterier, instrumenter, m. v. Endvidere bør der forefindes tilstrækkelige konsumvarer, som med fordel kan bestå af et par æbler og en pakke bisquit eller en plade bitterchokolade. På kortene bør være indtegnet et polært koordinatsystem med startstedet som pol, vinkellinier for hver 30° og distancecirkler for hver 50 km. Kort-

materialet bør have en passende målestok (1:400.000 - 1:600.000) og skal være foldet rigtigt. Hvis flere kort anvendes, anbringes de i kortlommen i den rækkefølge, hvori de forventes anvendt. Kun de kort, der kan tænkes anvendt, medbringes. Forbudte og farlige zoner og alle flyvepladser mærkes tydeligt ind på kortene. Husk maskinens journal og pilotens certifikat. Er der mulighed for flyvning over grænsen, skal desuden maskinens carnet og pilotens pas samt fremmed valuta medbringes. Anses det for nødvendigt, medbringes brækpose og medicinske stimulanser. Forlanges landingsattest, må denne huskes. Endvidere skal anbefales at medbringe et skilt med påskriften: »Berør ikke svæveplanet«, som efter landingen hænges på maskinens næse over venturirøret. Et flag med kendt mærke medbringes også til udhængning ved nærmeste vejside efter landingen, så at transportmandskabet hurtigt kan lokalisere landingsstedet. Barograferne sættes i gang, sikres og kontrolleres, før de anbringes i svæveplanet.

Udover disse rent praktiske forberedelser må flyvningens forløb planlægges under hensyn til de meteorologiske, geografiske og pointmæssige muligheder samt arten af den udskrevne dagsdisciplin. Selvfølgelig, der anvendes i de forskellige tilfælde, skal ikke diskuteres her; men det skal understreges, at det er uhyre vigtigt, at piloten kender pointberegningen til bunds, har sat sig nøje ind i topografien af den forventede overfløjstrækning og kender vejsituationen og prognosen, helst tillige forventede skyarter, -mængde, -højde, kondensationsbasis, overisningshøjde, stighastighed under og i skyerne i løbet af dagen. Disse sidste oplysninger er det dog umuligt selv at konstruere; de må indhentes hos den meteorologiske tjeneste. I Örebro fik hver deltager udleveret et duplikeret vejrkort, tværnsnit og en speciel svæveflyvervejrprognose for dagen, som var meget værdifuld for dem.

Taktiken vedrørende hjemtransporten må også fastlægges i forvejen, og det bør gælde, at piloten omgående efter landing ringer til startstedet og melder det nøjagtige landingssted (dette skal naturligvis altid være ved en større landevej i nærheden af telefon) og nærmeste landevej og i øvrigt andre oplysninger af interesse. Kan maskinen ikke ses fra landevejen, opsættes mærkeflaget let synligt ved nærmeste vejkant. Dersom piloten forlader svæveplanet efter landingen, bør han foruden at sætte skiltet »Berør ikke svæveplanet« på maskinens næse og standse barograferne altid efterlade en nøjagtig meddelelse i kabinen om, hvor han kan træffes. Er der mulighed for det, bør piloten anvende ventetiden imellem landingen og afhentningen med at afsikre svæveplanet, spise og sove.

Deltagelse i konkurrencer er yderst interessant og lærerig, såvel for piloten som for hjælperne, og er rigeligt det arbejde værd, det koster at forberede deltagelsen. Det må dog indrømmes, at deltagelse i internationale konkurrencer er økonomisk ret bekesteligt, især på grund af transportomkostningerne; men hvor det gælder om at repræsentere Danmark i disse konkurrencer, må vi fortsat håbe på Aeroklubbens støtte, uden hvilken vi er afskåret fra at deltage. Til udvælgelse af de hold, der her skal udsendes, kunne imidlertid ved en hensigtsmæssig tilrettelægning afholdes DM-konkurrencer, som er økonomisk overkommelige for de deltagende.

Kjeld Lopdrup.



En bog
af særlig
interesse

FLYVEMASKINER OVER DANMARK

indeholder beskrivelse af 44 forskellige flyvemaskinetyper, som dels er gengivet i skematisk form og dels i fotografier, endvidere er der oplysning om alle data, såsom flyvestrækning, motorkraft, hastighed o. s. v.

De typer, som findes i bogen, er dem, som man hyppigst ser i luften over Danmark, og bogen er derfor en uundværlig hjælp ved fjernkending.

Er De beskæftiget ved militæret, hjemmeværnet, spejderkorpset eller på anden måde interesseret i fjernkending, kan De ikke undvære **FLYVEMASKINER OVER DANMARK**

Pris kr. 6.00

Fås i enhver boghandel

AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 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

ALL IN THE DAY'S WORK

The versatile

GLOSTER METEOR

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
GLOUCESTER, ENGLAND
BRANCH OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP



roles in one—and more to come

CLEO — anvendelse for viderekomne

Konstruktøren af KDA-modellen Cleo giver anvisninger for opnåelse af højere præstationer. Kan også overføres til andre gummi-motormodeller

FOR nogen tid siden fik jeg et brev fra en modellflyveklub, hvori man bad mig om en tegning til en C-1'er, men ikke en af KDA's »forvanskninger«. Jeg vil hertil sige, at Cleo er udgivet i det nøjeste samarbejde mellem KDA og mig. At mine egne resultater evt. har ligget højere end de resultater, der er opnået med byggeplansmodellen, skyldes, at den udgivne model er en begyndermodel, mens mine egne har været udrustet til videregående flyvning. Hvorledes vil jeg nu forklare:

Det vigtigste for en konkurrence Cleo er, at den ikke vejer stort over minimumsvægten. Dette opnår man ved at anvende blødt balsa til hele modellen. Fineren til profilerne pudses ned til ca. 0,7 mm. Længdelisterne pudses ned til 2,5×2,5 mm og afrundes. Den videregående Cleo har snoet motor, og det er derfor nødvendigt at lade kroppen beholde sin 4 cm tykkelse lige hen til den tværstiver, der sidder umiddelbart ved haleplanets forkant. Tværstiverne på den bageste halvdel af kroppen har tværsnit 1,5×2,5 mm.

