

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:
kaptajn JOHN FOLTMANN

25. ÅRGANG 1952

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Alleberg 1952	92	Chase C-123	209	Flyvedagskonkurrencerne (svæve) 46,	
Århus flyveplads	19, 114, 152	Civil Air Patrol		64, 84, 116, 132, 158, 178, 202, 218, 227	
Arsrekorder	158	11, 35, 46, 87, 123, 152, 166, 167, 214		Flyvedagskonkurrencerne (motor) 94, 158	
Aero Commander.....	234	Conrad, Max.....	151	Flyveklubbernes betydning for flyvevåb-	
Aeroklub, Kgl. Dansk		Convair Liner	44	net m. m	66, 75, 78
14, 30, 46, 53, 70, 76—78, 94, 118,		Convair 340	101	Flyvelotteriet..	51, 75, 118, 138, 154, 174
123, 138, 158, 178, 202, 213, 218, 238		Convair YB-60	104	Flyvemedicin	186
Aerospot	46, 138, 178	Convair Catalina	184	Flyveredningstjeneste	12
Air Cadet League of Canada 87, 123, 188		Convair XP5Y-1	184	Flyverhjelme	171
Air France	7, 154, 171, 231	Convair XC-99	208	Flyvestævner	158, 168, 190, 196
Airspeed Ambassador.....	17, 27, 90	Convair F-102	213	Flyveteknikere, Statsautoriserede danske	202
Alkjær, Ejler.....	30			Flyvevåbnet	
Amerikanske privatflyvers indsats....	35	Danmarksmesterskab (modelfl.)		3, 5, 7, 22, 40, 54, 60, 66, 87, 88,	
Armstrong Whitworth Meteor 11....	191	.....	28, 92, 110, 134, 202	109, 129, 148, 178, 196, 207, 214, 237	
Argentina støtter flyvesporten	37	Danmarksmesterskab (svævefl.)....	9, 238	Fokker	201, 209
Artilleriflyver	174	Danske Flyvere 14, 30, 70, 94, 178, 218, 238		Foltmann, Kaptajn John	46, 58
A2-modeller	232	Danske jettflyvere i USA	22, 40, 54	Forbud mod flyvning	99, 123
Auster Aiglet	125	DDL	63	Fyens Flyveklub 25 år	213
Australien hjælper flyveklubberne	37, 129	De Havilland Comet	6, 7, 40,	Forslev, C.	207, 225
Aviator	136, 218	60, 80, 101, 114, 137, 191, 209, 224, 231			
Avro Anson	12	De Havilland 110	102, 191	Gasmotormodeller	42
Avro Shackleton	185	De Havilland Heron	104	GCA i Ålborg	231
Avro 698 Vulcan	190, 209, 234	Delfin (svæveplan)	132	Gloster Meteor	5, 168
		Dessau, Einar	152	Gloster Javelin	60, 190
		Distriktskonkurrencer		Grumman F-9 F.....	1, 214
Bagudvendte sæder	176	.....	94, 118, 138, 178, 218, 238	Grønland.....	109, 154, 171, 197
BEA	126	Dom for ulovlig flyvning.....	116	Gummimotormodeller	134, 172
Bell 47 D	68	Douglas, Besøg hos	56, 231		
Benzin, Ny flyve-	198	Douglas DC-6B	6, 56, 100, 124, 223	Handley Page Hastings	208
Benzinrationering	99, 123	Douglas C-124 A	208	Handley Page HP-97	209
Bibliotek, KDA's		Douglas Skyway	7	Hangarflyvning	69, 237
14, 30, 46, 70, 94, 138, 178, 218, 238		Douglas DC-7	56, 100	Hangarskibe på besøg	148
Blackburn Universal	171, 208, 209	Douglas C-74 Globemaster	56, 208	Hastigheden på luftruterne	99
BOAC	6, 40, 114, 171	Douglas Skyrocket	56	Hawker Hunter.....	190
Boeing YB-52 Stratofortress	80	Douglas Super DC-3	56	Hayhow, T. W.	125, 213
Boeing B-47 B Stratojet	104	Douglas A 2 D-1	109	Helbredsattester	157, 202
Boeing XF-99 Bowmark	213	Dyrt	193	Helikoptere	21, 126, 214, 234
Brasiliens privatflyvning	37			Holdkapflyvning	111
Breguet 76-3 Provence	101	Ehlers, H. A.	234	Holm, Hugo	136
Breguet 89-1 R Mars	208	EON Olympia	30, 38	Hughes XF-98 Falcon	213
Bristol 171 Sycamore	21, 114, 126	Erhvervsflyveskole, Første danske	131	Hærens Flyveskole 40 år	148
Bristol 173	36, 190			Højriis, Holger	36
Bristol 170 Freighter	37, 104, 208	FAI-emblemer	70		
Bristol Britannia	63, 101	FAI-kongres i Madrid	116	IATA	53, 88, 99, 197
Britiske flyveindustri	37, 137, 190	Fairchild C-119, 119 H og 120	208	ICAO	88, 124, 144
Byggekonkurrence	92	Falcks Redningskorps	29	Indenrigsruterne	27
Bøger	7, 136, 174, 213, 236	Fano, Landingsplads på	157	Isdannelser i karburatoren	228
Bølgeflyvning i Danmark.....	112	Farnborough 1952	60, 171, 183, 190	Isdannelser på flyvemaskiner	197
		Film,	44, 176, 213		
Canada set med unge øjne	188	Flaps, Anvendelse af	147	Johnson, Richard H.	24
Carlsen er modelflyver	22	Flyv	3		
Casablanca i KZ-VII, Til	106, 131	Flyvedagskonkurrencerne (model)		Kalender	13, 29,
Chartertrafik	223, 231	.....	94, 138, 218	45, 69, 93, 117, 137, 157, 177, 201, 237	

	Side		Side		Side
Kalm, Knud	88	Nord Noratlas	208	Spansk trafikmaskine	104
Kapflyvningen England—New Zealand	234	Nordisk landskamp	111, 134, 146	Sportsflyveklubben..	46, 70, 118, 158, 238
Karburatorising	228	Nordisk motorflyvekonkurrence	193	Stednavnsforkortelser, Danske.....	148
KDA — se Aeroklub, Kgl. Dansk.		Nordpolen....	60, 201, 207, 213, 218, 223	Svæveflyveskole	30,
KLM	6, 37,	North American F-86 Sabre	104, 129, 188	38, 64, 84, 116, 132, 156, 176, 194	
40, 58, 90, 92, 114, 154, 171, 209,	231	North American F-100	213	Slingsby Sky	194
Kong Frederik IX.....	207	North American AJ-1 Savage.....	214	Svæveflyvning	
Korea	21, 37, 126, 234	Notam - Danmark	129, 157	9, 24, 30, 35, 38, 64, 84, 90, 111,	
Krebs, Gudrun	70	Nybygningen af svæveplaner	35	112, 131, 132, 143, 163, 210, 226, 227	
Kramme, V.	22	Næste ti år, De	80	Svævemodeller	232
Kranich III	194, 213, 226			Svæveplaner	24,
Kunstflyvning	129, 148, 168	Odense Model-Flyveklubs udstilling ..	92	30, 35, 38, 64, 90, 132, 194, 210, 226	
KZ-III	184	OSTIV	198	Swissair	40
KZ-VIII	42			Sylvest Jensen	114, 183
KZ-10	33	Pan American	224, 231	Sætter-Lassen, E.	152
Københavns lufthavn.....	6, 22, 27,	Percival Proctor	90	Søluftfartøjer, Fremtidens	214
40, 58, 88, 114, 137, 152, 197, 209,	231	Petersen, Peter	212	Sølv-diplomregister	111
		Piper Pacer	151		
Landbruget, Flyvemaskinen i	183	Polyt III	30, 64	Tankning over havet	214
Landssvæveflyveklubben	84, 118	Polyteknisk Flyvegruppe	30, 38, 112, 238	Teisen, G.	22
Linestytret model	236	Privatflyvning	14, 35,	Tipsmidlerne	118
Lockheed Super Constellation 7, 18, 37,	101	37, 46, 123, 147, 151, 174, 178, 193, 196		Thule-basen	109, 218
Lockheed, Besøg hos.....	18			Tosædede jagers betydning, Den.....	102
Lockheed Shooting Star	20	Radiostyrede modeller	28	Trafikflyvemaskinernes udvikling	100
Lockhead F-94 Starfire	20, 148	Radiotelefoni	30	Trafikflyvenyt	6, 27, 40, 114,
Lockheed Neptune	20, 185	Raketter	37	124, 144, 154, 171, 197, 209, 212, 231	
Lockheed Constitution	20, 208	Rasmussen, Viggo J.....	52	Tuborgfondet	114
Lockheed T. 33	49	Reaktionsmotorer	13, 80, 104	Turistklasse	6, 51
Luftfartøjsregistret	40	Rekognosceringsflyvemaskiner	185	Typehjørnet	12, 44, 68
Lufthavnens selskabelige Forening	236	Rekorder (FAI)	24,	Tysk flyvning	6, 82
Lufthavne og flyvepladser....	19, 60,	30, 45, 70, 90, 112, 157, 174, 201, 234			
104, 129, 148, 152, 157, 174, 197, 231		Rekorder (model)	111, 202	Udveksling med USA og Canada	
Lufttaxa, Dansk	53	Republic F-84 Thunderjet	3, 88, 148	11, 46, 58, 87, 105, 123, 166, 167, 188	
Lufttrafikens enorme udvikling	212	RJ-5	24	Ulykker	40, 87, 174, 183, 196, 214
Lybye, Knud.....	63	Russisk kæmpebomber	104	Ursinus, Oskar	174
		Rygter	38		
Main Brace manøvren	196, 207, 225			Vejrtjeneste på Grønland	46
Martin 4-0-4	101	SAAB Scandia	53, 209, 236	Verdensmesterskab (svævefl.).....	
Martin Mariner	185	SAAB 210 Draken	60	.....	30, 63, 131, 143, 163, 238
Martin Marlin	185	SAAB J. 29	104	Verdensmesterskab (modellfl.).....	
Mikrofilmmodellen BE-I-31.....	8	SABENA.....	6, 40, 90, 209, 231	....	134, 156, 172, 176, 200, 216, 232
Militære transportflyvemaskiner	208	Saro Princess.....	191	Vickers Supermarine 508.....	7
Modelflyvefilm, KDA's	30, 46, 90	SAS..	6, 27, 36, 46, 52, 53, 88, 114,	Vickers Viscount	101
Modelflyvning	8, 28, 30, 42, 92,	124, 154, 171, 197, 201, 209, 223, 231		Vickers Swift	190
110, 134, 146, 156, 172, 200, 216, 236		Scandinavian Aircharter Agency.....	231	Vickers Valetta	208
Modelmotorer	42, 68	SE-2415 Grogard II	88		
Mortensen, Peer	6, 218	Short Sunderland	185	Westphall, Povl	218
Motorflyvernes repræsentantskabsmøde	94	Short SA/4	190	Westland-helikoptere	21
Museum	202	Sikorsky-helikoptere	60	Wills, Philip	143
Mü-13 E	210, 226	Silver City Airways	7, 37		
		Skovlunde	178	Zeuthen, K. G.	22
NATO-flyvestævne	168	Skalamodeller	42	Ærespokal, KDA's	22
Navigation	37, 186	Skyroplanet	92		
Nord Noroit	185	SO-6025	88	Øvgård, Karl-Erik	22

FLYV

25. ARGANG

JANUAR 1952

PRIS 75 ØRE



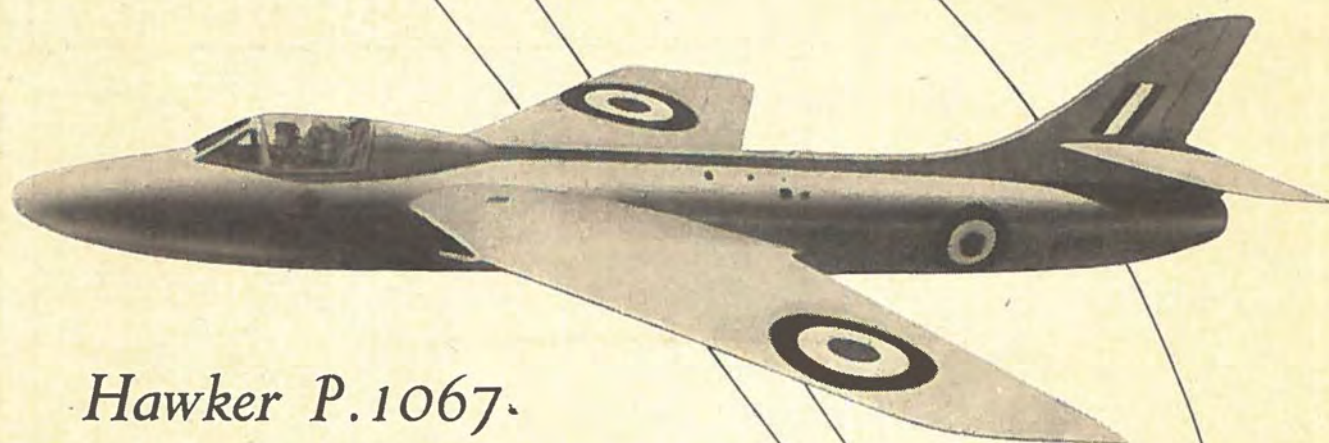
En Grumman F-9F Panther skubbes frem til startstedet på det amerikanske hangarskib Princeton.

1

INDHOLD:

Flyvevåbnet går fortsat fremad * Med FLYV i Meteor 7 *
Turistklasse på Nordatlanten * Erfaringer fra første DM i svæve-
flyvning * Tegning til mikrofilmmodel

Verdens fineste Kampmaskine



Hawker P.1067.

R.A.F. beordrede masseproduktion direkte fra tegnebrætstadiet — og den nye Hawker P. 1067 forbløffede verden, da den første gang forevistes ved Farnborough Luftregatta. Med sine rene, dramatiske, bagud-gående linjer susede dette projektil af en fly forbi tilskuerne i daglige flyvninger, som overgik verdensrekorden for hastighed. Ydermere stiger 1067 med lynets hast, bærer sine dødelige våben og er superb at manøvrere i luftslag. Verdens fineste. Men denne overlegenhed hos en 1-mands maskine falder godt i tråd med traditionerne hos Hawker Aircraft, det firma, som har skænket flyvningen både Hurricane, Hart, Fury, Tempest og Typhoon. Hawker har sine enorme erfaringer at støtte sig til samt hele Hawker Siddeley-gruppens tekniske og forskningsmæssige apparat i ryggen. Dette industrielle forbund af koncerner — det største, der findes — er ved løfte bundet til at opbygge velstand og forsvarsstyrke i Den Frie Verden.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 1

Januar 1952

25. årgang

25. årgang — og det dyre papir

DET er ikke under gunstige forhold, at FLYV går ind i sin 25. årgang. De stigende udgifter til bladets fremstilling og da især de voldsomt stigende papirpriser, som allerede har fået mange aviser og tidsskrifter til at gå ind, har også tvunget os til indskrænkninger, og i det nye år må vi spænde livremmen yderligere ind.

Med de meget forskellige interesseområder inden for flyvningen, som vor læserkreds spænder over, har det altid været vanskeligt at stille alle tilfreds. Modelflyvere, svæveflyvere, privatflyvere, erhvervsflyvere, militærflyvere, typekendere, lufttrafikkens folk, ingeniører og teknikere, flyvemedicinere — alle mener de hver især, at der er for lidt stof på deres felt.

Og hver især har de ret. Ingen ved det bedre end redaktionen, som har det utaknemmelige hverv at rationere den til rådighed stående plads og det minimale antal klicheér.

Som aeroklubbens officielle organ skulle FLYV foruden i almindelighed at behandle de forskellige områder også gerne kunne støtte KDA's virksomhed og være et bindeled mellem klubberne og medlemmerne. Også dette bliver stadig mere vanskeligt.

Men FLYV har for været gennem vanskelige tider, og intet andet af de talrige flyvetidsskrifter, der har set dagens lys rundt om i Skandinavien, har kunnet opnå at udkomme regelmæssigt gennem så mange år.

Idet vi beder om læsernes overbærenhed og forståelse af situationen og takker vore uundværlige annoncører for deres støtte, udtrykker vi håbet om en snarlig bedring af forholdene med at ønske enhver læser et

GLÆDELIGT NYTÅR!

VORT FLYVEVÅBEN GÅR FORTSAT FREMAD

FLYV besøger igen Flyvestation Karup

DET danske flyvevåben er ikke meget over et år gammelt, men det udvikler sig med stærke skridt. I en række artikler har FLYV i godt et år beskæftiget sig med forskellige sider af det nye flyvevåben, især med flyveskolerne. Herunder har vi berettet om et besøg på flyvestationen Karup sidste vinter. I november havde vi påny lejlighed til at besøge Karup (ved en pressekonference). Vi tog gerne imod denne invitation, for at vi kunne fortælle læserne, hvordan det går fremad.

Ved vort første Karupbesøg stoppede en snestorm al flyvning; men denne gang var vi mere heldig. Mens pressens repræsentanter blev budt velkommen denne efterårs-eftermiddag, strøg den ene Meteor efter den anden hylende ned over bygningen på vej ind til landing. Også næste dag var det fint vejr, så vi fik et godt indtryk af flyvevirksomheden, ligesom vi havde lejlighed til selv at komme en tur op i en Meteor 7.

Vi blev modtaget af stabschefen, oberst K. Birksted, samt af den fungerende stationschef, kaptajn K. Jørgensen. De udtalte, at formålet med besøget dels var at gøre »reklame« for flyvevåbnet a.h.t. tilgangen af nye flyvere, dels at gøre befolkningen forståeligt, at hvad der sker inden for flyvevåbnet er, hvad rigsdagen og myndighederne har bestemt, og at de mange penge gives fornuftigt ud, samt endelig at udrydde visse misforståelser, der af og til kom frem i dagspressen.

Foruden rundvisning på stationen omfattede besøget en række foredrag. Kaptajn Vagn Holm fra flyverkommandoen orienterede pressen om luftkrigsførelse, flyvevåbnets organisation samt det danske flyvevåbens særlige opgaver. Kaptajnløjtnant C. S. Børgesen, chef for eskadrille 724, fortalte om det daglige liv ved en eskadrille, løjtnant Friis Hansen om flyvekontrolltjenesten, og løjtnant Lerhøj om GCA.