Så er der beklædningen. Modellen beklædes med tyndt japanpapir eller silkepapir. Beklæd kroppen med hvidt eller gult og brug kraftige farver til plan og haleparti. Beklædningen limes på med dope, da det giver den mindste vægtforøgelse.

Propellen

Så kommer vi til det vigtigste punkt. Det er propellen. Standardmodellen er udrustet

Modellflyver!

Abonner på FLYV

til nedsat pris!

Da modellflyvernes kontingent til KDA må holdes lavt, får disse ikke FLYV gennem KDA. Mange holder naturligvis alligevel FLYV eller abonnerer herpå.

Ifølge modellflyveklubbernes overenskomst med KDA har klubbernes medlemmer imidlertid ret til at tegne abonnement på FLYV til nedsat pris. Fordelen herved bliver efter prisforhøjelsen på FLYV ganske betydelig. Læs nærmere i Modellflyvenyt fra KDA om disse fordele og fremgangsmåden ved tegning af abonnement.

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60, København V.

med en balsapropel på 28 cm diameter og 36,4 cm stigning. Vi skal i stedet for bruge en pile- eller abachipropel. Det er nemlig af uhyre betydning, at strømmingen om propelprofilen er turbulent. Det kan man ved så små propeller ikke opnå uden at bruge hårdtræ, idet man ikke kan fremstille balsapropeller med turbulent profilstrømning, uden at det går ud over styrken. En piletræpropel skåret ud med det rigtige profil vejer i færdigbehandlet tilstand 9–10 gram med aksel og lodning, men uden frontklods. Overfladen på propellen skal være jævn og glat, forkanten ret skarp. Den skal nøje afbalanceres, således at den ved afbalanceringen kan stå i ro i en hvilken som helst stilling. Den skal være letløbende, ligesom akslen skal være letløbende i frontklodsen. Pas også på, at akslen er fuldkommen lige. Nu kommer vi igen til et ømt punkt: Jeg har på mange prøvemodeller set frontklodser, der sad og lallede i deres huller. Dette er meget forkert, idet motorflyvning i højeste grad er afhængig af, at frontklodsen sidder godt fast i kroppen.

Motoren

Så er det motoren. Modellens totalvægt må helst ikke være større, end at den med en motor på 12 strenge à 90 cm ikke overstiger 75 gram. Motorens oplægning skal udføres meget nøjagtigt, hvis man vil sikre sig mod, at holderen ved en maksimumsoptrækning pludselig står med en sjat pindebrænde i hånden. Den lægges op i to motorer på hver seks strenge. Disse smøres omhyggeligt i en gummiolie, der helst skal have en konsistens som en god tyk sirup. Dernæst sættes de på bagklodsen, og nu får hver af dem 60–70 foromdrejninger (men nøjagtigt samme antal på hver enkeltmotor). De sættes derpå begge på propellen, der holdes sådan, at afstanden mellem den og bagklodsen er den samme, som når de sidder i bagkroppen. Man giver nu slip på propellen, og motoren snoer sig da sammen som et stykke tov. Man tager propellen af. Sætter krogerne på i stedet for og trækker motoren gennem kroppen. En sådan motor må ikke sidde i modellen, når den ikke bruges; den skal da snoes op, vaskes og lægges i talkum. Når den således behandles omhyggeligt, kan den tage ca. 1100 omdrejninger, og modellen skal dermed kunne opnå flyvetider i håndstart på 2½–3 min., men dertil kræves, at man kender sin mo-



Jørgen S. Petersen med en af sine egne Cleo'er.

del ud og ind og kan indstille den til maksimumspræstationer.

De store resultater opnås kun med en velbygget og veltrimmet model. Men til gengæld kan jeg love, at man får megen fornøjelse af Cleo, når disse krav er opfyldt. Held og lykke til. S. P.

★

5. distriktskonkurrence

1. distrikt (Kbh.). (50 m snor). A 1: F. Neumann (105) 253, O. Nesdam (105) 205, H. Hansen (105) 201. — A 2: V. Buch-Andersen (113) 463, B. Hansen (105) 440, H. Hansen 416. — A 3: E. Pedersen (105) 369. — C: E. Spørensen (105) 247, Buch-Andersen 154. — D: Sv. Olsen (105) 197. — F. Jönsson (111) 69 km/t, N. Bøving Jensen (105) 63 km/t, E. Madsen (111) 58 km/t.

2. distrikt (Ringsted). A 1: O. M. Larsen (208) 453, P. Knudsen (215) 434, H. E. Hansen (208) 379. — A 2: K. Johansen (207) 546, S. A. Jacobsen (214) 496, W. Hansen (205) 396. — A 3: K. Vestergård (214) 546, B. Schmidt (201) 466, K. Knudsen (218) 273. — C: E. Knudsen (205) 234, V. Petersen (207) 121, O. M. Larsen 69. — D: K. V. Nielsen (207) 305. — F: V. Petersen 43 km/t.

3. distrikt (Odense). A 1: T. Østervig (301) 448, J. Stougård (302) 168, J. S. Petersen (302) 149. — A 2: A. Høst-Arlis (301) 849, P. Pedersen (301) 659, A. Hansen (301) 608. — A 3: E. Wichmann (302) 424, J. S. Petersen 360. — C: J. S. Petersen 425, Wichmann 170, B. Jørgensen (301) 170. — D: C. Høst-Arlis (301) 400, J. C. Nielsen (301) 374, P. Pedersen 354.