Karup moderniseres

Som bekendt blev Karup bygget fra 1940 af tyskerne. Området omfattede 50 km², hvoraf halvdelen siden krigen atter er overgået til landbrug. Der var 3 startbaner, 23 hangarer (hvoraf 3 værkstedshangarer), eget jernbaneanlæg m.m. Fra en kæmpe-mæssig kommandobunker lededes natjagerens virksomhed i Nordeuropa. Efter sigende kostede bunkeren ca. 50 mill. kr. Den er 42 × 63 m med 3½ m tykke vægge. Den skønnes at veje 150.000 tons. Den blev betjent af et personel på 500 mand. Nu er den under reparation og ombygning, da vi anvender et andet system.

Selv om Karup under besættelsen har kostet os masser af millioner kroner, må der dog ofres mere, for at stationen kan være anvendelig til sit formål. Som bekendt er det nødvendigt at forlænge startbanerne, for at vore nye Republic Thunderjets kan operere derfra. Der er for ikke så længe siden bevilget penge hertil. Og ved vort besøg



En af vore første Republic F-84 Thunderjet starter til en træningsflyvning fra Karups lange startbaner.

var den første 3 km startbane netop taget i brug. Det er gået hurtigt med at forlænge den.

Der skal også bygges nye kvarterer, bl.a. fordi der må være kvarterer nær ved startpladserne. Som det er i øjeblikket, vil der gå alt for mange kostbare minutter ved en alarmering med at nå derud.

Effektiv bevogtning

Man var behageligt lidt hemmelighedsfuld ved pressebesøget. Det var meget få spørgsmål, der ikke blev besvaret. Og der var ikke noget, man anmodede os om ikke at skrive. Flyvevåbnet er realistisk nok til at indse, at man ikke kan hemmeligholde f. eks. hvilke eskadriller, der findes. Men noget andet er, at de meget hurtigt kan flyttes andetsteds hen.

Selv om indgangene naturligvis er strengt bevogtede, så kan man ikke helt sikre den mange kilometers grænse omkring pladsen mod uønsket indtrængning. Det ville kræve alt for meget mandskab. I stedet har man et effektivt system med patruljerende vagter, der kræver legitimationskort af alle, de ikke kender. Vi blev gentagne gange standset af dette meget bevægelige flyvepladspoliti, og et morsomt bevis på effektiviteten fik man om aftenen, hvor oberst Birksted og en eskadrillechef var ude at køre en tur i civilt tøj og uden legitimation. De blev standset og arresteret og først frigivet, da en anden officer havde identificeret dem for vagten. Sådan skal det naturligvis være.

Flyvepladspolitiets havde tidligere ikke kunnet undgå ubehageligheder som følge af, at nogle flyvere om natten havde listet sig frem til maskiner, der var under bevogtning, og klæbet sedler med påskriften »saboterede« på.

til dem og tilbage til en flyveplads. 9 måneder tidligere fløj man i Karup uden hverken GCI eller GCA. Nu har man begge dele.

GCI — Ground Controlled Interception — er altså en radarstation, der dirigerer hele flyvningen. Vi aflagde et besøg i denne station, som befinder sig i en underjordisk bunker. Man indrømmede, at den ikke var moderne med tilstrækkelig rækkevidde, men foreløbig gælder det også blot om at oplære mandskabet med den, og det er den udmærket til. Senere får vi mere moderne materiel.

GCA — Ground Controlled Approach — blev prøvet første gang i 1943, kom i anvendelse under krigen og bruges nu i stedse større grad også i den civile luftfart. Dette radarsystem leder maskinerne hen til pladsen og ned på startbanen, idet føreren simpelthen »tales« ned af GCA-operatøren. Herved kan der flyves og landes i så godt som alt slags vejr.

Voksende flyveintensitet

Det var imponerende at se med hvilken intensitet der flyves på Karup. Et øjeblik efter, at de ovenfor omtalte maskiner var alarmeret og startet, gik andre maskiner op i modsat retning fra samme startbane (der var kun svag vind). Starter og landinger gik slag i slag. Den ene maskine var ikke borte fra banen, før den næste tog den i brug. Ind imellem fløj formationer og enkelte maskiner rundt omkring og på tværs af pladsen.

Hele dette liv kræver en førsteklasses flyveledelse. Vi aflagde også et besøg i tårnet, der er indrettet nogenlunde som i en civil lufthavn og arbejder efter stort set samme metoder — og forøvrigt ofte i nært sam-

Vi er ikke helt blottede mere

Indtil der kom radaranlæg, kunne jagerne ikke være anvendt til ret meget i praksis. Selv om alt langtfra er perfekt endnu, kan man dog sige, som oberst Birksted udtrykte det, at vi ikke længere er fuldstændigt blottede.

De øvelser i udlandet, som flyvevåbnet har deltaget i, viser, at vore flyvers træning er på højde med vore allieredes. Flyverne har fået mere tiltro til sig selv efter at have målt kræfter med de andre. Øvelserne giver også god lejlighed til at træne hurtig flytning af hele eskadriller (både flyvende materiel og jordmateriel). Man kommer ud for andre flyvemaskintyper, får andre og bedre mål at øve sig i at angribe. Og man får god lejlighed til at snakke flyvning med udenlandske kammerater og til direkte at konkurrere med dem.

Vort flyvevåben begynder altså at kunne bruges. Det nye år vil sikkert bringe en stærk udvidelse af våbnet. Nu begynder de mange unge flyvere, der er uddannet i USA, at vende hjem. Samtidig får vi et betydeligt antal Republic Thunderjet, som de kan flyve i. Den første eskadrille er under opbygning med amerikanske instruktører. De første erfaringer, man har gjort med Thunderjet, er at trods dens store vægt og mindre stigeevne end Meteorjagerne, så er den ikke »død« at flyve i store højder, men betydelig mere manøverdygtig, end man kunne vente. Og så har den en meget længere flyvetid end Meteor.

Man snakker mest om flyverne, men må ikke glemme teknikerne, mekanikerkorpset, som er af fundamental betydning. Heldigvis begyndte man uddannelsen af teknikerne på et tidligt tidspunkt, og det har vist sig, at selv om vi har forholdsvis færre end udlandet, så er vore teknikere bedre, da de har en mere all-round uddannelse. Det er en stor betryggelse.

PW.



Eskadrillmærker fra henholdsvis 723., 724. og 725. eskadrille. Dyret i midten er en såkaldt »lørn«, en krydsning af en løve og en ørn.

GCI og GCA

Der står altid maskiner i beredskab i Karup, klar til hurtig start. Under krigsforhold vil man endda altid have nogle stående med mandskab i. Vi fik et eksempel på en alarm (scramble) af sådanne startklare maskiner. De stod bemandet på beredskabspladsen på modsatte side af pladsen. En lyskugle blev affyret som signal. Få sekunder senere kunne vi høre turbinerne begynde at hyle. Straks efter begyndte jagerne at køre ud ad rullebanen til startstedet. Efter 2½ minuts forløb var de første tre i luften i formation over startbanen, et minut senere de næste 4.

Efter en sådan alarm med påfølgende start vil eskadrillen først, når den er i luften, få nærmere besked om, hvor de fjendtlige maskiner befinder sig. Så vil den nemlig ved hjælp af radar blive dirigeret frem

arbejde med den civile flyveledelse.

Men jetmaskinerne kræver et langt større tempo for den militære flyveledelse end for den civile. Det store brændstofforbrug og den korte flyvetid medfører, at jetjagerne ikke kan vente — de skal ned hurtigt og har ofte kun brændstof til en enkelt pladsrunde mere, hvis det skulle blive nødvendigt.

Især i dårligt vejr får flyveledelsen et hårdt job. Hvis en civil lufthavn kan klare en landing hvert 5. minut, anser man det for godt. Men det er alt for langsomt for flyvevåbnet og kan ikke tolereres.

Nu får man mere og mere moderne hjælpemidler og bliver trænet op til meget hurtig virksomhed. De erfaringer, der gøres, kommer utvivlsomt også den civile flyveledelse til gode, når der indføres jetdrevne trafikmaskiner.

12 KZ-10 til artilleriet

Det bekræftes nu officielt, at flyvevåbnet hos Skandinavisk Aero Industri A/S som meddelt i FLYV nr. 11/1951, side 213, har afsluttet en kontrakt om levering af 12 stk. KZ-10 AOP luftfartøjer til brug ved artilleriobservation ved de danske artilleriafdelinger.

Det er hensigten, at luftfartøjerne skal udstationeres ved de respektive artilleriafdelinger, hvor de skal flyves af artilleriofficerer, der har fået uddannelse på flyveskolen på Avnø, medens flyvevåbnets teknikere vil foretage den daglige servicing og vedligeholdelse ved artilleriafdelingerne.

Til kommunikation med artilleriafdelingerne har observatøren en HF-station, medens flyveren til korrespondance med de flyvestationer eller lufthavne, hvor de eventuelt har brug for at gå ned, har en VHF-station.

Leveringen af de 12 luftfartøjer påbegyndes allerede nu i januar måned, og den vil være afsluttet i løbet af sommeren 1952.

★

2 Bell 47 helikoptere bestilt

Tidligt i det nye år ventes to Bell 47 helikoptere til landet til flyvevåbnet. De skal fortrinsvis anvendes på Grønland.

★



Med FLYV i METEOR 7

NAR man ikke har bevæget sig hurtigere end de 4—500 km/t, som en moderne trafikflyvemaskine kan rejse med, er man naturligvis interesseret i engang at prøve de godt 900 km/t, som moderne jagere præsterer. Heldigvis er det således, at disse jagere findes i træningsversioner, der går lige så hurtigt.

Under pressebesøget på Karup gav flyvevåbnet nogle af pressens repræsentanter lejlighed til en tur i en Meteor 7. FLYV's medarbejder var (ligesom de to af de ca. 50 flyvemedarbejdere, der selv er flyvere) så heldig at blive begunstiget af skæbnegudinden ved lodtrækningen.

Hvordan føltes det så? Ja, at flyve ligeud med 900 km/t føles naturligvis ikke anderledes end at flyve med 500 eller 100 km/t eller at sidde stille i sin stol indendørs. I stor højde og rolig luft har man intet indtryk af farten, omend man kan se, at jorden bevæger sig lidt mindre langsomt nedenunder, end man er vant til.

I lav højde, ved start og landing, der kan man se, at der er fart på. I sving kan man mærke det på centrifugalkraftpåvirkningerne. Men ellers er det hjernen, der må registrere farten ved at tænke på, hvor hurtigt man kommer fra sted til sted.

Men lad os fortælle, hvordan turen foregik.

Vi installeres i maskinen

Inden flyvningen blev vi i eskadrille 723's pilotrum instrueret af løjtnant Dansing (der nu er blandt det første kuld flyvere, der efter endt tjenestetid forlader flyvevåbnet, og som overgår til SAS). Vi blev instrueret i brug af svømmevesten, faldskærmen og hjelmen.

Da det blev min tur, tog jeg svømmevest og hjelm på og bar faldskærmen ud til maskinen, nr. 262, der var ved at blive tanket op efter den foregående flyvning. Så faldskærmen spændt på og op i agtersædet, vist vej og hjulpet af hjælpsomme hænder. Faldskærmen ned i sædet, mig selv ovenpå, fastspændingsselerne spændt på, hjelmens stik forbundet med maskinens interkommunikationsnet og dens iltslange til iltbeholderen. Åbne for ilt — så er jeg klar.

Flyveren, premierløjtnant V. Thorsen (som så mange militærflyvere gammel modelflyver, fra Nakskov), er også klar, og »hood«ens lange solide drivhuslåg lukkes over os. Til højre og venstre har man udsigt til de kæmpemæssige motorgondoler, der hver huser en Rolls-Royce Derwent 5 reaktionsmotorer á 1585 hk trykkraft, og derudenfor skimter man plantipperne. Meget plan synes man ikke der er til en 6,3 tons

tung maskine, men er spændvidden lille (11,3 m), så er korden stor, så der er dog 23 m², og efter nutidens målestok er planbelastningen ikke overvældende.

Thorsen starter de to motorer — man mærker det næppe, der er ikke nogen rystelser. De går tomgang på ca. 3000 omdr./min. For at få maskinen igang på jorden, skal de helt op på 8000 — det er højere tal, end man er vant til ved stempelmotorer — men er den først igang, kan den køre ved tomgangskraften. Uden opvarmning kører vi ud mod startbanen, får tilladelse af tårnet til at starte, og stiller os op på banen.

Kraftig start og stigning

Man mente engang, at jetflyvemaskiner ville accelerere dårligt. Ved den teknik, der anvendes, er der sandelig ikke noget i vejen. Hjulene bremses, og gashåndtagene føres frem, til omdrejningsviserne viser en 12—13.000 omdr./min. Så kan bremserne ikke klare den længere, de slippes, og med et ryk tager vor Meteor fart på med en fantastisk acceleration, mens der gives fuld gas (ca. 14.500 omdr./min.).

På en normal starttid af ca. 15 sek. slipper vi startbanen, med en hastighed af ca. 200 km/t. I en fart trækkes understellet ind, inden hastigheden bliver for stor, for den vokser hurtigt.

Flyveren fortsætter ligeud i lav højde, og plantager, lyngstrækninger og enge raser forbi under os, mens vi jager ned mod Herning.

Så trækker han blidt næsen op, og pludselig er jorden væk, dybt, dybt under os. Man fatter slet ikke denne stigning. Man sidder roligt tilbagelænet, føler sig ubevægelig ophængt i rummet. Jeg glemte fuldkommen at lægge mærke til den berømte stejle stigeinkel, måske fordi man er vant til det fra bundkoblingsstart i et svæveplan. Bundkoblingsstartens stigning er fantastisk med sine 15 m/sek., mere end førkrigstidens jagere kunne præstere. Men Meteorens stigning er ubeskrivelig.

Nu er Meteor T. Mk. 7 også nummer 1 af standardtyperne i familien. Uden bevæbning og militært udstyr kan den stige fra sine bevæbnede brødre. Stigeevnen ved jorden er 2440 meter i minuttet — over 40 m/sek. Kun de eksperimentelle Meteor-typer med Avon eller Sapphire motorer overgår den (Sapphire-udgaven satte som bekendt i august i fjor stigerrekord til 12.000 m på 3 min. 09,5 sek. Mellem 3000 og 6000 m steg den med 87 m/sek....).

Når jeg glemte at iagttage stigeinklen, var det, fordi mine øjne var naglet til høj-

I den nærmeste Gloster Meteor 7 (nr. 262) foregik den flyvning, der beskrives her.

demåleren. Det var en finhøjdemåler med tre visere, inddelt i fod. Som et ur, der er lobet løbsk, for de tre visere hvirvlede rundt mellem hinanden. Til gengæld gik brændstofviseren lige så hurtigt den modsatte vej.

Oppe over skybjergene

På nogle få minutter var vi oppe i ca. 20.000 fod, ca. 6000 m. Det var en skøn efterårsdag med klar luft og hist og her nogle kæmpemæssige cumulo-nimbus-skyer. Vi var oppe på højde med toppene og svingede rundt om en af dem, solen skinnede på de blændende hvide skybjerge. »Er det ikke pragtfuldt?« udbød Thorsen foran mig.

Vi svingede engang rundt. Et normalt sving med en Meteors fart kræver voldsom krængning. Jeg følte det, som planet stod lodret i luften; men da jeg af erfaring ved, at man er tilbøjelig til at overvurdere krængningen, kiggede jeg på den kunstige horisont — der viste, at det ikke var meget galt.

Man presses fast i sædet, armene er blytunge, når man prøver at løfte dem. »Man sidder godt fast,« bemærker jeg. »Man kan sidde meget fastere,« svarer Thorsen og trækker lidt i pinden, så jeg kan mærke, at jeg går i bund i sædet. — »Tak, det er nok,« siger jeg. »Det er meget værre på den anden led,« svarer Thorsen og trykker pinden frem, så en godt minus 1 G-påvirkning bringer mig til at svæve i rummet og slå hovedet mod hood'ens tag. Jeg får travlt med at spænde skulderremmene fastere.

Flyver man ligeud, mærker man ikke farten. Man ser bare, at fartmåleren viser knap 900 km/t. Alt er roligt. En sagte fløj-tetone fra motorerne, en susen af luften omkring maskinens smukke former som i et rekordsvæveplan. Ingen vibrationer. Superbt.

Atter nedad

Opholdet i højden varer kun nogle minutter. Så går vi lige så hurtigt ned igen. Jeg var bekymret for mine ører, der er følsomme for højdeforandringer, men mærker intetsomhelst. Det kan kun forklares med, at de slet ikke har nået at opfatte den tynde luft først. Hurtigt er vi under skybasis og inde i termikken. Man mærker ikke stig og synk, mens man jager gennem op- og nedvindsområder, men kun små hårde stød, som når man lander med en søflyvemaskine på bølgerne.

Vi vender nede omkring Skanderborg, farer i lav højde forbi Himmelbjerget og Silkeborg, Tangesø og Viborg ned mod Karup. Vi går ind i landingsrunden. Understel og luftbremse kommer ud. Det føles som en kraftig opbremsning, og nu hører man støj.

Vi er nr. 2 til at lande. Mens vi farer ned mod startbanen, lander en anden Meteor foran os. Den er ikke borte fra startbanen, før vi sætter os, lige hvor rullebanen går over i startbanen, med en fart af ca. 100 knob, d.v.s. 185 km/t. Vi kører med næsehjulet oppe og brems med luftmodstanden ved stor indfaldsvinkel. Da højderoret ikke længere kan holde næsehjulet oppe, kommer det ned, og nu bruges hjulbremserne kraftigt.

Vi forlader startbanen, drivhuset åbnes, mens vi kører (der var blevet godt varmt under flyvningen), og vi kører op på holdepladsen. Turen er forbi. Den varede ca. 20 min. og var en oplevelse af rang.

P.W.

NU KOMMER TURISTKLASSEN PÅ NORDATLANTEN

På et IATA-møde i Nice i begyndelsen af december er man blevet enige om at indføre turistklassen på ruterne over Nordatlanten fra maj 1952.

IDEEN med at gennemføre en turistklasse indenfor luftfarten for derved at åbne mulighed for at få et langt større publikum i tale er ikke af ny dato. Som før omtalt i FLYV har man allerede praktiseret dette i nogle år indenfor USA's grænser, hvor luftfartsselskaberne har indført de såkaldte »Air Coach Services«, d.v.s. regelmæssige ruter, hvor de anvendte luftfartøjer er indrettet til at kunne medføre betydeligt flere passagerer end oprindeligt beregnet — uden at det dog på nogen måde går ud over sikkerheden, hvor passagererne selv må sørge for transporten til og fra lufthavne, og hvor man ikke giver fri forplejning og anden ekstra service undervejs.

Det samme system har de amerikanske luftfartsselskaber, som flyver udenfor Amerikas grænser, længe ønsket at indføre andre steder, bl.a. på ruterne over Nordatlanten. Men her støtte man imidlertid på et problem, som først måtte klares. Indenfor eget lands grænser kunne amerikanerne selv fastsætte deres billetter, men på de internationale ruter må alle rette sig efter de aftaler, som den internationale luftfartssammenslutning IATA har fastsat.