4. distrikt (Hjørring). A 1: T. Meyer (403) 412, B. Holm (420) 173. — A 2: B. Martensen (420) 709, S. Dybbro (403) 318, A. Jakobsen (417) 313. — C: H. Østergård (403) 113. — D: B. Sejersens (403) 300, H. Østergård 88. — F: O. Mouritzen (403) 100 km/t.

5. distrikt (Viborg). A 1: P. Pedersen (502) 488, L. Bach (502) 330, J. W. Nielsen (502) 95. — A 2: K. E. Andersen (506) 665, P. Pedersen (502) 495, J. W. Nielsen (502) 433. — A 3: K. W. Nielsen (502) 267, J. W. Nielsen 151. — F: Eg. Madsen (506) 73 km/t, E. Andersen (506) 73 km/t, H. Kunckel (506) 71 km/t.

6. distrikt (Vandel). A 1: J. A. Lauridsen (608) 457, K. Hansen (611) 278. — A 2: K. Hansen 974, J. A. Lauridsen 707, P. A. Hansen (608) 325. — A 3: J. A. Lauridsen 721. — C: B. A. Hansen 111, K. B. Larsen (612) 96. — D: H. Nielsen (612) 180. — F: H. Bruun (612) 134 km/t, B. Spørensen (612) 88 km/t, S. A. Andersen (612) 56 km/t.

Flyvedagspokalerne: Svævemodeller: Hans Hansen (105) 3125 sek. Gummi-motormodeller: Jørgen S. Petersen (302) 1541 sek. — Gas-motormodeller: Kaj V. Nielsen (207) 1226 sek.

Propel til Super-Cleo.

Her er tegning i fuld størrelse til den i artiklen beskrevne propel til Cleo.

FLERE MÅ DELTAGE I TYPEKONKURRENCEN

Resultaterne fra nr. 11

I betragtning af, at vi efter typekonkurrencen sidste vinter har beskrevet typer hele året igennem for at fremme interessen for typekendskab, så er det lidt nedslående, at vor nye konkurrence ikke alene ikke har samme antal deltagere som sidst, men faktisk færre!

Da syv af de viste typer havde været gennemgået i typehjørnet, kunne konkurrencen ikke siges at være svær, og de fleste har da også klaret disse. De tre andre typer har voldt lidt hovedbrud, og det var også meningen. Her er den rigtige løsning på konkurrencen i sidste nummer:

1. Percival Prentice
2. Grumman Hellcat
3. Supermarine Sea Otter
4. Gloster Meteor
5. De Havilland Chipmunk
6. Airspeed Oxford
7. Supermarine Spitfire
8. Supermarine Seafire
9. Vickers Wellington
10. North American Texan (Harvard).

Læserne bedre end opgavestillerne

Nr. 2 havde voldt de største kvaler, også for os selv. Først mente vi ikke at finde en eneste rigtig løsning, men da et flertal ellers rigtige løsninger fik den til Hellcat i stedet for Bearcat, måtte vi foretage en undersøgelse. Konkurrenceopgaverne havde ret: Det var Hellcat og ikke Bearcat som angivet i teksten det meget højststående officielle udenlandske sted, hvorfra vi havde lånt opgaven.

En del læsere angav Spitfire i stedet for Seafire for nr. 8. Det er regnet for rigtigt, da en slikke identifikation af versioner er næsten umulig ved billeder af den viste størrelse og kvalitet.

Resultatet blev således fem rigtige, som vi trak lod imellem.

Premien tilfaldt ved lodtrækningen: Kurt Willems, Ganløse pr. Møløv. De fire andre var Ole Krohn, Vanløse; Kurt Bierlie, Valby; L. W. Wetlesen, Kbh., og Lelf Elhart, Kbh.

Inden vi afgør typehjørnets fremtid, vil vi se på deltagelsen i dette nummers konkurrence. Vi ved, at adskillige typekendere løser opgaverne uden at indse resultatet, ligesom mange gør ved kryds-og-tværs-opgaver; selv om præmierne er beskedne, tag så alligevel og send resultaterne ind til FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V, senest søndag d. 10. ds., så vi kan foretage lodtrækningen mandag d. 11. Mærk kuverten »typekonkurrencen«.

Knud Rasmussens boghandel udsætter bogen »Bombers (The War in the Air)« som førstepræmie, og endvidere bliver der to andre præmier i form af den nye danske typebog »Flyvemaskiner over Danmark«, som enhver typekender må have.

AEROSPORT

I sidste nummer omtalte vi Aerosports forskellige sektioner. Fælles for disse 5 sektioner er det, at de samarbejder med tilsvarende sektioner indenfor de øvrige AIR-organisationer, samt at deres hovedformål ligger i besvarelse af spørgsmål fra medlemmerne, samt forberedelse af publikationer, som kan have interesse for disse. De fem sektioner dækker kun et relativt lille område af foreningens virkefelt, hvilket udelukkende skyldes, at specialister på andre områder ikke findes indenfor Aerosport. (Nye sektioner oprettes, efterhånden som sådanne indtræder i foreningen). Blandt de sektioner, som gennem de øvrige AIR-organisationer står til medlemmerne tjeneste kan bl. a. nævnes sektioner for polarflyvning, luftfartselskaber, taxi- og charterelskaber, flyvningens historie, militære registreringer, RAF Squadron historie, flyvehelte fra de to verdenskrige, flyvning i USSR m. m. m.

AIR-organisationerne udgiver i øjeblikket 2 illustrerede tidsskrifter (Naviac Logbook & Air-Britain Digest) samt 14 dupliserede nyheds-oversigter af forskellig art (British Civil Register News, Airline News, Foto-nyt etc. etc.) Aerosport udsender endvidere frit til alle sine medlemmer Aerosport Månedssnylt, som indeholder aktuelle oplysninger om møder, nye publikationer etc. En del af Aerosport Månedssnylt er »Logbogen«, der giver oplysning om usædvanlige flyvemaskine-typer observerede over Danmark — d. v. s. sådanne, som ikke findes på det danske civilregister eller anvendes af det danske luftvåben.

Et af foreningens mest betydningsfulde virkefelter er typekendskab, som vil være FLYVs læsere bekendt gennem typehjørnet og de indledende artikler i nr. 2-3/50. Denne interesse dyrkes i Aerosport ved typemøder hver fjortende dag i vintersæsonen. På disse møder gives instruktion i emnet ved hjælp af film, lysbilleder etc. Til denne instruktion anvendes bl. a. materiale fra RAF, ROC, Flygvapnet og det danske militær. I fjernkendning afholdes prøver til diplomier af forskellig sværhedsgrad (A, B & C).

Foreningen arrangerer i sommermånederne organiserede besøg på flyvepladser, hos firmager, klubber etc.

Foruden de fem allerede omtalte sektioner

findes en salgsektion og en fotosektion, som tager sig af de mere »forretningsmæssige« områder, såsom distribution og salg af publikationer, samt fremstilling af fotos. Fotosektionen har rådighed over et fuldt udrustet fotografisk atelier. Medlemskab i Aerosport har kun en begrænsning — minimumsalderen er 18 år, hvorfra i særlige tilfælde kan dispenseres. Foreningen optager løbende medlemmer uafhængigt af disses politiske overbevisning, race, religion, køn etc. Foreningen arbejder ved og for flyveentusister.

Aerosport/Air-Danmarks adresse er: Julius Valentinsvej 15, Kbh. F.

Flere nye bøger i biblioteket

I fortsættelse af listen i sidste nummer kan det meddeles, at KDA's bibliotek er udvidet med følgende bind:

- Hilred: The Worlds Airways.
- FLYV 22. årgang 1949.
- Flight 1949 I og II.
- Flying 1949.
- Aero Digest 1949.
- Teknikens Værlid 1949.
- Fridgman: Jane's All the Worlds Aircraft 1949/51.
- Willi Gall: Trafik i verdensrymden.
- James M. Gavin: Hærens gennem luften.
- Tidsskrift for Søværnen 1949.
- Detmann: 40.000 km Feindflug.
- Sundström: Hobbyboken 1950.
- Sundström: Hobbyboken 1951.

Fortegnelse over tidsskrifter og andre publikationer, som regelmæssigt tilgår Kongelig Dansk Aeroklub's bibliotek

Danmark

- Flyv
- Notam Danmark
- Propel
- Tidsskrift for Søværnen

Finland

- Ilmailu

Norge

- Flying

Sverige

- Svensk Motor Tidning
- Teknikens Værlid

England (Canada)

- Aeromodeller
- Aircraft News
- Flight
- IATA Bulletin
- ICAO monthly Bulletin
- Index Aeronauticus
- Ministry of Civil Aviation Information Circular
- Shell Aviation News

Frankrig

- Aero France
- L'Air

Holland

- Avia
- Notam Netherlands

Schweiz

- Interavia
- Schweizer Aero-Revue

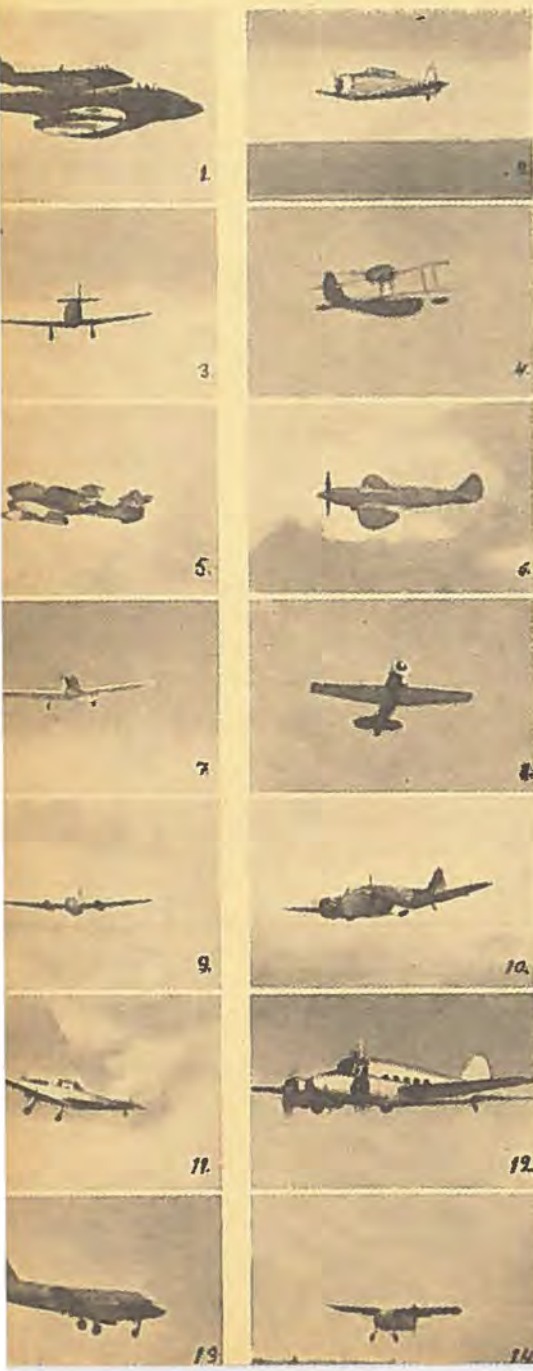
Tyskland

- Thermik

USA

- Esso Air World
- Esso Aviation News Digest
- Flying.

Det kan med sikkerhed fastslås, at U.S.A. var det første land i verden, hvor masseudspring med faldskærm fandt sted. 1928 sprang major Harry Wilson samt ni andre uden uheld fra en af hærens transportmaskiner. I oktober samme år sprang seks menige ud over Brooks Field, Texas, fulgt af et maskingevær. Dette var i stilling og skød kun tre minutter senere efter at det og dets bemanding forlod luftfartøjet! Dette fandt sted mange år før end lignende massespring foretoges i Tyskland eller Rusland.