Amerikanerne har rejst spørgsmålet om den billigere turistklasse på flere IATA-møder, men først på mødet i Nice i begyndelsen af december nåede man efter syv dages ret stormfulde forhandlinger at blive enige om at indføre en turistklasse på de transatlantiske luftruter. Der er endnu en lang række enkeltheder, som skal gennemdrøftes, og de trufne aftaler skal først godkendes af de enkelte landes luftfartsmyndigheder; men det er tanken, at den nye ordning skal kunne træde i kraft fra 1. maj 1952. Hvor mange af de ikke så få nordatlantiske luftfartsselskaber, som bliver klar til at indføre turistklassen på dette tidspunkt, får stå hen. Efter al sandsynlighed vil indførelsen vel nok ske gradvis, og den vil komme til at løbe side om side med den hidtil anvendte standard-service.

Turistklassen vil komme til at betyde en meget væsentlig reduktion af den hidtil gældende billetpris. I øjeblikket koster en enkeltbillet 3.025 kr. og en returbillet 5.445 kr. På turistklassen vil en enkeltbillet ikke komme til at koste mere end ca. 1.800 kr. med en tilsvarende reduktion for returbilletten.

Når det i det hele taget er økonomisk svarligt at indføre en billigere billetpris, er det først og fremmest, fordi luftfartøjerne vil blive indrettet til at kunne medføre betydeligt flere passagerer end hidtil. Som eksempel kan nævnes, at det engelske selskab BOAC, der hidtil har fløjet med 43 passagerer i hver maskine, vil lade turistklasse-luftfartøjerne medføre 68 passagerer. SAS har endnu ikke offentliggjort noget om sine planer; men turistklassens maksimumstal vil formentlig komme til at ligge mellem 60 og 70 i modsætning til nu 48.

Indførelsen af turistklassen vil bevirke, at rumforholdene ombord i luftfartøjerne må

udnyttes endnu mere effektivt, og desuden må der tilstræbes en vægtbesparelse med hensyn til kabinernes udstyr. Hvad der eksempelvis kan opnås i sidstnævnte tilfælde, fremgår af en beretning fra det engelske Society of British Aircraft Constructors, ifølge hvilken man har regnet ud, at hvert overflødigt kilo koster 270 kroner pr. luftfartøj om året. Hvis et luftfartsselskab således udstyrer sine stole med ekstra hynder eller puder, der vejer 1 kilo, vil det for 60 sæder i en flåde på 20 luftfartøjer betyde et årligt tab på ca. 1,3 millioner kroner. Denne beregning gælder en luftliner, som flyver 2.000 timer om året med en gennemsnitsfart på 320 km/t.

Har konkurrencen på de internationale luftruter, hvor turistklassen indføres, for været hård, vil den i fremtiden blive endnu mere intensiv. Blandt de salgsmomenter, man hidtil har kunnet anvende for at skaffe sig passagerer, har den elegante service under flyvningen spillet en meget betydelig rolle. Nu falder den bort, og tilbage bliver den almindelige kundeservice og salgsteknikken, og det bliver nok den sidste, som får det afgørende ord. Alt sammen under den selvfølgelig forudsætning, at kravene til sikkerheden bibeholdes — og at alle selskaber får en lige fair chance for at gennemføre trafikken på ensartet basis.

J.F.

TRAFIKFLYVENYT

Med SAS på Douglas-fabrikerne

SAS's pressechef i Danmark, hr. Peer Mortensen, har besøgt Douglas-fabrikerne i Californien og beretter følgende om sine indtryk:



Arbejderstaben er på 45.000. Heraf er en masse kvinder, der bl.a. betjener de store presser, som med 200 tons vægt på sekunder former aluminiumsplader til flyvemaskinedele. Man får et begreb om disse værksteders størrelse ved at høre, at der i oktober måned var 5.449 ulykkestilfælde, heri iberegnet alt fra skårne fingre til dødelige ulykker.

10 uger om at lave en flyvemaskine. G af de nye Douglas DC-6B står på forskellige stadier i den store montagehal. Den „yngste“ ligner overhovedet ikke en flyvemaskine, men nærmest en kæmpe U-båd, hvor begge ender er skåret af. Men efterhånden vi bevæger os langs med „samlebåndet“ — luftfartøjerne er monteret på skinner — sættes hale- og næseparti på, vingerne boltes til, hjul og motorer indbygges. Det indvendige tager snedkere, malere og tapetserere sig af, og efter ca. 10 ugers forløb er de 100.000 dele, der før lignede en forvirret dyngede metal, blevet til en moderne luftliner.

Der udbetales 1 million kroner i lønninger pr. dag. Douglas begyndte at bygge flyve-

maskiner i 1920. Det første år var ordrenes størrelse ca. 600 dollars; i 1946 var ordrene på godt og vel 5 millioner danske kroner; idag udbetales daglig ca. 1 million kroner i arbejds løn.

SAS står fint i konkurrencen. Der er pr. dato bestilt 138 af de nye DC-6B, og deraf 8 til SAS, som vil få den første leveret i slutningen af marts måned, og resten hurtigt efter hinanden. Med disse nyanskaffelser vil SAS stå rustet til at møde den store konkurrence i den internationale luftfart.

*

SAS's rutenet. Det rutenet, som SAS i øjeblikket beflyver, er på ca. 96.000 km. SAS-flådens 56 luftlinier flyver regelmæssigt til 64 byer i 37 lande på 5 kontinenter. Længden af det daglige rutenet svarer til 2½ gange jorden rundt ved ækvator.

SAS's fragtrute over Nordatlanten. SAS har startet en fragtrute over Nordatlanten, som afgår fra Skandinavien 2 gange om ugen. Luftfartøjerne, der anvendes, kan medføre 7 tons.

Lufttrafikken på Københavns lufthavn, Kastrup. Det går stadig fremad. I november i år var antallet af passagerer incl. transitpassagerer ialt 26.800 mod 21.047 i samme måned ifjor. Antallet af passagerer excl. transitpassagerer var 18.705 imod 15.658 i november 1950. Tallet for afgåede og ankomne luftfartøjer var 2.088 imod 1940 forrige års november måned.

SABENA's postflyvning med helikopter. I august måned 1950 startede det belgiske luftfartsselskab SABENA en regelmæssig postflyvning med 2 Bell 47 D-1 helikoptere i samarbejde med det belgiske postvæsen. Ruten, som er på 428 km, er følgende: Bryssel—Libramont—Liège—Tongres—Haselt—Beringen—Turnhout—Herenthals—Antwerpen—Bryssel. I løbet af eet år har man befordret ca. 51 tons post, svarende til 4.630.000 Breve, eller gennemsnitlig 181,5 kg post om dagen. Den bedste måned var juni med 6.095,7 kg post. Regelmæssigheden har været 86 % ved mellemlandingsstationerne og 91,2 % ved den endelige ankomstation. De to helikoptere har ikke været udstyret med blindflyvningsinstrumenter.

KLM flyver til Australien og Japan. Det hollandske luftfartsselskab KLM har i december åbnet en rute mellem Amsterdam og Sidney i Australien. Ruten er ca. 20.000 km. Flyvningen til Australien varer 70 timer. Ruten går via München, Cairo, Bagdad, Karachi, Bangkok, Manila, Biak i New Guinea og Port Darwin.

Omtrent samtidigt åbnede KLM en rute mellem Holland og Tokio. Den ca. 15.700 km lange strækning gennemflyves på 2½ døgn. Der flyves fra Amsterdam via Frankfurt, Damaskus, Bagdad, Karachi, Bangkok, Manila til Tokio.

BOAC planlægger Comet'ens indsats på luftruterne. På grundlag af 500 timers prøveflyvninger med Comet'en har BOAC indsamlet tilstrækkelig mange data til at kunne udarbejde bestemmelser for det nye reaktionsdrevne trafikluftfartøjs anvendelse på ruterne. Ifølge disse bestemmelser skal Comet'en normalt stige til en højde på 10.000 —12.000 m, og man regner med, at denne stigning til marchhøjden skal vare 35 minutter. Ca. 320 km for bestemmelsesstedet påbegyndes nedstigningen, og den skal ske med en fart på ca. 300 m/min.

Der er 40 besætninger under uddannelse på Comet'en, og deraf vil de 10 være færdig med deres træning ved nytårstid.

Tysk luftrute til Sydamerika. En tysk delegation under ledelse af baron von Maltzahn har forhandlet med den argentinske regering om etableringen af en tysk luftrute til Buenos Aires. Det er hensigten at beflyve ruten med Lockheed Constellation eller Douglas DC-6.

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret meddeler:

Oberstløjtnant K. R. Ramberg, sektionschef i flyverstaben, har fratrådt nævnte stilling og er ansat til rådighed for flyverkommandoen.

Orlogskaptajn K. von Wylich-Muxoll ved flyverstaben er ansat som chef for en af dennes sektioner efter chefen for flyverstabens nærmere bestemmelse.

Efternævnte befalingsmænd er overført til flyvevåbnet:

Kaptajn af reserven I. C. Weitemeyer, premierløjtnant K. E. Jensen, løjtnanterne af reserven H. Poulsen, T. N. Engelsted, H. E. Rodsgaard-Mathiesen, P. Wintlew-Jensen, H. H. Mogensen, L. E. Paulsen og S. S. Thomsen, oversergent V. R. Nielsen og sergent K. G. P. Schade.

Det er tilladt efternævnte befalingsmænd at indtræde i flyvevåbnets officersskole, klasse 1951/52: Løjtnanterne af reserven H. Høj-Hansen, F. Koch-Pedersen, N. H. B. Sejr, S. Thorkildsen, F. Kofod-Jensen, E. Borreby, B. E. Amler og J. A. Termohlen samt flyverløjtnanterne af 2. grad i reserven: L. F. Hansen, F. M. Sørensen, C. J. Djørup, T. H. Petersen, B. A. Jeppesen og K. B. Sørensen.

Flyverløjtnant af specialgruppen P. H. Sørensen er udnævnt til kaptajnløjtnant af specialgruppen i flyvervåbnet.

Overfenrik i flyvevåbnet J. W. Elberling er udnævnt til flyverløjtnant af specialgruppen.

Kaptajn H. G. P. Jensen ved forsvarstaben er afgået fra staben og ansat til rådighed for flyvevåbnets officersskole.

Kaptajnløjtnant E. H. Krum-Hansen ved flyverstaben er afgået fra staben og ansat ved forsvarstaben.

Sekondløjtnant i flyvevåbnet F. L. Jacobsen ved østre flyvebasiskommando, der har bestået afgangsprøven fra artilleriets reserveofficersskole, er udnævnt til flyverløjtnant af 2. grad i reserven.

★

BOGANMELDELSER

„Transportens Beliggenhedslære“ af Hans H. Kjolsen. Teknisk Forlag. 90 sider (folio) med 72 figurer. Kr. 12.—.

Bogen omhandler det store område, der behandler transportens økonomi, beliggenhedslære, politik, tariffære, geografi m. m., og den omtaler transportens betydning for fabrikation, handel, produktion og konsum. Den indeholder et udmærket afsnit om luftfartens struktur.

Det er første gang, at der på dansk foreligger en behandling af transportens beliggenhedslære, og den vil utvivlsomt afhjælpe et savn på dette område, der griber ind i så mange forhold i det moderne erhvervsliv.

„Official Airline Route and Mileage Manual“ udgivet af Air Traffic and Service Corp., Washington, i samarbejde med Civil Aeronautics Board.

Denne udmærkede håndbog indeholder oplysninger om alle de officielle lufttruter i USA, både større og mindre. Den giver en række fyldige oplysninger om de enkelte rutener og herunder alle de officielle bestemmelser, som de amerikanske civile luftfartsmyndigheder (Civil Aeronautics Board — CAB) har fastsat for ruternes gennemførelse.

Den indeholder over 100 kort, og de enkelte blade kan udskiftes med nye, efterhånden som ændringer af rutenerne bliver foretaget. De, der subscriberer på bogen, får hver anden måned, eller oftere, tilsendt ændringsblade.



Vickers Supermarine 508 er en ny jetjager, konstrueret til brug på hangarskibe. Den er udstyret med to Rolls-Royce Avon motorer. Bemærk v-halen,

„World Airline Record 1950—51“, udgivet af Roy R. Roadcap & Associates, Chicago. 264 sider (folio).

Bogen er en oversigt over alle de officielle amerikanske lufttruter samt de forende lufttruter i andre lande. Den indeholder en mængde facts vedrørende lufttruternes historie, organisation, trafik- og økonomistatistikker, finansielle oplysninger m. m. Det er kort sagt en håndbog, som giver detaljerede oplysninger om de amerikanske lufttruters og 55 andre lufttruters (herunder også SAS) passagertal, flyvekilometer, befordret fragt og post samt indtægter og udgifter. For den, der vil studere verdenslufttrafikens økonomi, er bogen uundværlig. I dollars koster den 9.75.

★

NYT UDEFRA

Amerikansk materiel på lufttruterne verden over. Den amerikanske regeringsorganisation CAB har undersøgt, hvor mange amerikanske luftfartøjer, der anvendes verden over. Man har fået oplysninger fra 217 lufttruter (CAB regnede med, at det samlede antal lufttruter var 221 på det tidspunkt undersøgelsen blev foretaget).

På grundlag af undersøgelsen meddeler CAB, at 80 % af luftfartøjerne er fremstillet i Amerika. Douglas fører med 2.161 luftfartøjer. Listen over de sidste tre års anvendelse af amerikanske luftfartøjer ser iøvrigt således ud:

	1949	1950	1951
4-motorede	922	942	990
2-motorede	2556	2498	2561
1-motorede og 3-motorede	354	335	279

De samlede ordrer på levering af amerikanske trafikluftfartøjer var pr. oktober 1951 følgende: 156 Douglas DC-6 A og B, 62 Lockheed L-1049C, 103 Martin 4-0-4 og 91 Convair 340.

Eksport af biler ad luftvejen. En stor engelsk bilfabrik lader nu eksporten af vogne til Frankrig ske ad luftvejen med Silver City Air Ferry over Kanalen, og det har vist sig at være en økonomisk fordel for fabriken. Man har nemlig i vintermånederne opnået en reduktion i fragtsatsen samtidig med, at færgeruten bliver holdt i gang hele året.

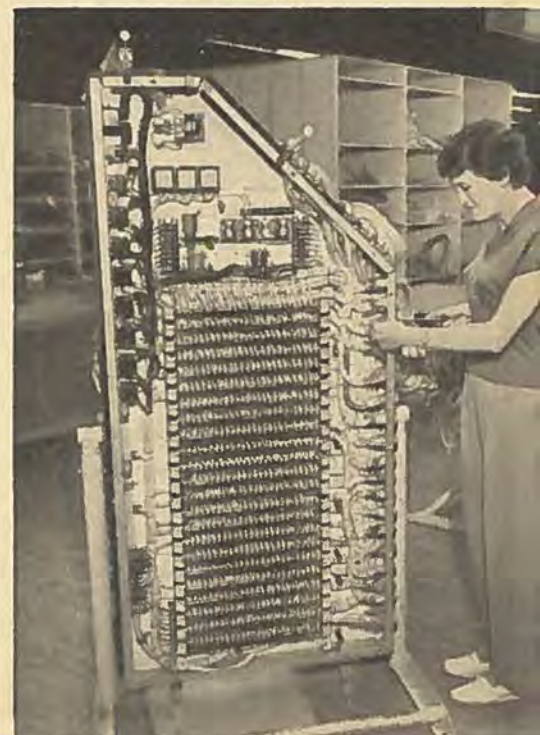
Sommerhalvåret 1951 blev forøvrigt en rekordseson for Silver City Air Ferry, idet selskabet fløj over 13.000 biler over Kanalen. I øjeblikket flyves en tur hver tyvende minut, og der medføres to biler på hver tur. Luftfartøjerne, der anvendes, er Bristol Freightor.

Douglas Skyray. Efter forlydende fra USA har Douglas XF-4D (interceptor til anvendelse i marinen) fået navnet Skyray, og den er sat i serieproduktion i et begrænset antal for at blive leveret til den amerikanske marines flyvevåben. Typerne Douglas Skyrocket og Skystreak er derimod stadig rene forsøgsluftfartøjer.

Air France køber Comet. De Havilland ligger nu inde med bestillinger på ialt 24 stk. Comet. Den seneste ordre er indgået fra Air France, som har bestilt 3 af de nye luftfartøjer, og 3 andre Comet'er er bestilt af Union Aero Maritime de Transport, som er tilsluttet Air France.

1800 køer over Kanalen. I indeværende vinter skal Bristol Freighters, tilhørende Silver City Airways Ltd. transportere 1800 køer fra Lympe over Kanalen til Le Touquet. Kvæget er købt i Irland og skal sendes til Italien. Luftfartøjerne er blevet indrettet med plads til otte køer ad gangen. Med en start hver 90' minut regner man med at kunne transportere 300 om ugen.

Ida Springs, en af de 5000 kvinder, som arbejder hos Lockheed i Burbank, samler »hjertet« i det elektroniske system i en Lockheed Super Constellation.



Erfaringer fra første DM i svæveflyvning

AFHOLDELSEN af den første konkurrence om danmarksmesterskabet i svæveflyvning sidste år var et vigtigt skridt fremad i dansk svæveflyvnings historie. Det var første gang, vi fik løftet svæveflyvesporten op i konkurrenceplanet ved en centraliseret konkurrence — flyvedagskonkurrencerne kan være meget gode, men en konkurrence, hvor man mødes og konkurrerer under samme forhold, er alligevel noget andet.

Det var ingenlunde for tidligt, at vi kom i gang — næsten alle andre svæveflyvelande er forlængst i gang med regelmæssige konkurrencer. Ejendommeligt nok begyndte vi med at deltage i en verdensmesterskabskonkurrence for første året efter selv at tage fat på de konkurrencer, hvoraf vore deltagere ved VM skal fremgå.

Det første DM vil altid have sin særlige plads i erindringen for dem, der deltog. Mange senere vil kunne blive bedre og mere spændende og udviklende — men de vil aldrig kunne blive det første.

Organisationen af det første frembød mange vanskeligheder, fordi vi måtte begynde helt på bar bund. Ved de kommende har vi nu et grundlag at bygge på. Det er tanken at forsøge at afholde DM hvert andet år, afvekslende med de år, hvor der er VM. Næste gang skulle således være i 1953.

For på grundigst mulige måde at uddrage erfaringerne fra det første DM, afholdt svæveflyverrådet i december et møde, hvortil man havde inviteret alle, der var impliceret i DM 1951, og hvor man drøftede konkurrencens forberedelse og forløb.