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

K. V. Kjeldfort

Aut. forhandler af Hamlet cykler

Nye og brugte cykler, reparationer og
ovnlakering — cyklemotorer

Fiskergade 17, tlf. Luna 622

Salg på ratebetaling



FLYVELITTERATUR

Nyheder:

CONTROL LINE MODEL AIRCRAFT
by Laidlaw-Dickson, ill. 120 s. . 9.00

RADIO CONTROL FOR MODELS
by G. Honnest-Redlich, ill. 120 s. 10.20

AEROMODELLER ANNUAL 1950
udkommer december,
mange tegninger og ill. . . . ca. 9.00

THE WORLD'S AIRWAYS
and how they work.
300 ill., 320 s. 15.00

JANES ALL THE WORLDS
AIRCRAFT 1950-51
over 500 sider tekst og ill. . . 72.45

THE COMPLETE BOOK of Motor-
Cars, Railways, Ships and Aeroplanes.
384 s. 300 ill. 10.20

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 2755 - 3955

**Trafikken på Københavns Lufthavn,
Kastrup**

Det samlede tal for passagerer (inklusive
transitpassagerer) udviser en ikke ringe stig-
ning for oktober måned. Medens tallet i 1949
var 28.867, er det i år steget til 31.261.

Tallet for passagerer (eksklusive transit-
passagerer) er noget mindre i år. I 1949 var
det 25.755 imod 23.745 i 1950.

Tallet for afgåede og ankomne luftfartøjer
(heri ikke medregnet militær-, skole- og rund-
flyvninger) var i 1949 2129 og i år 2385.

Kalender 1950:

Modelflyvning:

3. 12. Sjettede distriktskonkurrence.
31. 12. Points- og Årsrekordår slutter.

Kalender 1951:

(Ret til ændringer forbeholdes)

Modelflyvning:

1. 1. Årsrekordåret 1951 begynder.
14. 1. Sidste frist for pointsopgørelse 1950.
28. 1. Første distriktskonkurrence.
4. 3. Anden distriktskonkurrence.
11. 3. Repræsentantskabsmøde samt dan-
marksmeesterskab for indendørs gum-
mimotormodeller (Sjælland).
15. 4. Tredie distriktskonkurrence.
3. 5. Danmarksmeesterskab for svævemodel-
ler samt udtagelseskonkurrence (Fyn).
20. 5. Danmarksmeesterskab for linestyrede
gasmotormodeller (Jylland).
- 6.-11. 8. Sommerlejr.
26. 8. Danmarksmeesterskab for fritflyvende
gummi- og gasmotormodeller (Jyl-
land).
9. 9. Fjerde distriktskonkurrence.
21. 10. Femte distriktskonkurrence.
2. 12. Sjettede distriktskonkurrence.
31. 12. Årsrekordår slutter.

En sølv-c-distance

Vi erfarer først nu, at Vejle-svæveflyveren
Arne Hansen, der i sin soldatertid har haft
lejlighed til at svæveflyve i Karup, sidst i
juli fik distancebetingelsen til sølv-c ved en
distanceflyvning på ca. 54 km fra Karup til
Givskud.

Svæveflyveklubben Aviator begrænser medlemstallet

Flyveinteressen i Ålborg synes igen i stig-
ning. Modelflyveklubben Aviator kan p. gr.
af lokalemangel ikke klare tilstrømningen.
Det er interessant for linestyrede modeller, der
gør sig gældende. Svæveflyveklubben Aviator
meddeler i sit klubblad Cumulus, at den i
sommer måtte stoppe tilgangen med et med-
lemsantal på 50 aktive. Med en SG-38 og to
Babyer kunne man ikke give flere en rimelig
mængde flyvning. Senere måtte man stoppe
begynderkølingen på SG'en, men til foråret
bliver der nyt håb for begynderne og for
interesserede på ekspektancelisten, idet den
2 G, der har været arbejdet på nogle år, nu
bliver bygget færdig på Stamgruppens værk-
sted. Iøvrigt vil man forsøge at flyve vintre-
ren igennem.

Til medlemmerne af svæveflyveklubberne

Ved den direkte tilslutning til KDA får
medlemmerne tilsendt FLYV gratis. Da flere
svæveflyvere i forvejen har abonneret på
bladet og betalt årgang 1950, kan beløbet
fra overgangsdatoen til årgangens slutning
refunderes ved henvendelse til

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60, København V.

*

Verdens første flyver-biograf findes ved
Asbury Park, U.S.A. Man lander ved siden af
lærredet for derefter at taxi til en rampe for-
an dette. Filmen ses fra kabinen og bagefter
trækker en jeep fartøjet tilbage til startbanen.
Biografen har plads til 25 fly og 500 auto-
mobiler.

På hjemvejen fra en forretningsflyvning be-
sluttede en amerikansk sportsflyver sig til at
mellemlande for at besøge en ven. Efter lan-
dingen på den lokale plads opdagede piloten,
at han havde tabt halehjulet. Ved omtale af
dette til vennen fremgik det, at hjulet var fal-
det i haven til dennes hus!

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Centr. 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weisshaupt,
Hvidovrevej 294 C, Valby.

Annoncer:

Rubrikannoncer 40 øre pr. mm.

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

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

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Fra KDA's arbejdsmark

Foredrag for flyveklubberne uden for København

I lighed med sidste vintersæson vil KDA i indeværende vinterhalvår i forbindelse med de lokale flyveklubber uden for København arrangere nogle foredrag. Begyndelsen blev gjort i Fyens Flyveklub, Odense, hvor Kaptein John Foltmann i tilslutning til nogle udmærkede tonefilm fortalte om emnet »Hurtigere end lyden«. Den interessante filmsaften blev gentaget i Thisted flyveklub den 23. og i Esbjerg (Vestjysk Flyveklub) den 24. november. Den 2. december bliver der foredrag med flyverbal i Herning (Midtjysk Flyveklub).

Teorikursus i motorflyveklubberne

I de kommende måneder er det hensigten at oprette nogle teorikursus i fire eller fem byer i samarbejde med de lokale motorflyveklubber. Omkostningerne ved disse kursus vil blive afholdt af KDA. Formanden for motorflyverådet, kommunelærer Wm. Nielsen er gået i gang med at udarbejde de nærmere planer for tilrettelæggelsen af disse kursus. Undervisningen skal være gratis for kursusedtagerne, idet man tilsigter at skabe en ny tilgang til klubberne af flyveinteresserede ungdom. Da økonomien ikke tillader oprettelsen af sådanne gratis teorikursus i samtlige byer i første omgang, vil man som før nævnt begynde med fire eller fem byer. Hvis ideen slår an, og der bliver god tilslutning, vil KDA til næste år fortsætte i andre byer.

Radiokursus

KDA er fra et par af motorflyveklubberne blevet spurgt, om den ikke kunne tænke sig at oprette nogle radiotelefonikursus. Det kan KDA i høj grad, og det skal ikke være længe, inden motorflyveklubberne hører nærmere herom.

Ny tilslutning til KDA.

Fredericia Motorflyveklub.

Direktør Hostrup Pedersen, Fredericia.

Flyverbal i Odense

KDA har lovet at hjælpe Fyens Flyveklub med tilrettelæggelsen af et flyverbal i Odense i februar måned næste år.

Internationalt Rally i Danmark

I samarbejde med Fyens Flyveklub, Sportsflyveklubben i København og Vestjysk Flyveklub vil KDA indbyde til et internationalt Rally for privatflyvere i Danmark i slutningen af juni 1951. Det endelige program er endnu ikke fastlagt, men i store træk vil det omfatte et besøg i Esbjerg lufthavn, Odense lufthavn og Skovlunde flyveplads. Man regner med deltagelse af flyvere fra Finland, Norge, Sverige, Belgien, England, Frankrig, Italien, Holland, Luxemburg, Portugal, Schweiz, Spanien og Jugoslavien.

Distriktsledermøde i Odense

Modelflyvernes seks distriktsledere var den 5. 11. samlet i Odense til møde med modelflyverådet. Tanken var at udbygge kontakten mellem rådet og klubberne. Distriktslederne blev informeret om KDA's organisation og arbejde, om modelflyvearbejdets omfang og detaljer, ligesom man i fællesskab drøftede programmet for det kommende år, de nye konkurrenceregler og meget andet.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: Byen 5348 Postgiro: 25680
Kontoret er åbent fra kl. 12—17. Lørdag kl. 12—14.

Generalsekretæren træffes i kontortiden.

Dansk Luftsportsråd: Adr. KDA,
Nr. Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

MOTORFLYVERÅDET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I, København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: Palæ 9852, kl. 10—15. Postgiro: 25521
Formand: Civiling. Hans Harboe.
Næstformand: Biograftejer Ejvind Nielsen.
Civiling. Erik Eckert.
Maskinarbejder Harald Vermuth Jensen.
Civiling. Bjørn Thøgersen.

MODELFLYVERÅDET

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852.
Formand: Johs. Thinesen, Holbækvej 34, Herning.
Førsteinstruktør: Per Weishaupt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),
Ved Stadsgraven 1, telf. Amager 9695.
Generalsekretær: Fbrkt. E. C. Rydmann,
Kongev. 153, Kgs. Lyngby, tlf. Fr.dal 7474.

Eigil Knuth i KDA den 11. december

Mandag den 11. december kl. 20,00 indbydes KDA's medlemmer (og tilsluttede klubbers medlemmer) til foredragsaften i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10. Ekspeditionslederen, grev Eigil Knuth, vil fortælle om Pearyland-ekspeditionen, som kun flyvemaskinen har muliggjort gennemførelsen af, og han vil ledsage foredraget med sin pragtfulde farvefilm.

Der er som sædvanlig gratis adgang for alle KDA's personlige medlemmer, firma-medlemmer og organisationsmedlemmer (d. v. s. medlemmer af tilsluttede model-, svæve- og motorflyveklubber m. m.).

Og medlemmerne behøver ikke komme alene. Tag en ledsager eller to med, så vi kan få fyldt salen og vise flyvningens betydning til så mange som muligt.

Noter straks datoen i Deres kalender: Mandag den 11. december.

Modelflyvning i aftenskolen

På eget initiativ har Hørsholm aftenskole indført modelbygning på aftenskolen. Den 9. 10. holdt ing. Per Weishaupt fra KDA foredrag med lysbilleder og film. Undervisningen ledes iøvrigt af distriktsleder Paul Kuniss.

Modelflyveklubben Ørnen i Næstved har atter i år kursus på aftenskolen. Denne gang er det et konstruktionskursus. Den 6. 11. holdt Per Weishaupt foredrag om konstruktion af termikbremsere og gummimotormodeller.

Svæveflyveteorikursus

Svæveflyverådet har henvist svæveflyveklubberne til de muligheder, der er for at indlægge teorikursus på aftenskolerne.

Ringsted Svæveklub har startet et kursus på denne basis, og dette kursus er anerkendt som teorikursus til s-certifikat.

Også Viborg arrangerer s-kursus, og flere andre klubber arbejder herpå.

Nyt fra Sportsflyveklubben

Andespil: I lighed med sidste år afholder Sportsflyveklubben onsdag den 6. december andespil i KB-hallens pejsesal. Der vil være en række gode præmier og blive forskellig bortlodning, og der er ikke tvivl om, at tæppen, der slutter med dans, vil blive lige så fornøjelig som sidste år.