Organisation

I FLYV nr. 9/1951, side 178—179 har Poul Larsen givet en beskrivelse af selve konkurrencens forløb. Vi skal her i denne artikel resumere erfaringerne.

Svæveflyverrådet besluttede i efteråret 1950 at afholde DM, men først hen på foråret kom man i gang med arbejdet, idet et udvalg skitserede konkurrenceorganisation, regler og budget. Først sidst i april fik man indbydelserne ud. Det kneb med at få folk til at lede konkurrencen, og det egentlige store detaljarbejde begyndte først en måned før denne.

Man vidste, at det var for sent, men det var ikke muligt at få gang i det før. På mødet blev man enige om en tidstabel, der næste gang skal give langt bedre tid til forberedelserne.

Ledelsen af konkurrencen hvilede på ganske få skuldre. Weishaupt var konkurrenceleder den første uge, men måtte så rejse. Dernæst måtte Halling foruden at være flyveleder m.m. samtidig være konkurrenceleder. Det øvrige arbejde hvilede på to fri-

villige hjælpere, Fastner og Poul Larsen. De måtte klare indkvartering, regnskab, barografer, resultatudregning, vejrtjeneste og transportpulje samt presstjeneste m.m.

Erfaringen her er, at hvis alle de forskellige opgaver skal løses effektivt, så må der være flere faste folk i konkurrenceledelsen — og de må i god tid i forvejen have kunnet forberede sig herpå og gøre forberedelser, der letter arbejdet.

Især når nogle svæveflyvere ofrer deres sommerferie på dette arbejde, så bør det ikke belaste dem dag og nat, så de slet ikke får lidt ferie ud af det.

Men der skal mange flere end personalet i konkurrenceledelsen for at få en sådan konkurrence til at glide. Der er spillere og slæbepiloter, hjælpemandskab på startpladsen og kontorerne, transportmandskab etc.

Hvert hold bestod af en flyver og to hjælpere. Af disse hjælpere kunne ledelsen daglige rekvirere assistenter til forskellige opgaver, og det fungerede helt godt.

Da langt fra alle klubber har transportmateriel, måtte man arrangere en fælles transportpulje. Det normale og ideale må være, at hvert hold har sit transportmateriel. Men man klarede sig helt godt med det, der var til rådighed. Det var underlagt konkurrenceledelsen, der sendte det ud og som betalte for benzinforbruget (strengt kontrolleret efter køresedler) af den fælles kasse.

Livet på flyvepladsen

Et problem på Vandel er den store afstand til hangaren — 4—5 km. Derved tager det betydelig tid at få alle planer ud til pladsen i rette tid. Men det gik. Hjem går det nemmere, da de kan flyves tilbage.

Der blev startet dels ved hjælp af 1 eller to slæbeflyvemaskiner, dels ved et spil. Ved en konkurrence gælder det om at få de deltagende planer i luften så hurtigt som muligt. Med det begrænsede transportmateriel nåede vi ikke ned til så hyppige starter, som det var tilfældet ved de to sidste VM, hvor man med et langt større antal planer nåede ned på under 2 min. mellem starterne. Det hurtigste, vi opnåede, var godt 3 min.; men som regel var det noget mere. Nu er det jo heller ikke altid, der er trængsel for at komme af sted. Der blev trukket lod om start-rækkefølgen, men i stor udstrækning kunne flyverne starte, når de ønskede det, hvilket er idealet.

Udover de normale trafikregler indførte vi særlige sikkerhedsforanstaltninger med en nærzone over og lige omkring pladsen, hvor der kuh måtte startes og landes, ikke flyves termikflyvning. Efter Ørebromønster fik svæveplaner og motormaskiner hver sin side af pladsen. Starterne gik fint. Den ulykke, der ramte os, foregik et godt stykke udenfor pladsen og det område, hvor man fra pladsen kan dirigere trafikken. Alligevel har rådet nu nedsat et udvalg, som i samarbejde med luftfartsdirektoratet skal finde frem til fastere retningslinier for flyvning med så mange planer ved stævner, konkurrencer o. lign., idet man naturligvis må gøre alt for at fremme sikkerheden.

Da vi slet ingen virkeligt moderne konkurrencesvæveplaner har og kun ganske enkelte virkelige svæveplaner, var konkurrencen begrænset til de overgangsplaner, som udgør hovedbestanddelen af vort materiel. Ved at alle undtagen en fløj Grunau Baby

fik man den fordel, at det virkelig var manden og ikke planet, det kom an på. Eli Andersen klarede sig forbløffende godt i sin lille Hütter 17, men kunne dog ikke få højde nok den dag, der var spilstart. Økonomisk er det en fordel at flyve med overgangsplaner, for de flyver ikke så langt bort — selv om Feddersen viste, at han i en Baby kunne flyve over 200 km.

Konkurrencetyperne

Af økonomiske grunde havde man regnet med kun en eller to dage med distanceflyvning, endda på begrænset strækning til selvalgt eller opgivet mål (i sidste tilfælde kombineret med hastighed). Derudover ville man flyve højdevinding med landing på startstedet og frem- og tilbageflyvning på en kort bane. De to sidste typer kunne man p. gr. a. vejret ikke gennemføre. Højdevinding med landing på startstedet skulle dog kunne anvendes, hvorimod frem- og tilbageflyvningen med så lidt effektive planer og i et så blæsende klima ikke kan påregnes gennemførlig. Halling mener, at der i hele sommeren kun var to dage, man kunne have gjort det.

4 konkurrencedage må stadig være et minimum — og kun ved at tage sidste søndag med nåedes det i årets dårlige vejr. Måske bør man begrænse opad a.h.t. økonomien og hjælpemandskabets flyveejlighed, men kan også overlade det til konkurrenceledelsens skøn.

Mod sædvane ved konkurrencer havde man nemlig besluttet at give hjælpemandskabet lejlighed til flyvning, og det lykkedes i glædelig stor udstrækning, bl.a. fik de en række slæbeprovér aflagt.

Statistikken viser, at af de 401 starter i perioden fløj deltagerne 158 (hvoraf 58 konkurrenceflyvninger og 100 træningsstarter og forsøg), hjælpemandskabet fløj 211 og andre 32. Starterne var fordelt på 260 spilstarter og 141 flyvemaskineslæb.

Svæveplanerne fløj ialt 100 timer foruden de 13, de var på slæb. Motormaskinerne fløj 22 timer. Distanceflyvningerne var på ialt 1446 km, af hvilke 46 under træning.

Værdifuld hjælp fra flyvevåbnet

Konkurrencerne gav altså en række værdifulde erfaringer i organisation. De deltagende svæveflyvere har fået erfaring i konkurrenceflyvning. Konkurrencen bragte nye navne frem. Feddersen og Voulund udførte glimrende præstationer under de herskende forhold. Der er ikke tvivl om, at vi kom et godt skridt fremad i højere svæveflyvning.

Hele arrangementet havde ikke været muligt uden betydelig hjælp fra mange sider. Først og fremmest fra flyvevåbnet, der stillede pladsen og en KZ-VII med piloter til rådighed, lod sine egne svæveflyvere deltage i konkurrencen, lånte os signallampe m.m. Samarbejdet med deltagerne fra flyvevåbnet gik glimrende. Selv om det foregik på en militær station, indordnede de sig fuldkommen under den civile konkurrenceledelse.

Også svæve- og modelflyvernes gode ven, Vandel's populære kommandant, ritmester Zeilau, ydede som altid værdifuld støtte.

Fabrikant Juhl Thomsen stillede sin Auster og sig selv til rådighed til en minimal pris, flyvevejrtjenesten sendte os dagligt specielle vejrmeldinger, Randbøldal sogneråd gav et tilskud til istandsættelse af gård 80, og mange andre, som pladsen ikke tillader os at nævne, hjalp med — især naturligvis mange svæveflyvere. Lad os håbe, at vi møder lige så megen hjælpsomhed til DM 1953.

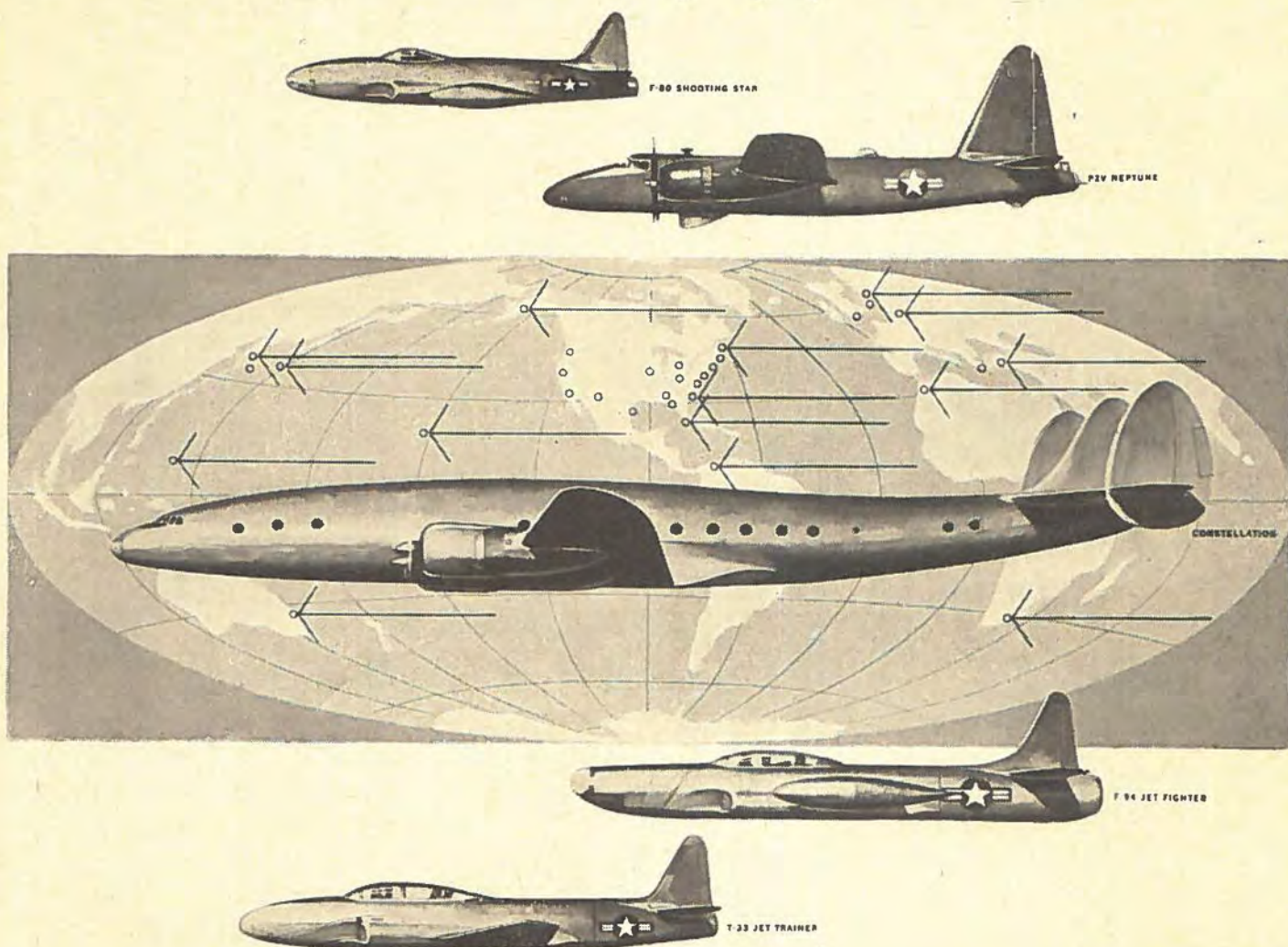
PW.

resultater: Modellen stiger kraftigt, denne tendens afsvækkes ved at forøge gummi-længden.

Viser modellen en tendens til at rotere om motorstokken, forsæt da hovedplanet noget mere til venstre, eller byg en mindre propel. Vær iøvrigt ikke bange for at bygge flere propeller til samme model, varier stigningen og diameteren, diameteren f. eks. 10—20 mm, eller formindsk bladbredden. Kun ved på denne måde at eksperimentere kan man gøre sig håb om at rette på eventuelle fejl ved bygningen.

B. J.

Förerskab kræver stadig nye præstationer



Overalt og hele tiden
er Lockheed teknikere beskæftiget
med det job at overvåge
Lockheed luftfartøjernes pålidelighed...

Lockheed pålidelighed er i virkeligheden »bygget op på erfaring» ... flyvemæssig erfaring indhøstet hele verden over af Lockheed's gennemtrænede »Field Service Representatives» (d.v.s. udstationerede teknikere). Deres opgave er trefoldig:

- ... At yde den bedste service på stedet — både hvad angår militær og kommerciel flyvning.
- ... At hjælpe med til at forbedre de nuværende Lockheed luftfartøjers daglige ydelse.
- ... At indsamle sådanne erfaringer fra den daglige flyvning, som kan hjælpe Lockheed til at bygge endnu større luftfartøjer.



Flyv Constellation med følgende
luftfartselskaber:

I USA: Capital Airlines, Chicago & Southern Air Lines, Eastern Air Lines, Trans World Airlines.

I andre lande: Air France, Air India International, Ltd., AVIANCA, B.O.A.C., Israel National Airlines Ltd., KLM, Linea Aeropostal Venezolana, Pan American World Airways, Panair do Brasil, Qantas Empire Airways, South African Airways, TWA.

Lockheed

AIRCRAFT CORP., BURBANK, CALIF.

*Look to Lockheed
for Leadership*

FLYVEMÆSSIGE INDTRYK FRA USA-REJSEN

Forsat fra FLYV nr. 12/1951 side 233

Lockheed

Ekspert gennemfører en livsvigtig service i marken.

Den verdensomspændende tekniske service-afdeling er et andet eksempel på Lockheed førerskabet i virksomhed. Over 80 højt kvalificerede teknikere vedligeholder et konstant tilsyn verden over og hjælper derved med til at garantere en pålidelig drift af alle Lockheed luftfartøjer.

På Korea's slagmarker, i arktiske egne, på flyvebaser i ørkenen — alle vegne er repræsentanter for Lockheed's tekniske service til stede for at vejlede, instruere og hjælpe de mænd, som flyver, samt de der klargør Lockheed luftfartøjerne.

Ligeså vigtigt, ja endog af endnu større betydning for fremtidens flyvning, er det forsknings-arbejde, som foretages af Lockheed's tekniske service. Dag efter dag nedskrives resultater og rapporter udfyldes, som forbedrer militære og kommercielle luftfartøjers præstationer under alle mulige flyveforhold... På den måde skabes et vældigt skriftligt materiale om flyvning og funktionsdata, som hjælper med til konstruktionen af endnu større luftfartøjer til fremtidig brug.

Både kommerciel og militær service.

Den samme konstante hjælp ydes de luftfartselskaber, som anvender Lockheed's trafikluftfartøjer — det vil sige de 15 førende luftfartselskaber i verden, som dagligt flyver med Constellation over hvert eneste kontinent og hvert eneste ocean. De oplysninger, der indsamles, er tilgængelige for alle selskaber, som anvender Constellation, og på den måde styrkes yderligere Lockheed's pålidelighed.

Fornylig så man et eksempel på værdifuld assistance på flyvepladsen, idet British Overseas Airways Corporation var ude for brandskade ved basen i London lufthavn. En af Lockheed's service-mænd diskuterede problemet med B.O.A.C.'s folk og kontrollerede skaden, bl. a. de reservedele, der var brug for. Ved et samarbejde med Lockheed i U.S.A. blev de nødvendige dele fløjet til England, således at man — langt hurtigere end forventet — atter kunne flyve planmæssigt.

Denne verdensomspændende service er rigeligt den million dollar værd, som den koster om året. Den gør det muligt at følge hvert enkelt luftfartøj gennem hele dets tilværelse — og derved støttes Lockheed's ry for pålidelighed, baseret på erfaring.

Af Superfæstningerne så vi også udgaver på larvefodder og som tankflyvemaskiner. Også en C-97 som tanker mødte vi.

Af de ældre bombere er B-29 Douglas Invader i brug i Korea, og masser af B-25 North American Mitchell bruges til træning.

De fleste jagere, vi så, var Lockheed F-80 Shooting Star, Republic F-84 Thunderjet og North American F-86 Sabre. Samtaler med flyverne gav det indtryk, at Sabre var det eneste saliggørende, mens Thunderjet betragtedes som forældet, i hvert fald til luftkamp. Det var interessant at se en tungtlastet Thunderjet bruge det meste af en 3 km-startbane for at komme i luften, mens Sabre var langt hurtigere i vejret. Northrop F-89 Scorpion sås udenfor Northrop-fabrikkerne. Nogle af flådejagerne så vi også og mange ældre propeldrevne typer.

Transportmaskiner, træner o. s. v. er der ikke plads til at gå ind på. En meget udbredt type er Beechcrafts tomotors C-45.

Flyveindustrien

Den amerikanske flyveindustri svulmer atter op under den nuværende oprustning. Krigstidens store ekstra fabrikker lukkes op igen som f. eks. Boeings Wichita-fabrik, der også øger byens indbyggertal føleligt. Los Angeles-området vrimer bogstaveligt talt med flyvemaskinefabrikker. Vi besøgte Douglas og Lockheed, som jeg senere skal omtale separat, passerende North American, der lå ved den lufthavn, hvor vi landede, kom forbi Northrop, der har egen lufthavn, og der findes mindst 5—6 andre i samme område foruden dem i San Diego længere sydpå.

Fortid og fremtid

Fortiden besøgte vi i Smithsonian Institution, et kæmpemæssigt museum, som dels har berømte flyvemaskiner i hovedbygningen, dels har en særlig luftfartsafdeling i en sidebygning. Desværre fik vi kun en halv time til at studere herlighederne og måtte endda bruge noget af denne tid til at lade os interviewe og fotografere. Det var en skam, for der var meget, som var værd at se, mange berømte flyvemaskiner. Desværre var der alt for lidt plads, så det var noget uoverskueligt og ikke så pænt som englændernes museum i South Kensington, ligesom ingen samling overgår den nu vist desværre ødelagte Luftfahrtsammlung, som tyskerne havde i Berlin. Forhåbentlig lykkes det at oprette et dansk luftfartsmuseum, inden vore gamle ting helt forsvinder.

Fremtiden mødte os på Moffett Field, hvor NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) har en af sine 4 forsøgsstationer, Ames Aeronautical Laboratory. Her spadserede vi rundt i verdens største vindtunnel, der kan tage hele flyvemaskiner på op til 18 m spændvidde, og som især bruges til at undersøge deres egenskaber ved lave hastigheder. Vi så også en tunnel til undersøgelser omkring og over lydhastigheden (op til et Mach-tal af 2) samt forskellige forsøgsflyvemaskiner.