Landingskonkurrence: Med direkte henvisning til FLYV's omtale af flyvedagskonkurrencernes dårlige landinger og behovet for flere sådanne konkurrencer har Sportsflyveklubben i efteråret haft en landingskonkurrence, der strakte sig over i søndag. Der var 12 deltagere, og resultatet blev:

1. P. Mortensen 198 points i gennemsnit
2. A. Nygård-Jensen 217 » » »
3. Alfred Jensen .. 234 » » »

I det upålidelige vintervejr vil man ikke arrangere en ny konkurrence, men det er tanken at arrangere en lignende til foråret, så det er bare om at komme i træning allerede nu.

Certifikatfest: Sportsflyveklubben holdt onsdag den 25. oktober certifikatfest i KB-hallens pejsesal. Efter en lille middag blev klubbens gyldne emblem tildelt årets desværre alt for få nye certifikathavere og en enkelt, der tidligere havde været forhindret i at få den overrakt, og derefter var der dans for de ca. 100 deltagere, afbrudt af tryllekunstner- og hypnotisørforestillinger — det var især morsomt at se nogle af klubbens medlemmer blive hypnotiseret.

Bound for Caribbean

Ved KDA's første foredragsaften i denne sæson talte KLM's skandinaviske repræsentant, direktør J. Ludo de Jongh, om opbygningen af KLM's betydelige rutenet mellem de hollandske besiddelser og nabolandene i det caribiske område, hvorpå den fiske og smukke farvefilm »Bound for Caribbean« blev forevist.

Docent Alkjærs foredrag

Ved KDA's møde den 17. november, der overværedes af en række indbudte gæster, blev motor- og svæveflyvernes fem vandre-pokaler overrakt af de respektive vindere af KDA's formand, direktør Hjalmar Ibsen.

Derpå holdt docent Ejler Alkjær et fængslende foredrag om sin flyverrejse til Østen, om SAS's rute derud og om de fremtidige muligheder. Docenten mente, at ruten var kloget lagt med hensyntagen til de økonomiske og politiske forhold, men at man burde bestrebe sig for om muligt at forlænge den videre østpå end den nuværende endestation Bangkok. Hvis ikke de politiske forhold fører til en katastrofe, skulle der være store muligheder for en indsats af de små skandinaviske lande, som ikke mistænkes for imperialistiske hensigter, og SAS-ruten er et udmærket stykke værktøj for skandinavisk foretægsomhed.

Mere korrespondance

Endnu to unge mennesker har bedt os hjælpe dem til korrespondance om flyvning:

Th. Andersen, Lavgade 12, Åbenrå. (16 år, model-, svæve- og motorflyvning.)

Lelf Ingemann Petersen, Lavgade 12, Åbenrå. (13 år, model-, svæve- og motorflyvning.)

Sådan korrespondance med andre flyveinteresserede er meget morsom. FLYV's redaktionssekretær korresponderede i trediverne med en del udenlandske unge mennesker og har endnu forbindelse med nogle af dem. Forleden kom en af dem på besøg — fra Brasilien! Han er nu trafikflyver og var i Sverige for at hente en SAAB Scandia.

Odense Svæveflyveklub

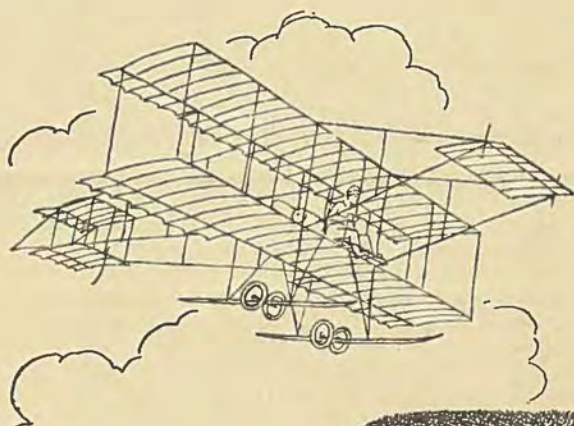
På klubbens ordinære generalforsamling den 20. 10. blev Ib Randers (tidligere Sportsflyveklubben) valgt til formand i stedet for Jørn Rårup, der ikke ønskede at modtage genvalg.

Formanden oplyste, at der i år var foretaget 400 starter med klubbens Baby og 240 med den nye 2 G. Samlet flyvetid 76 timer.

5 medlemmer havde aflagt prøverne til svæveflyvecertifikat, men 2 var dumpet på grund af farveblindhed.

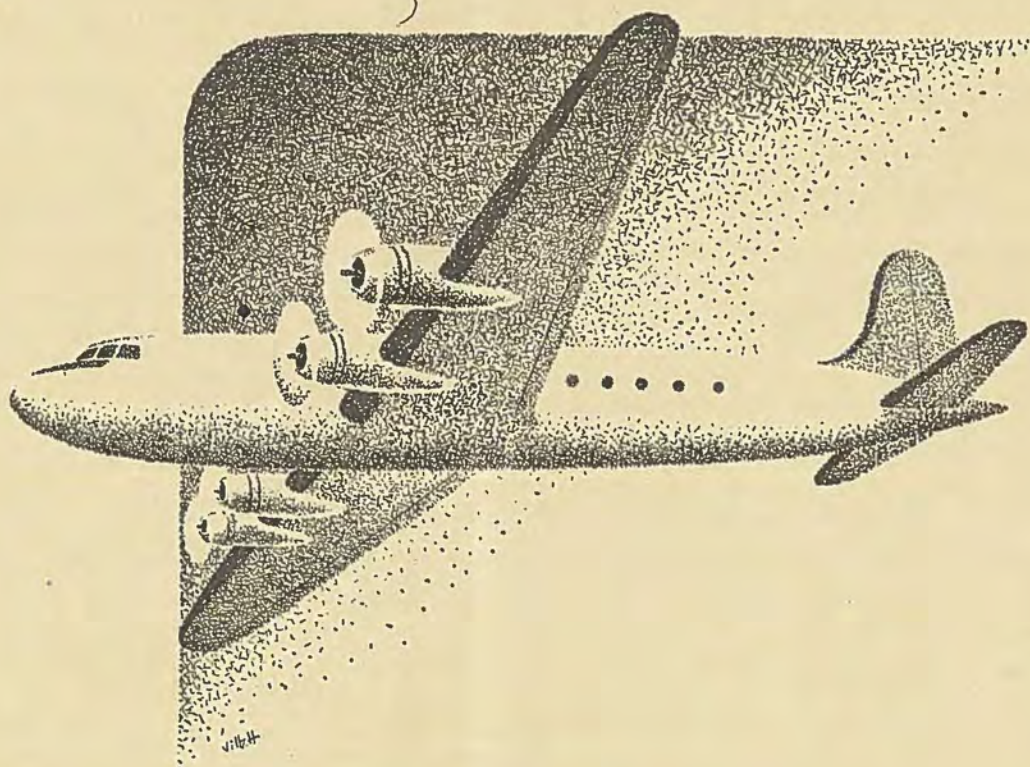
Klubbens adresse er ændret til: sekretæren