Under »fremtid« kan det også nævnes,

at vi fra luften så Edwards AFB ved Muroc, en udtørret sø, der nu er det sted, hvor amerikanerne prøver de nyeste typer. Men det er jo ikke et sted, man får lov at komme. Det var her, at Douglas D-558-2 Skyrocket den 11. juni skal have opnået den fantastiske fart af 2400 km/t i en højde af ca. 24 km — begge tal langt over de officielle verdensrekorder.

Privat-, svæve- og modelflyvning

Disse sider af flyvningen så vi ikke meget til. Som tidligere omtalt så vi rundt omkring en masse privatflyvemaskiner, men havde ikke tid til at se nærmere på dem, endside prøve nogle af dem. Rundt om på lufthavnene sås især mange Beechcraft Bonanza.

Privatflyvningen er utvivlsomt gået meget tilbage de sidste år også i USA, men her er dog på den anden side langt større anvendelsesmuligheder. Man kan inden for landets grænser foretage meget lange ture, ja kan endog være uheldig og forsvinde, som det var tilfældet med en maskine, som Civil Air Patrol var ude at lede efter i Californien.

Vi så ikke et eneste svæveplan, og jeg nåede end ikke at telefonere til svæveflyvebekendte derovre. USA er kommet godt med de sidste år, hvad verdensrekorderne viser. Mens vi var derovre, fløj Dick Johnson de 861 km — og der er sagtens plads til mere.

Modelflyvning så vi ikke andet af, end hvad man kan se i modelflyveforretningerne.

Noget særligt indtryk af Civil Air Patrol i funktion og noget større kendskab til denne organisation, end vi havde i forvejen og som det har været omtalt i FLYV nr. 7, fik vi heller ikke.

Dansk Civil Air Patrol?

Skal vi have en Civil Air Patrol-organisation i Danmark? Personligt anser jeg det ikke for nødvendigt. Nu har vi endelig for nogle år siden fået samlet vore organisationer i en enhed, og landet er for lille til at bære flere. De opgaver, CAP og lignende organisationer udfører, kan klares inden for vore nuværende klubbers rammer og bliver det allerede tildels, men arbejdet kan naturligvis udvides efter behov. Privatflyvemaskinernes anvendelse til mere end forretning og fornøjelse har vi allerede set begyndelsen til i de to hjemmeflyveeskadriller og kan her lære en masse af nordmændene, der er kommet betydeligt længere.

Den anden side af sagen, at gøre ungdommen air-minded og kendt med flyvningen, er jo faktisk, hvad der foregår gennem vore teorikursus, gennem svæveflyveklubberne, modelflyveklubberne samt typekendskabsklubberne. Dette arbejde kan udvides og måske systematiseres mere, men det vil næppe falde i dansk smag at gøre det mere militærpræget med uniformer og ekssersits på programmet. Iøvrigt sagde general Beau, at man i USA nøje fulgte den europæiske svæveflyvnings udvikling som led i ungdommens flyveopdragelse.

P. W.

TYPEHJØRNET

Avro 652 A Anson Mk. XIX



Tomot., lavv., monopl. Træner og transport-luftfartøj. Første flyvn. 1935. Udviklet af Avro 652 Avalon, som byggedes i 2 eks. 1933 til Imperial Airways. Anson er bygget i Canada og England i 22 versioner (ialt 12.000 eks.). En af verdens mest anvendte flyvemaskiner. Anvendes stadig af 10 flyvevåben. Zoneredningskorpset anvender et eks. (OY-DZI) ligesom den engelske luftattaché har en Anson Mk. XIX stationeret på Kastrup. Bygget af A. V. Roe & Co., Ltd., Manchester, England.

Motorer: 420 hk Armstrong Siddeley Cheetah XV 7-cyl. stjernemotorer.

Data: Sp.vidde: 17,22 m. Længde: 12,87 m. Højde: 4,11 m. Planareal: 38,10 m². Planbelastn.: 109,30 kg/m². Tomvægt: 3.365 kg. Fuldvægt 4.717 kg. Max.hastigh.: 306 km/t (1.525 m). Marchhastigh.: 280 km/t (1.770 m). Flyvestrækn.: 982 km. Tjenestetoph.: 5.790 m. Stigehastigh.: 220 m/min. Landingshastigh.: 97 km/t. Besætning: 1-2 mand. Passagerer: 6.

Typekendetegn undlades fremtidig grundet papirpriserne (se lederen).

Vigtigste kendetegn

Forfra: Lavv., svag v-form. Ovalt — nærmest rektangulært kropskroft. To midt-placerede stjernemotorer. Indsugning og hovedhjul synlige under motorgondolerne. Haleplan i niveau m. vingen. Enkel — relativ lav — finne.

Nedefra: Tomotoret (propeller-spinnere næsten på linie med næsen), stjernemotorer, pilf. vinge-forkant, omv. pilf. bagkant (trapez-

Uddrag af reglement vedr. flyveredningstjenesten

Ministeriet for offentlige arbejder har udstedt en bekendtgørelse vedrørende udførelse af flyveredningstjenesten, som omfatter forskrifter for fartøjschefer, der observerer et ulykkestilfælde, og signaler for flyveredningstjenesten. Reglementet er udfærdiget i overensstemmelse med den på den internationale civile luftfartskonference i Chicago den 7. december 1944 vedtagne konvention.

FLYV bringer i det efterfølgende de signaler, som gælder for flyveredningstjenesten, idet disse omfatter 1) signaler fra nød-stedte på jorden til luftfartøjet og 2) signaler fra redningspatrulje på jorden til luftfartøjet. Signalerne formes med de til rådighed stående midler, som f. eks. tøjstrimler, faldskærmsstof, træstykker, sten o. l. Signalernes størrelse skal mindst være 2,5 m.

1-18 omfatter signalkode til brug for nød-stedte og betyder:

1. Behøver lægehjælp — alvorligt sårede.
2. Behøver medicin og forbindstoffer.
3. Kan ikke fortsætte.
4. Behøver levnedsmidler og vand.
5. Behøver skydevåben og ammunition.
6. Behøver kort og kompas.
7. Behøver signallampe med batteri og radio.
8. Angiv retning, i hvilken vi skal gå.
9. Vi går i denne retning.
10. Vil forsøge at starte.
11. Luftfartøjet svært beskadiget.
12. Antageligt sikkert at lande her.
13. Behøver benzin og olie.
14. Alt vel.
15. Nej.
16. Ja.
17. Ikke forstået.
18. Behøver mekaniker.

19-25 omfatter signalkode til brug for redningspatruljer og betyder:

19. Opgaven fuldført.

pez-formet vinge), rel. stærkt afrundede tipper, udfyldning mellem vinge og krop. Haleplan har pilf. forkant og omv. pilf. bagkant (trapez-formet) samt spidst afrundede tipper.

Fra siden: Kropoverside svagt hvelvet. Kort næse. Trin v. cockpit. Enkel, lav og bred finne m. pilf. forkant, afrundet bagkant og top. Ovale vinduer (NB. visse versioner har firkantede vinduer). Hovedhjul synlige under stjernemotorerne også optrukket. Fast halehjul.

Sammenlign: Airspeed A.S.10 Oxford, Douglas DC-3, DH Dove.

C.O.

Typekonkurrencen

Vor typekonkurrence i sidste nummer bragte et dobbelt så stort antal løsninger

1	|	10	|>	19	LLL
2	||	11	□	20	LL
3	×	12	△	21	++
4	F	13	L	22	XX
5	∨	14	LL	23	↗↘
6	□	15	N	24	→→
7	|	16	Y	25	NN
8	K	17	LL		
9	↑	18	W		

20. Alle eftersøgte fundne.
21. Kun en del af de eftersøgte fundne.
22. Vi kan ikke fortsætte. Returnerer til basen.
23. Vi har delt os i to grupper, der fortsætter i de angivne retninger.
24. Modtagne oplysninger angiver, at det savnede luftfartøj findes i den angivne retning.
25. Intet fundet. Fortsætter eftersøgningen.



som nogen af de tidligere — måske fordi den var lettere. Størstedelen af svarene var rigtige, og vinderne af de to bøger blev ved lodtrækning:

Bendix Bendixen, Humble, Langeland, og Martin Duus, Simmestedvej 65, Haderslev, som har fået bøgerne tilsendt.

Vi takker for interessen og bringer her den rigtige løsning:

1. Vickers Supermarine Sea Otter, 2. Boeing B-17 Flying Fortress, 3. Gloster Meteor Mk. 8 (Mk. 4 ikke regnet for rigtig), 4. Fairchild C-82 (eller C-119) Packet, 5. Republic F-84E Thunderjet, 6. IL-12, 7. Consolidated Vultee PBV-5A Catalina, 8. Airspeed AS 10 Oxford, 9. North American T-6 Texan (Harvard), North American F-51 Mustang, de Havilland DHC-1 Chipmunk og 12. de Havilland DH-100 Vampire.

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

Flyv BEA til ENGLAND



Flyv fra København til London med BEA. Og fra London med BEAs ruter til Skotland, Isle of Man, Belfast, Kanaløerne — for blot at nævne nogle få af de ruter, BEA flyver på i England.

Daglig afg. 12,15
— den bedste tid på dagen!

BEA BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS

Dagmarhus, V. Boulevard 12. PA. 63 11

KALENDER

Modelflyvning:

- 1/1 Årsrekordår begynder.
- 2/3 Repræsentantskabsmøde og DM for indendørs modeller (Odense).
- 9/3 Distriktskonkurrence nr. 1 (fritflyvende).
- 20/4 Distriktskonkurrence nr. 1 (linestyrede).
- 9/5 Udtagelseskonkurrence og DM for fritflyvende modeller (A, C, D). Odense.
- 22/5 Distriktskonkurrence nr. 2 (fritflyvende).
- 15/6 Distriktskonkurrence nr. 2 (linestyrede).
- 28—29/6 Nordisk landskamp (?).
- 30/6 til 5/7 Sommerlejr.
- 3—7/7 VM-Wakefield (Sverige).
- 24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
- 14/9 Distriktskonk. finale (fritflyvende).
- 12/10 Distriktskonk. finale (linestyrede).
- 31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

Mellem 15/5 og 15/6: VM (Spanien).

Fordelen ved anvendelse af reaktionsmotorer. I et foredrag, som blev afholdt for nylig i London, fremkom Ingeniør David Llewellyn Ellis fra English Electric med følgende udtalelser:

Hvis en given flyvemaskines hastighed skal fordobles, kræves otte gange så stor motorkraft, hvorimod en reaktionsdrevet flyvemaskine kun kræver en forøgelse på fire gange trykkraften.

Canberra's to Avon reaktionsmotorer har en ydelse svarende til 20.000 hk — hvilket er nok til at give en 17.000 tons damper en fart på 18 knob — og deres størrelse er kun en femtedel af den tilsvarende stempelmotor.

Reaktionsmotorer bruger en enorm mængde brændstof, men i 12.000 til 14.000 m, hvor luftens tæthed kun er en femtedel af tætheden ved havets overflade, har det vist sig, at brændstofforbruget bliver reduceret i samme forhold.

En stempelmotor gav rundt regnet det samme antal kilometer pr. liter i alle højder, hvorimod en reaktionsmotors brændstofforbrug i ca. 12.000 m kun er en trediedel af forbruget ved jorden. Det er derfor en ekstravagance at bruge en reaktionsdrevet flyvemaskine i meget lave højder. Det gælder om at komme tilvejs så hurtigt som muligt og heroppe bliver reaktionsmotoren tålelig. Endelig omtalte Mr. Ellis nødvendigheden af at få indført et endnu mere effektivt radiokontrol-system for at kunne tage reaktionsdrevne trafikluftfartøjer ned uden ventetid.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8—13

„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

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspring m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

FLYGPLAN

till salu. KZ II, 2-sitsigt sportsplan i utmærkt skick.

L. Claesson,
Kungälv's Ytterby,
Sverige.

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.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Hvidovrevej 294 C, Valby.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

Skaf Aeroklubben et nyt medlem.

Vi minder endnu engang om den lille folder, indeholdende et indmeldelseskort, som aeroklubben sendte alle sine medlemmer med anmodning om at yde en håndsrekning med tilgangen af nye medlemmer. Hvis dette indmeldelseskort skulle være bortkommet, så ring blot til *Byen 5348*, og De skal omgående få tilsendt et nyt kort. For hvert nyt medlem, der tilføres aeroklubben, øges dens styrke — og flyvesagen gavnes.

Den nordiske motorflyvekonkurrence.

I dagene 1. og 2. december afholdtes et møde i Oslo, hvor repræsentanter for aeroklubberne i Danmark, Finland, Norge og Sverige drøftede enkelthederne i propositionerne for den nordiske motorflyvekonkurrence og vedtog, at denne skulle afholdes omkring 1. september 1952. KDA var repræsenteret ved civilingeniør *Vagn Prytz*.

KDA' legat.

KDA's legat for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterlodte, som for året 1951 efter tur skal tilfalde Norge, er gennem Norsk Aero Klubb blevet tildelt *Jan Emil Raastad*, hvis forældre omkom ved en flyveulykke den 12. maj 1951. Legatportionen er på 400 danske kroner.

Ovennævnte legat er stiftet i 1922. Den oprindelige legatkapital, som var på kr. 10.100,00, er fremkommet som overskud ved den i 1919 i København afholdte „2. skandinaviske flyveudstilling.“ Med renter og rentes rente er kapitalen i dag på 19.000 kroner. Af legatets renter uddeler KDA's bestyrelse hvert år en legatportion på 400 kr. til en forulykket dansk, norsk eller svensk flyver — derunder ballonførers — efterladte trængende pårørende, navnlig hustru eller børn. Den øvrige del af renten af legatets midler lægges til kapitalen, indtil den er forøget så meget, at der kan udbetales endnu en legatportion på 400 kr. På samme måde forholdes med senere tilkommende rentebeløb.

Spørgeskemaerne vedr. tilgangen til flyvevåbnet.

Da der endnu er en del klubber, som ikke har indsendt det spørgeskema, hvori KDA anmoder om at få oplysninger om, hvor mange klubbemedlemmer der er blevet flyvemekanikere, flyvere ved SAS eller flyvevåbnet m. m., anmoder man indtrængende klubberne om at indsende disse spørgeskemaer omgående til KDA. Fyldige oplysninger vil gavne hele flyvesporten. Tak.

Undervisning i radiotelefon.

Med velvillig støtte fra luftfartsdirektoratet lader KDA i samarbejde med motorflyverrådet i løbet af januar afholde nogle kursus i radiotelefon rundt om i landet. Efter den foreløbige plan vil disse kursus blive afholdt i Odense, Fredericia, Esbjerg, Herning og Vejle. For Københavns vedkommende træffes særlig aftale. De nærmere enkeltheder vedr. disse kursus vil tilgå de respektive motorflyveklubber direkte fra KDA.

Teorikursus for motorflyvere.

I samarbejde med motorflyverrådet vil KDA i januar lade afholde et teorikursus i Varde (Varde Sportsflyveklub).

Sportsflyveklubben i København har fornylig afsluttet sit første teorikursus i indeværende vintersæson. Klubben forbereder et nyt kursus i løbet af nær fremtid.

Foredrag i klubberne.

Fra 21/11 til 5/12 holdt ing. *Weishaupt* sit foredrag „Med KDA til USA“ i 7 byer



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.

Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.

Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, 1., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERADET

Formand: Kommunelejer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL).

Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.

Generalsekretær: Salgschef Max Westphal.

Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.

Afrika-foredrag i KDA

Fredag den 18. januar kl. 19,45 inviterer KDA sine medlemmer til en interessant foredrag- og filmsaften. Docent *Ejler Alkjær*, der fornylig har gennemflyjet Afrika fra nord til syd med ophold i Æthiopien, Kenya, Rhodesia og Sydafrika, vil tale om

Flyvning i Afrika

og herunder belyse Afrikas betydning inden for den internationale lufttrafik, den skandinaviske flyvnings indsats dernede, den lokale og den private flyvning og flyvnings fremtidsmuligheder i den mørke verdensdel.

Efter foredraget vil SAS's reklamschef *Per Kringelbach* fra hovedkontoret i Stockholm introducere den nye SAS-farve- og tonefilm »Afrika kalder«. Det er første gang denne film — som foruden flyvebillederne indeholder nogle enestående optagelser af Afrikas natur, dyr og folkeliv — vises i Danmark.

ude i landet, nemlig i Alborg, Vejle, Kolding, Herning, Svendborg, Thisted og Århus. Foredraget var arrangeret af de respektive motorflyveklubber, men overværes også af mange svæve- og modelflyvere.

Endvidere har kaptajn *J. Foltmann* vist film i Nykøbing F.

Vellykket filmsaften

Balkonen måtte i brug i Nationalmuseet den 10/12 for at rumme alle de interesserede ved KDA's filmaften. Både de 3 nye Shell-film og de to Folk & Værn-film vakte berettiget bifald, og det vil sikkert være en idé for klubberne rundt om i landet at låne disse films og forevise dem for medlemmer og andre interesserede.

Ostiv

OSTIV — den internationale tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation — har nu udgivet sin første publikation. Den er på 44 sider og indeholder de engelske, tyske og franske foredrag, der blev holdt på kongressen i Örebro i 1950. (FLYV 10/50-226). Den kan bestilles gennem KDA og koster 6 kr.

Mødeaften i Danske Flyvere.

Tirsdag den 22. januar afholdes foredragsaften i Danske Flyvere. Nærmere enkeltheder vil tilgå medlemmerne skriftligt.

Nye bøger til biblioteket

G. S. Stanton: Facts of Flight.

— Path of Flight.

Norsk Aeroklubb: Fly-Teoribok.

Flying 1950.

L'Air 1950.

Tubes in aircraft constructions.

Politikens Forlag: Min Hobbybog I og III.

ICAO: Radiotelephony Procedures.

Laidlaw-Dickson: Aeromodeller Annual 1951

Royal Aero Club Gazette 1901—1951.

Internavia 1949.

Propel 1950.

Flight 1950.

F. J. Camm: Model Aeroplane Handbook.

H. H. Gilmore: Model Planes for Beginners.

J. Forster: Model Aircraft Petrol Engines.

N. Meyerscough: Air Navigation Simply

Explained.

— Gliding and Soaring Simply

Explained.

— Flying Simply Explained.

N. Logan: The Aeroplane Simply Explained.

Pierre Clostermann: Det store Cirkus.

Coats: Aero-Engines Theory.

Ministry of Civil Aviation: The Airport

Visitor.

H. Stevens jr.: The How of the Helicopter.

J. Fahey: The Ships and Aircraft of the

U.S. Fleet.

W. Georgii: Les Bases Météorologiques du

Vol a Voile.

Jane's All the World's Aircraft 1951/52

(må foreløbig ikke fjernes fra biblio-

teket).

Hvor mange privatflyvemaskiner findes i England? Royal Aero Club i London har offentliggjort antallet af indregistrerede privatflyvemaskiner og privatflyvere med gyldigt certifikat. Tallene er taget fra det officielle „Register of British Civil Aircraft“, og her er de:

Flyvemaskiner til privatbrug, forretningsbrug og til anvendelse i flyveklubber:

	1938	1946	1947	1949	1950
Private	626	113	236	306	257
Forretning	34	44	93	221	263
Klubber	229	24	190	336	338

Privatflyvecertifikater:

Nye cert.	2659	1688	1763	1078	951
Fornyede	2700	1123	1647	2821	1695
Ialt gyldige	5352	2510	3330	3724	4376

Privatflyvningen får hjælp i England.

Sportsflyvningen (privatflyvningen) i England har — ligesom i så mange andre lande — været handicappet lige siden krigen som følge af mangel på luftfartøjer samt de store vedligeholdelses- og driftsudgifter. 338 flyvemaskiner holdes i øjeblikket i drift i 69 britiske flyveklubber. Mange klubber ejer kun 1 maskine; den største klub har 15 maskiner.

Nu lysner det imidlertid for sportsflyvningen i England, idet ministeren for transport og civilflyvning, mr. *John S. Macleay*, ved et møde, som afholdtes af the Association of British Aero Clubs, har forelagt en plan, som går ud på følgende: såfremt et firma vil yde et tilskud til de af personalet, som ønsker at blive privatflyver — eller at holde deres certifikat vedlige, så vil firmaet kunne få halvdelen af dette tilskud trukket fra den skat, som firmaet skal betale. Det er med andre ord en helt ny form for støtte til sportsflyvningen.

Planen vil i praksis komme til at virke således, at arbejderen eller funktionæren i et firma selv betaler f. eks. 15 shilling for en times flyvning, mens den øvrige del af udgifterne betales af vedkommende firma, som atter får sin part refunderet af skattemyndighederne.

Det engelske firma Rotax, hvis personale-sportsklub har oprettet en sektion for flyvning, har indført et bonssystem, ifølge hvilket personalet kan købe en bon for 5 shilling, som giver ret til 20 minutters flyvning i den lokale flyveklub. Man agter ikke at oprette nye flyveklubber, men vil basere sig på den i øjeblikket værende flyveklub-organisation.

FARNBOROUGH
S.B.A.C. DISPLAY

1951

The A. W. Meteor N.F.11

The Avro Ashton

The Avro Shackleton

The Avro 707

The Boulton Paul Delta P.111

The English Electric Canberra

The Fairey Firefly

The Gloster Meteor

The Hawker P.1052

The Hawker P.1067

The Hawker P.1072

The Short S.A.4

The Vickers Supermarine Attacker

The Vickers Supermarine 508

The Vickers Supermarine 535

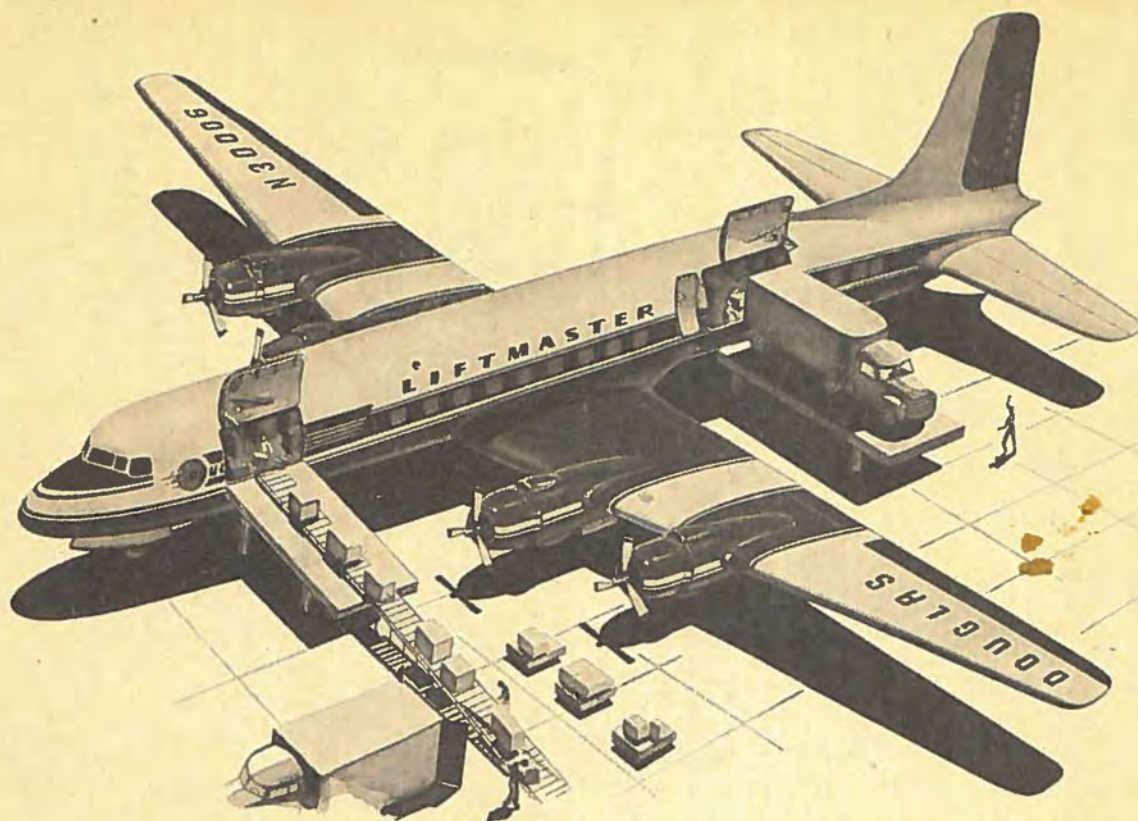
The Vickers Valiant

The Vickers Viscount



all powered by

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S



GIGANTISKE DOUGLAS TRANSPORTMASKINER

Spar tid . . . penge . . . arbejdskraft!



MED OVER 550 KM I TIMEN transporter den kæmpestore Douglas DC-6A *Liftmaster* fragt mellem fjerne byer. Den er verdens første højtgående, hurtigtflyvende, 100 % fragtmaskine, *eneste på markedet for tiden*. Med lastrummet ud i eet og døre for og bag går ind- og udladning hurtigt.

DER SPARES EN TREDJEDEL i driften i forhold til den verdensberømte Douglas C-54 (DC-4), og *Liftmaster* åbner derved nye muligheder for rentabel lufttransport. Fra og til middelstore lufthavne flyver den med 550 kms fart sin last på omtrent 12.000 kg til selv de fjerneste steder på jorden.

EN FJERDEDEL MINDRE ARBEJDSKRAFT klarer læsningen af en DC-6A i sammenligning med en C-54. Luftfartselskaberne har altså fundet maskinen, der dækker deres stærke behov for hurtig, langtrækkende og rentabel fragtflyvning. Douglas Aircraft Company, Inc., Santa Monica, California.



GENNEM 31 ÅR VERDENS STØRSTE FLYVEMASKINE-PRODUCENT • MILITÆRE OG CIVILE TRANSPORTMASKINER
JAGERMASKINER • ANGREBSMASKINER • BOMBEMASKINER • FJERNVÅBEN • ELEKTROTEKNISK UDSTYR • FORSKNING

PRIS
Pr. årgang kr. 9.00
Pr. nummer 75 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

25. ÅRGANG

— FEBRUAR 1952 —

PRIS 75 ØRE

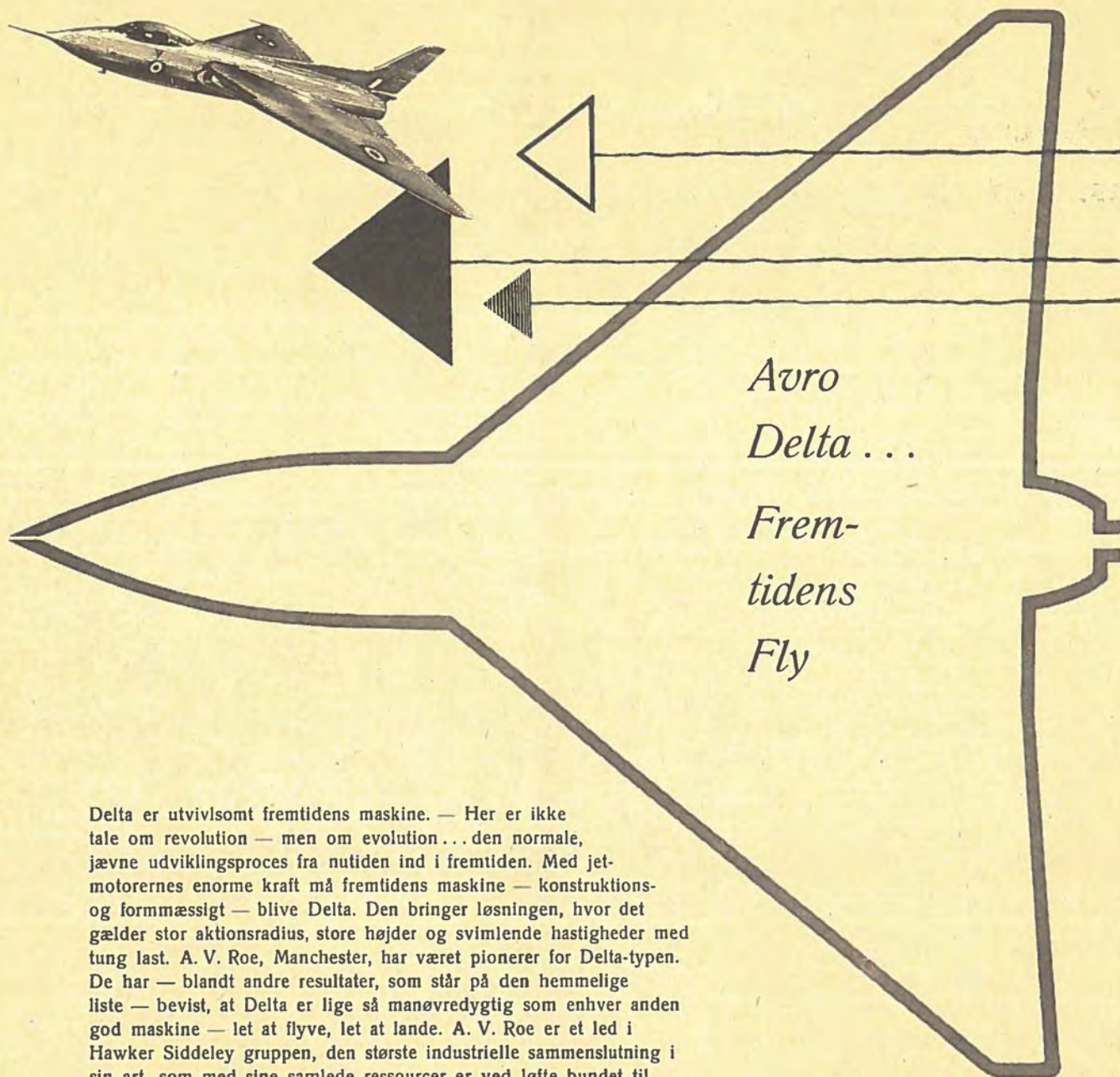


Den elegante Airspeed Ambassador har for nylig været på besøg i København (se side 27).
Billedet giver et godt indtryk af det fine udsyn, passagererne har fra kabinen.

2

INDHOLD:

Besøg hos Lockheed ★ Helikopterens gennembrud ★ Johnsons verdensrekord ★ Med FLYV i Airspeed Ambassador ★ Radio-styrede modeller



Avro
Delta ...
Frem-
tidens
Fly

Delta er utvivlsomt fremtidens maskine. — Her er ikke tale om revolution — men om evolution... den normale, jævne udviklingsproces fra nutiden ind i fremtiden. Med jet-motorernes enorme kraft må fremtidens maskine — konstruktions- og formmæssigt — blive Delta. Den bringer løsningen, hvor det gælder stor aktionsradius, store højder og svimlende hastigheder med tung last. A. V. Roe, Manchester, har været pionerer for Delta-typen. De har — blandt andre resultater, som står på den hemmelige liste — bevist, at Delta er lige så manøvreduktig som enhver anden god maskine — let at flyve, let at lande. A. V. Roe er et led i Hawker Siddeley gruppen, den største industrielle sammenslutning i sin art, som med sine samlede ressourcer er ved løfte bundet til at ophjælpe Den Frie Verdens velstand og forsvarsstyrke.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, OLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 2

Februar 1952

25. årgang

FLYVEPLADS VED ÅRHUS

DET har været et længe følt savn for privatflyvningens fremme i Danmark, at landets næststørste by, Århus, ikke havde en flyveplads tilstrækkelig nær ved byen til at kunne være midtpunktet for den lokale flyvning. Ganske vist ligger Tirstrup Lufthavn i nærheden af Århus, men den ligger alligevel for langt væk til at kunne blive det, man kalder byens flyveplads. Derfor har privatflyvningen i Århus så at sige ligget stille.

Men nu lysner det. Århus Flyveklub har i længere tid, støttet af KDA, gjort et stort arbejde for at få skabt en mindre flyveplads i byens umiddelbare nærhed, og i den senere tid har borgmester Unmack Larsen i spidsen for et udvalg frå Århus byråd arbejdet for sagen med overordentlig stor interesse. En plads ved Kirstinesminde kunne for en beskedent udgift gøres brugelig, hvis blot udvidelsen af den militære øvelsesplads ikke stillede sig hindrende i vejen. Takket være borgmesterens ihærdige indsats og forsvarsministeriets forståelse er denne hindring imidlertid blevet fjernet, således at Århus nu kan få sin flyveplads.

Dette vil uden tvivl gavne flyvesporten herhjemme; det vil også bevirke, at Århus Flyveklub kan få en solid basis for sit arbejde på at fremme flyveinteressen, og FLYV sender Århus Flyveklub alle gode ønsker for fremtiden.

BESØG HOS LOCKHEED

Et kig ind i Lockheed-fabrikkerne i Burbank,
en af verdens største flyvemaskinefabrikker



Fem Lockheed Super-Constellation på produktionslinjen, snart klar til at køres ud på startbanen.

LOCKHEED Aircraft Corporation, Burbank, California, er en adresse, jeg har kendt i mange år, så det var med stor interesse, jeg på CAP-turen deltog i et besøg på fabrikken — eller rettere i et besøg på en del af en af Lockheed-fabrikkerne. For Lockheed er en af de »tre store« (Boeing, Douglas, Lockheed) og en af USA's og verdens største flyvemaskinefabrikker. Lockheeds historie går tilbage til 1912, hvor brødrene Alan og Malcolm Loughead byggede en to-sædet søflyvemaskine. I 1916 startede de firmaet, som i 1926 flyttede til Burbank og ændrede navnet til Lockheed (der også er i familie med tilbehørsfirmaet Lockheed i England).

Verdenskendt blev firmaet med Lockheed

Vega, et velformet højvinget 1-motors monoplan, der blev brugt til mange af mellemkrigsårenes store rekordflyvninger. Krisen i 1931 slog næsten Lockheed ud, men det blev reorganiseret i 1932 og byggede i 30'erne to-motors lavvingede trafikmaskiner (Electra, Lockheed 14), af hvilke Hudsonbomberen blev udviklet. Under den sidste krig byggede Lockheed mange andre typer såsom P-38 Lightning-jageren og Constellation, der blev en af efterkrigstidens førende trafikmaskiner. Efter krigen er der især bygget jetjagere (Shooting Star, F-90 og F-94) samt patruljebomberen Neptune. De sidste år har der været øget virksomheden, og der beskæftigedes i sommer ca. 30.000 mennesker.

Hovedfabrikken (A) ligger i Burbank, som er en del af Los Angeles-området. Den ligger ved fabrikkens private flyveplads, der har to 1800 m startbaner. Ca. 1½ km derfra ligger fabrik B, hvor der bygges jet-jagere. Vi kiggede lidt indenfor i A, hvor hovedvægten ligger på P2V Neptune, men hvor der også bygges Super Constellation. Oprustningen har medført nedsat tempo for den civile type og øget for den militære, som foruden til U.S.Navy også leveres til RAF og til engelske dominions. Den første blev leveret til flåden allerede i 1945, men typen er stadig blevet videre udviklet og er et vigtigt anti-ubåds-våben. I 1946 fløj »Truculent Turtle« fra Vestaustralien til

Ohio i USA og satte derved distancerekord i lige linie med 18.082 km. Flyvningen varede 55 timer, og maskinen var overbelastet fra sin normale fuldvægt på ca. 26 t til 38,6 tons i starten, hvortil der blev brugt raketter. En senere version P2V-3C har startet fra et hangarskib, fløj 6400 km og nedkastede en bombelast efter at have fløjet halvvejen. Med 30 meters spændvidde er Neptune vist den største flyvemaskine, der er startet fra et hangarskib. Normaludgaven af P2V-3 er udstyret med to 2610 hk Wright-motorer og har en tophastighed af 461 km/t. P2V-4, 5 og 6 har stærkere motorer og en forøget mængde radarudstyr m. m. De er udstyret med tanke i plantipperne og har også forøget rækkevidde.

Nye fabriktionsmetoder

Man kan ikke nå at se meget ved en hastig gennemgang af en sådan kæmpefabrik. Tegnestuerne, hvor der er 3000 ingeniører og tegnere beskæftigede, er enorme at se på. I fabrikken arbejder sorte og hvide, kvinder og mænd, unge og gamle imellem hinanden. Vi så både produktion af enkeltdele, samling til større enheder og disses sammen-sætning til hele flyvemaskiner.

Hvad der slog mig, var de kæmpestore metalbearbejdende maskiner, der nu anvendes i flyvemaskineindustrien. Flyvemaskiner af nutidens og fremtidens størrelse og præstationer bygges ikke bare op af spinkle dele, beklædt med millimetertynde letmetalsplader. Det nærmer sig snarere skibsbygning med sværere materialer, men der bygges stadig med præcision som i en udfabrik.

Man har ikke tid til at stå og bygge ribber, som møjsommeligt får pånippet metalbeklædning. Det kan heller ikke blive nøjagtigt nok til planer med laminarprofiler. Hos Lockheed så vi, hvordan komplicerede maskiner bearbejdede centimetertykke metalplader, og bukkede dem sammen, så man fik en hel planforkant, bygget af eet stykke metal. Kæmpemaskinerne koster millioner af dollars, men de betaler sig hurtigt i den nuværende store produktion.