Odense Svæveflyveklub,
Ing. C. J. Petersen,
Carl Baggers allé 35,
Fruens Bøge.



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 benzinen, der frembringer motorernes gigantkræfter, og smøreolien og de andre produkter, der er nødvendige for de moderne motorer. Uden benzin og olie ingen flyvning!

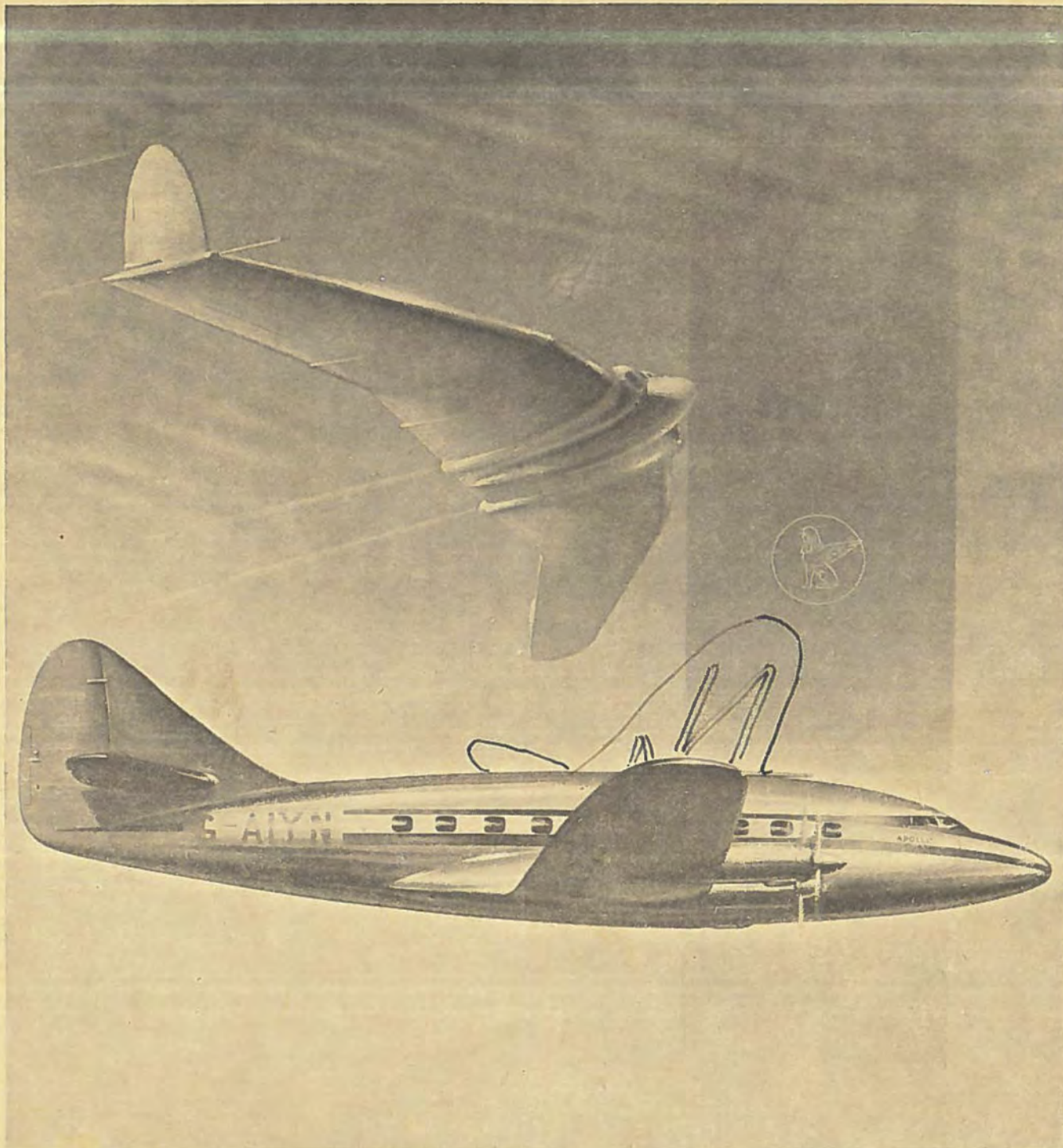
Flyvning er kun et af de områder, hvor olien griber ind i det moderne samfundsliv.

Olien er en kraftkilde, intet land kan undvære.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Siden 1889 Danmarks største importør af olie og olieprodukter.





BANE Bryder for FREMSKRIDTET

Førende i en tidsalder med rivende udvikling.
Berømt for 30 års fremragende arbejde med civile og militære luftfartøjer.



SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., COVENTRY, GREAT BRITAIN
Medlem af Hawker Siddeley Group

PRIS
Pr. årgang kr. 6.00
Pr. nummer 50 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824