Men der må dog stadig bygges mange dele på mere »gammeldags« vis. Der skal stadig titusinder af nitter i en flyvemaskine. Punktsvejsning og lignende forbindelsesmetoder anvendes også. Jeg spurgte, om man også »limede« metaldele sammen, som englænderne — især de Havilland gør det i stadig mere udstrakt grad. Man svarede, at muligvis ved englænderne mere om denne metode end amerikanerne, men Lockheed var ikke sikker på, at det var holdbart nok i yderliggående klimatiske forhold, hvorfor man endnu forholdt sig afventende.

Super Constellation i produktion

Vi fandt vore biler på en af de kæmpemæssige parkeringspladser (næsten alle kører i bil på arbejde, mange bor måske 50 km borte i den anden ende af byen) og kørte hen til den kæmpebygning, hvor Super-Constellation samles, inden den ruller ud på flyvepladsen. Havde vi set kæmpemæssige »jigs« til at opbygge flyvemaskinedele i i den anden afdeling, så blev vi alligevel imponerede af de enorme stilladser, der var bygget op om Super-Conni'erne. Og så kunne de oven i købet lægges ned, når maskinerne skulle flyttes frem til næste plads i rækken.

Nogle Lockheed-typer:

Fra oven Shooting Star, F-94, P2V-5 Neptune og Constitution.

1049 Super Constellation er en forstørret udgave af den almindelige Constellation, som iøvrigt stadig er blevet udviklet, siden den første startede sin første flyvning i januar 1943. Model 49 havde en startvægt på 43,6 tons. 749A kom op på 48,6 tons, 1049 på 54,5 tons og 1049C kommer på 59,1 tons. Mange er bestilt, men det varer et år eller to, før de for alvor viser sig på ruterne. Man planlægger en produktion på 10½ om måneden, men kun 3 heraf bliver civile.

De første på produktionslinien var til Eastern Air Lines. De får plads til 92 passagerer. Maximal rejsefart 528 km/t. Vi var oppe i kabinen på en af dem. Der var endnu ingen ting i, så det var en enorm stor kabine at se på. Vinduerne er også store, og de er bygget dobbelte af sikkerhedsgrunde. Skulle ved et ulykkestilfælde det inderste gå i stykker under flyvning med godt tryk på trykkabinen, kan det yderste holde. Iøvrigt er der gjort en del ud af vinduerne i førerrummet. Udsynet på den gamle Conni var ikke for godt.

Constitution — og fremtiden

Ude på pladsen stod to prototyper, som der blev foretaget prøveflyvninger med. Der stod også en PO-1W, en Constellation med en masse radarudstyr, tildels i store »radomer« over og under kroppen. »Her har vi anvendt millioner af dollars på at fremstille en virkelig strømnet maskine«, siger Lockheeds aerodynamikere til radarfolkene, »og så kommer I og ødelægger det hele igen!«

Der stod også en 7-8 Boeing C-97 til eftersyn. Disse store Stratofreightere så dog ud som born ved siden af Lockheed Constitution. Der er kun bygget to prototyper af denne 83 tons transportmaskine, som på sine to dæk kan transportere 168 soldater foruden 12 mands besætning. De er bl. a. brugt på luftbroen over Stillehavet under Koreakrigen. Når man ikke er gået videre med denne type, skyldes det, at de i størrelse var forud for motorudviklingen. Fire 3500 hk motorer var ikke nok. Man har overvejet at bygge dem med propelturbiner på 5000 hk hver, men det bliver nok ikke til noget.

I det sidste år eller to har Lockheed fordoblet antallet af beskæftigede i Burbank. Under krigen beskæftigede man op mod 100.000, da produktionen var på toppunktet. Da drev Lockheed nemlig også en af regeringen ejet fabrik i Marietta i staten Georgia, og den er nu ved at gå igang igen, idet den skal bygge Boeing B-47 Stratojet ligesom en af Douglasfabrikkerne og Boeings egen B-47-fabrik i Wichita.

Foruden at udvikle nye hurtige jetjagere har Lockheed også jetbombere på tegnebordene. Endvidere forbereder man sig på jetdrevne trafikmaskiner, så englænderne får ikke uden videre lov at løbe med markedet, og den amerikanske overlegenhed i produktion kan godt inden mange år indhente og endog passere englænderne. Endelig har Lockheed ikke glemt, at der også er noget, der hedder privatflyvemaskiner, og den dag, man anser det for muligt at bygge privatmaskiner til en billig pris i stort antal, vil Lockheed også være interesseret i denne side af flyvemaskineproduktionen.

P. W.



Helikopterens store gennembrud

Korea-krigens erfaringer medfører storproduktion

Fantastiske fremtidsprojekter

DE store værdifulde militære erfaringer, som FN-styrkerne har gjort med helikoptere, har bevirket, at den amerikanske hær, marine og luftvåbnet i de kommende 3-4 år påtænker at anvende flere penge til anskaffelse af helikoptere end til militære motorkøretøjer. Planerne går ud på at anvende et beløb på 3½ milliard danske kroner til køb af helikoptere, og en amerikansk beretning hævder, at der for tiden er lige så mange helikopter-flyvere under uddannelse, som der uddannes flyvere på almindelige flyvemaskiner.

En anden meddelelse fra Amerika siger, at hæren, marinen og luftvåbnet tilsammen har bestilt ialt 2.900 helikoptere af forskellige type, som skal leveres i løbet af finansårene 1951 og 1952. Marinen alene ønsker at købe 1350 helikoptere, og hæren ønsker et lignende antal, mens de resterende skal købes af luftvåbnet. Marinens helikoptere skal anvendes til transport, eftersøgning af u-både, rekognoscering m.m., hærens skal anvendes til observation, forbindelses tjeneste og transport, mens luftvåbnets udelukkende skal anvendes til redningsaktioner.

Helikoptere i Korea

Under kampene i Korea har den amerikanske marines luftstyrker gennemført den største lufttransport i verden, da de ved en bestemt lejlighed transporterede en kampklar bataillon (ca. 1.000 mand) fra baglandet til den forreste kamplinie ved hjælp af en flåde Sikorsky HRS (S-55) helikoptere. Omtrent to uger tidligere havde marinekorpsen erobret en bjergstilling i Korea ved hjælp af de samme helikoptere.

Det stykke vej, som den ovennævnte bataillon blev flyttet, var ca. 25 km. Til transporten anvendtes 10 helikoptere, som hver kunne medføre 10 mand, og hele affæren var afviklet i løbet af fire timer. Med motorkøretøjer ville det have været 6½ time, og der skulle have været anvendt 100 køretøjer. Helikoptererne var ½ time om hver tur. Landingerne blev foretaget lige for øjnene af de fjendtlige stillinger.

Bjergstillingen, der blev besat, var et 1000 meter højt plateau, og her blev i løbet af fire timer landsat 250 mand af marinekorpsen. Den samme operation til fods ville have taget to dage. De store 10-passagers helikoptere fløj henover bjergtoppen, og her blev de holdende i luften, mens marinerne klatrede ned ad nogle nedhængende knudetove. Det tog kun tyve sekunder for hver helikopter at landsætte mandskabet.

På grundlag af de erfaringer, man har gjort i Korea med helikopter-transporter, siger den amerikanske oberst Matheny, at hæren er ved at organisere et helikopter-transport-kompagni ved hver division. Hvert kompagni vil få tildelt 21 store helikoptere til transportbrug og to mindre helikoptere til rekognosceringsformål. En sådan transportenhed vil kunne flytte alt personel og udstyr, som svarer til et fodfolkskompagni. Obersten hævder videre, at anvendelsen af transporthelikoptere vil gøre det muligt for et kompagni at bevæge sig omtrent 1000 km på een dag med en gennemsnitsfart på 95 km/t. De nuværende motoriserede enheder

kan bevæge sig ca. 250 km om dagen med en gennemsnitsfart på 25 km i timen.

Foruden disse taktiske fordele, som helikopteren byder, har den vist sig uerstattelig til transport af sårede, redningsarbejde, artilleriobservation og forbindelses tjeneste.

Helikopter-transport af sårede i Korea

FLYV har tidligere omtalt den store indsats af helikoptere til ambulancetjenesten i Korea, og nu meddeles det, at kaptajn Lynder Thomasen, som er helikopterflyver ved 3' Air Rescue Service, har reddet 224 mand af De Forenede Nationers styrker fra den visse død i Korea. Kaptajn Thomasen har fløjet Sikorsky H-5 under 124 frontflyvninger. Under en enkelt aktion reddede han 23 soldater, som var blevet isoleret på en lille ø under en stormflod, i sikkerhed.

Westland's nye helikoptertyper

Det engelske Westland Aircraft Ltd., som bygger Sikorsky helikopterne S-51 og S-55 på licens, arbejder på to nye helikoptertyper: W 80 og W 81. Typen W 81 er længst fremme. Den skal kunne medføre 30 passagerer, og dens marchhastighed bliver på omtrent 300 km/t. Den skal udstyres med Armstrong Siddeley Double Mamba. Luftfartøjets fuldvægt bliver ca. 8.000 kg, og disponibel last ca. 2.750 kg.

W 80 er en mindre type, udstyret med to Alvis 14-cyl. motorer. Den skal kunne medføre 20 passagerer, og farten bliver 215 km/t. Fuldvægten bliver ca. 6.500 kg med en disponibel nyttelast på 2000 kg.

Helikopter-kæmper

Englænderen O. L. L. Fitzwilliams, som er en af Storbritanniens mest anerkendte helikopter-konstruktører, og som er knyttet til Westland Aircraft Ltd., har i et foredrag i »Helicopter Association« udtalt, at der i en ikke så fjern fremtid vil blive bygget nogle kæmpemæssige helikoptere.

Fitzwilliams udtalte, at alle fremtidens store helikoptere vil blive udstyret med jetmotorer, anbragt i tippen af rotorbladene og ikke — som tilfældet er med de nuværende helikoptere — et sted i kroppen, hvorfra de driver rotorerne. De mindste rotorblade, der blev omtalt, havde en diameter på 30 m. Blandt de motorer, som efter hans mening skulle anvendes, var Sapphire og Adder.

Det mindste medlem af den nye helikopter-familie ville blive en type med en fuldvægt på 24.000 kg, udstyret med tre rotorblade og med en største fart på over 190 km/t. Seks Adder jetmotorer skulle anbringes parvis i bladtippene. Den last, som helikopteren skulle kunne bære, blev anslået til 61 % af fuldvægten, og det vil sige, at den skulle kunne transportere en 15-tons tank på en times flyvning, eller 102 soldater på en to timers flyvning.

»Mellemstørrelsen« skulle udstyres med en enkelt Sapphire jetmotor i hvert af rotorbladene. Rotorerne ville få en diameter på 60 m. Helikopteren skulle teoretisk kunne transportere 24 tons over en afstand på 800 km i løbet af 5 timer, eller 54 tons over en afstand på 160 km på 1 time. (Den

militære last kunne være 450 mand eller tre 15-tons tanke.

Fitzwilliams sagde i sit foredrag, at krigen i Korea havde bevist nødvendigheden af at kunne disponere over meget store helikoptere til forskellige formål.

New York får et helikopter-rutenet

De amerikanske luftfartsmyndigheder har godkendt et projekt, som går ud på at oprette et helikopter-rutenet mellem New Yorks lufthavne og 43 forskellige pladser inden for staten New York, New Jersey og Connecticut. Tilladelsen er blevet givet til selskabet New York Airways, som har fået koncession på befordring af passagerer, post og gods for en periode af fem år, såfremt det kan præstere en økonomisk tilfredsstillende prøveflyvningstid på ½ år.

Det første år er det meningen, at man kun vil befordre passagerer mellem de tre store lufthavne. Billetpreisen vil blive det dobbelte af, hvad busbilletten koster. Det kniber dog med at finde egnet flyvemateriel, fordi så at sige alle amerikanske helikoptere kun kan medføre tre passagerer. De største helikoptertyper bygges i øjeblikket udelukkende til militært brug. Selv om både Piasecki og Sikorsky ligger inde med velegnede projekter, vil det være mindst to eller tre år, inden disse kan blive taget i anvendelse på ruterne.

Kaman har bygget den første turbo-rotor helikopter

Det amerikanske firma Kaman har på bestilling af den amerikanske marine bygget en helikopter, som drives af en 175 hk turbinemotor. Typen hedder K-225, og den har foretaget sine første prøveflyvninger. Turbinemotoren er af samme type, som bygges til brug i flyvemaskiner. Kaman meddeler, at den nye helikoptertype kan medføre en betydelig større betalende last, end hvis den samme helikopter havde været udstyret med en stempelmotor. K-225's normale stempelmotor vejer nemlig 225 kg, hvorimod turbinemotoren kun vejer det halve. En anden fordel er den, at turbinemotoren kan anvende petroleum som brændstof.

Bristol helikopteren Sycamore Mark 10

Bristol Aeroplane Ltd.'s helikopter type 171, der under stævnet i Farnborough i september 1951 viste sig at have fremragende manøvreegenskaber, eksisterer som ambulanceluftfartøj under typebetegnelsen Sycamore 10. Den er indrettet til at kunne medføre to bærer, hvoraf den ene er anbragt ovenover den anden. Bårene er anbragt på tværs i luftfartøjet, umiddelbart bagved førersædet, og i den anledning kan der på hver side af kroppen anbringes en hætte af triplexglas.

Når helikopteren skal anvendes til trafikbrug, har den plads til fire passagerer.

Bristol 171 Sycamore 10 ambulance-helikopter.



ÆRESPOKALEN TILDELT KRAMME OG ZEUTHEN

VED en højtidelighed i aeroklubbens lokaler mandag den 21. januar overrakte KDA's formand, direktør *Hjalmar Ibsen*, aeroklubbens ærespokal for året 1951 til direktør *V. Kramme* og civilingeniør



Direktør Kramme og civilingeniør Zeuthen ved en KZ-IV-model.

K. G. Zeuthen som tak for deres store og mangeårige indsats for dansk flyvemaskine-industri.

Når ærespokalen denne gang fik to indehavere, skyldes dette, at de to navne, Kramme og Zeuthen, er så nøje forbundet med hinanden, og har suppleret hinanden på en så fortræffelig måde, at det ville være svært at vælge, hvem der skulle have den det ene år og hvem det næste.

FLYV bringer de to nye pokalindehavere sin hjerteligste lykønskning.

Ærespokalen er en gave fra Pressens Luftfartsmedarbejdere. Det er en stor sølvpokal, som hvert år i januar måned skal overrækkes til en dansk mand eller kvinde, der har gjort en særlig indsats for flyvning eller luftfart. Pokalen bærer årstallene fra 1948-1957, og ud for hvert årstal indgraveres navnet på den, som får pokalen overrakt. Når de ti år er gået, bliver pokalen aeroklubbens ejendom, hvorefter den skal opbevares i aeroklubbens arkiv eller i et kommende luftfartsmuseum for på denne måde at give de mænd og kvinder, der har haft den overrakt, et varigt minde.

Generaløjntant *C. Forslev*, som havde været indehaver af ærespokalen for året året 1950, og nu måtte aflevere pokalen til sine efterfølgere, fik overrakt Kongelig Dansk Aeroklubs gyldne plaque.

DIREKTØR TEISEN 60



Direktøren for Statens Luftfartsvesen, *Gustav Teisen*, fylder 60 år d. 2. februar. Teisen blev chef for luftfartsdirektoratet i 1947 efter *Knud Gregersen's* død, og en bedre mand kunne ikke være fundet. Direktør Teisen er en moderne indstillet embedsmand, som

kun vil flyvningens vel, og han har udrettet et overordentligt stort og fortjenstfuldt arbejde i de år, hvor luftfarten efter krigen har udviklet sig med kæmpeskridt. Alle flyvningens venner hylder direktør Teisen, og FLYV deriblandt, på 60-årsdagen.

han er på besøg i Danmark, flyver han ofte med sin ven, erhvervsflyver *Knud P. Andersen* fra Silkeborg. En broder til Carlsen er den kendte svæveflyver *Anton Carlsen*.

Øvgårds fantastiske dødsflyvning til 17 km

Den også i Danmark velkendte svenske svæveflyver, *Karl-Erik Øvgård*, der ifjor opholdt sig længere tid i USA for at studere svæveflyvning, omkom kort før jul under en flyvning i bolgerne ved Bishop. Ifølge meddelelser i dagspressen har hans svæveplan været oppe i den fantastiske højde af 16.885 meter, hvilket er 4000 m over verdensrekorden. Øvgård synes at være omkommet af iltmangel, inden denne højde var nået — almindeligt iltudstyr er iøvrigt ikke nok i disse højder på grund af det meget lave lufttryk.

Øvgårds død er et stort tab for svensk og international svæveflyvning. Han havde specialiseret sig på udforskning af bolger og har skrevet mange artikler og holdt mange foredrag (også i København) om dette emne. Vi afventer med interesse nærmere efterretninger om hans sidste flyvning, som synes at bevise teorierne om, at bolgerne når meget højt op.

— Den absolutte verdensrekord i højde sættes i 1935 af *Anderson* og *Stevens* i stratosfæreballonen *Explorer* med 22.066 m. Rekord for motorflyvemaskiner sættes i 1948 af *John Cunningham* i en modificeret DH Vampire med 18.132 meter.

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret meddeler:

Oberst *O. Petersen* udtænder og kaptajn *V. Holm* er indtrådt i staben hos den overstkommenderende for de fælles luftstyrker i Nordeuropa fra henholdsvis den 17/12 og den 1/12 1951 at regne.

Kommandørkaptajn *O. Petersen* ansættes som chef for flyvevåbnets sergent-, korporal- og mathskole fra den 17/12 1951 at regne.

Kaptajn *B. O. Sandquist*, til rådighed for østre flyvebasiskommando, har fratrådt nævnte stilling og er ansat ved flyvestaben ved en af dennes afdelinger efter chefens for flyverstabens nærmere bestemmelse fra den 21/11 1951 at regne.

Ingeniørerne i flyvevåbnet *Leif Prytz* og *Erik Hesselberg* udnævnes til afdelingsingeniører i flyvevåbnet.

Ingeniørerne i flyvevåbnet *S. A. Jaensson* og *I. Thykier* udnævnes til ingeniører i 3. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

Indkøbsleder for flyvevåbnet *A. A. Winther Bardrum* udnævnes til fuldmægtig i flyvevåbnet.

Materielforvalter, kaptajn af specialgruppen i reserven i flyvevåbnet *H. J. Hemmingsen* udnævnes til materielmester i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

Tilsynsofficiant *V. W. Jensen* ansættes som materielforvalter i forsvarets 11. lønningsklasse indtil videre med tjenestested flyvestation Værløse.

Flyverkadet *F. Nielsen* er udnævnt til flyverløjtnant af 2. grad i reserven i flyvevåbnet fra den 21/11 1951 at regne.

Efternævnte oversergenter *C. Larsen* (vestre flbsk.), *B. Holst-Jensen* (østre flbsk.), *N. C. Christiansen Andersen* (østre flbsk.), *T. S. Søndergaard* (østre flbsk.) og *H. B. Jonsson* (vestre flbsk.) er udnævnte til fenuker i flyvevåbnet.

Trafiken på Københavns Lufthavn, Kastrup i 1951

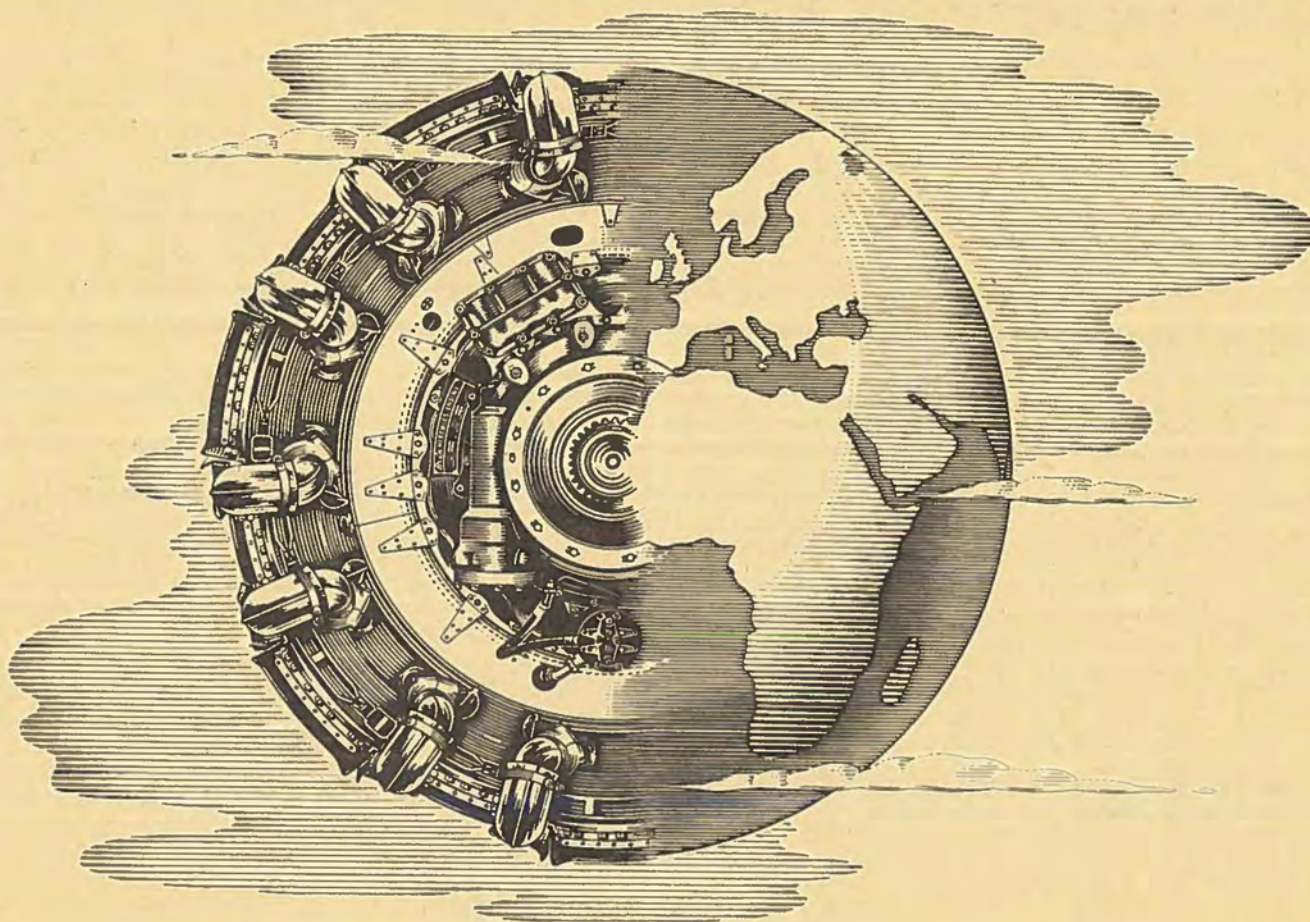
udviser en betydelig stigning i forhold til året forud. Antallet af passagerer inklusive transitpassagerer var 392.403 (344.728 i 1950), det vil sige en stigning på 47.621 eller 13,81 %. Antallet af passagerer exclusive transitpassagerer var 292.593 (275.072 i 1950), eller en stigning på 17.521, hvilket svarer til 6,37 %. Antallet af transitpassagerer i 1951 har således været 99.810.

Carlsen er modelflyver.

Sidste måneds helt, kaptajn Carlsen fra „Flying Enterprise“, er en alsidig mand og bygger bl. a. flyvemodeller i sin fritid. Når



PÅ SKOLE I USA: Flyvekadetter fra Holland, Belgien og Danmark på skolebænken i Williams Air Force Base i Arizona. Fra højre Donald Thestrup og Erik M. Andersen.



Det stadigt voksende antal af „Bristol“ flyvemotorer,
som er i anvendelse verden over, er resultatet af 30 års
fortsatte udvikling i konstruktion og bygning af flyvemotorer.
Hvert betydningsfuldt fremskridt i „Bristol“ motorernes konstruktion —
fra ventilmotorer til ventilløse, fra ventilløse til de nye turbine-
og reaktionsmotor-projekter, som nu er under udvikling
— skyldes erfaring opnået på luftruter og under
militære flyvninger i alle dele af verden.

Bristol

963

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. A/S - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

JOHNSONS VERDENSREKORD — og verdens fineste svæveplan

SOM tidligere omtalt i FLYV blev distancerekorden i lige linie, den mest eftertragtede verdensrekord i svæveflyvning, endelig efter mange års forløb sat et godt stykke i vejret, da amerikaneren *Richard H. Johnson* den 5/8-51 fløj 861 km.

Denne imponerende præstation er et resultat af en fremragende flyvers målbevidste arbejde og udviklingen af verdens hidtil bedste svæveplan. Både flyvning og plan fortjener grundig omtale, men vi har kun plads til et resumé og må iøvrigt henvise til vore udenlandske kolleger (f. eks. Soaring 5/51, Termik 8/51, Aero Revue).

Manden selv

Men først lidt om »Dick« Johnson, der fødtes 10/1-23 og 16 år gammel blev nr. 3 i Elmirakonkurrencerne med en selvbygget Bowlus Baby! 1940 sølv-c, 1941 instruktør, slæbepilot, studerer fysik og flyveteknik. 1942 erhvervsflyver. Fra 1945 flyver i PAA. 1946 USA-rekord i to sædet (505 km). Efter gennem flere år at have bygget og udviklet Tiny Mite begynder han i 1948 sammen med *Harland Ross* på RJ-5 og fortsætter fra 1949 sammen med dr. *Raspet* på Mississippi State College. I 1950 er den klar. Johnson har ydet 1900 arbejdstimer, hans venner yderligere nogle tusinde. Tager til Texas og bliver USA-mester. RJ-5 måles, ændres, ombygges, og i 1951 bliver han igen mester ved konkurrencerne (USA-rekord 585 km) og tager derpå til Odessa og erobrer distancerekorden fra russerne. Har over 1000 svæveflyvetimer og 3000 motorflyvetimer.

Rekordflyvningen

Ved konkurrencerne i 1950 landede Johnson efter en 510 km mållflyvning på flyvepladsen ved Odessa i Texas og fandt denne et godt udgangspunkt for rekorder. I sommer tog han og en halv snes andre svæveflyvere dertil for at holde en rigtig svæveflyveferie, men uden konkurrencepres. At stedet var rigtigt, fremgår af, at alle 10 flyvere havde hver en flyvning på mindst 300 km. *Shelley Charles* fik sin tredje diaman, og der blev opnået 8 andre diamanter — foruden en del guld-diplom-præstationer. Gennemsnitspræstation 410 km. Lignende er aldrig før set i svæveflyvningens historie.

Johnson kom dertil den 24/7 og begyndte at vente på det rigtige vejr. Den 27. så det godt ud. Han startede, men ved middags-tid havde der udviklet sig mange cumulonimbi, der sinkede ham, så han »kun« nåede 650 km, ny USA-rekord. De næste dage var vejret ikke det helt store, så Johnson var slæbepilot for kammeraterne. Den 3/8 blev der udført mange fremragende flyvninger (jeg fløj selv fra Kansas til Californien den dag og tænkte netop, at her skulle man have haft et svæveplan. P.W.). *Shelley Charles* fløj f. eks. 560 km, og da der var mangel på transportmandskab, tog Johnson af sted efter ham, hvorfor han ikke kunne nå hjem til flyvning den 4., hvilket ærgrede ham, da vejret syntes ideelt. Men det var alligevel godt, for den 5. var endnu bedre!

Johnson startede, men kom under slæbet i tanke om, at han havde glemt at starte barografen. Kl. 1029 startede han påny, udløste kl. 1037 i 700 m højde over flyvepladsen (d.v.s. 1600 m over havet) og steg

i svag termik til 2100 m o. h. Med sydlig vind på 35—40 km/t gik det nordpå fra boble til boble.

Johnson flyver ligesom *MacCready* videnskabeligt efter nøje forudberegning over gunstigste fartmålvinsning ved forskellige opvindstyrker, vindhastigheder etc. Efterhånden som forholdene blev bedre, øgede han farten fra 105 til 120 km/t. Højden varierede mellem 2000 og 3000 m o. h. Han stræbte ikke efter at flyve højt, da vinden i større højde var mindre gunstig. Termik under 1,8 m/sek. udnyttede han ikke. Mellem forskellige punkter på ruten kontrollerede han nøje sin fart over jorden, der varierede mellem 100 og 110 km/t.

Lidt over middag kom han til et sted, hvor skyerne holdt op. Han besluttede ikke at flyve en omvej, hvor der var skyer, men at fortsætte på tørt termik. Det gik godt, indtil han pludselig kom ned i kun 550 m over jorden — med 0 på variometret. Han så dog nogle støvsøjler gå til vejrs forude, og nåede en i 425 m og reddede sig langsomt til vejrs igen. Det kostede tid, og han holdt sig nu lidt højere. Kl. godt 15 var han oppe i 3780 m o. h., og rejsehastigheden lå fint — oppe på 133 km/t over en delstrækning på 64 km.

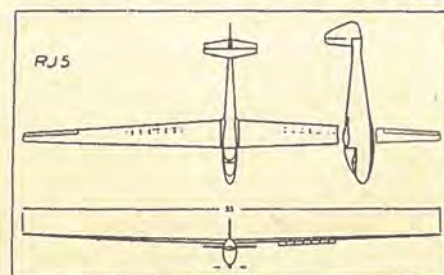
Efter kl. 16 var han over Oklahoma flere gange ved skybasis i knap 4000 m, men gik ikke ind i skyerne. Han havde nu fløjet 587 km og kunne uden termik nå 160 km mere, hvis han fløj med kun 80 km/t fartmålvinsning. Det forekom ham dog dumt at flyve så langsomt, så han fortsatte med 105, og fandt også termik endnu.

Ved 1815 tiden var det slut — han lå i ca. 3500 m og kunne nu kun glide videre — termikken var slut. Allerede 3 timer før havde han opgivet sit oprindelige mål 848 km fra Odessa, da vinden var mere sydvestlig end antaget, og det var fri distance, det først og fremmest gjaldt. Den nærmeste flyveplads forude var 127 km borte. Det krævede — vind iberegnet — et glidetalt på 50,5. Kl. 1855 manglede 47 km — højden var 1500 m, og der krævedes nu »kun« godt 42 i glidetalt for at nå Salina — og det skulle RJ-5 kunne klare i stille luft.

Kl. 1918 var han over pladsen i 300 m højde og landede kl. 1921 efter 8 timer 44 minutters svæveflyvning. Distancen var 877 km, men rekorden reduceredes til 861 km, da udkoblingen skete over 500 m. Rejsefarten var 100 km/t. Ad den virkeligt fløjne rute var distancen 925 km, rejsefarten 105 km/t.

Udviklingen af RJ-5

RJ-5 har en spændvidde på 16,8 m og et sideforhold på 24,5. Planarealet er 11,4



m². Planet er udstyret med laminarprofil. Det er opbygget på to metal-kassebjælker med metalbeklædt torsionsnæse. Agterribberne var af metal beklædt med lærred.

Kroppen er af træ, beklædt med mahognikrydsfiner. Halepartiet normalt med undtagelse af, at massebalancen for højderoret er anbragt i svæveplanets tyngdepunkt.

Planet er udstyret med en flap og med en bremseklap på undersiden (i 50 % dybde). Der er kun ganske små krænger og samt en »spoiler« (modstandsklap nær plantippen til brug sammen med krængeret).

Tomvægt 218 kg, fuldvægt 307 kg.

Da RJ-5 fik sine præstationer omhyggeligt målt, havde den et glidetalt på 30,3:1, hvilket ikke tilfredsstillede konstruktørerne. Ved små forbedringer steg planets effektivitet:

Først blev flap'en sat ud af virksomhed og åbningerne ved den lukket. Forkanten blev pudset bedre af. Glidetallet steg til 33,3. Så blev forerskærmen efter forslag af dr. *Lippisch* bygget om til en lang skærm, der gav en bedre overgang fra krop til plan. Glidetalt 35. Spoiler'en blev lukket. Glidetalt 36,5. Og så mærkedes savnet ikke på manøvreven!

Kontrol af profilet udviste unøjagtigheder på op til plus eller minus 5 mm, hvad der ikke kan tolereres på et plan med laminarprofil. Johnson byggede derpå planet om med agterribber af træ og fik unøjagtighederne på forkanten ned under plus og minut 1/2 mm. Glidetallet steg til 37,9 — det højeste, man nogensinde har målt.

Siden da er forkanten forbedret endnu mere, og glidetallet regnes at være over 40. Og nu kan der yderligere foretages følgende forbedringer: Åbningerne ved højde- og krængeror kan lukkes, meden kan trækkes ind og koblingen anbringes inde i kroppen, flap'en kan forbedres og hele overfladen gøres endnu glattere. På denne måde beregner man at kunne nå et glidetalt på 46:1.

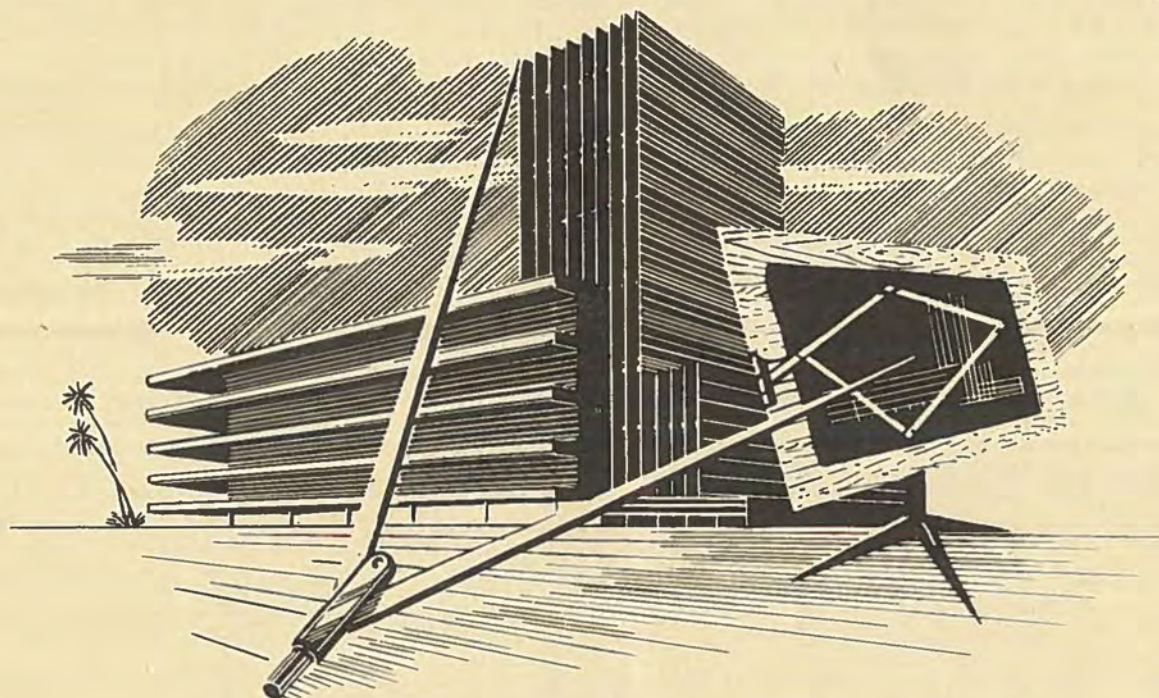
Ved den sidste måling var bedste synkehastighed 0,55 m/sek. Farten ved bedste glidevinkel 80 km/t, ved bedste synk 74 km/t.

Amerikanerne har i de sidste år arbejdet sig frem til en førende stilling i den internationale svæveflyvning. Højdeflyvningerne ved Bishop og distanceflyvningerne i Texas er ganske vist udnyttelse af gunstige forhold fra naturens side, men de store præstationer er kun nået ved et grundigt og målbevidst arbejde af en flok svæveflyvere — og det endda uden nogen offentlig støtte af betydning.

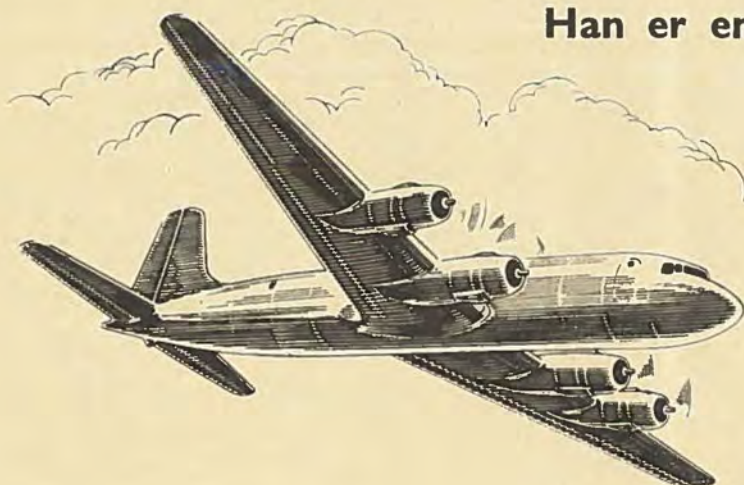
Man var faktisk ved at tro, at udviklingen af svæveplanerne var stoppet. I over en halv snes år var de bedste svæveplaners præstationer ikke steget. Og så viser amerikanerne, at ikke blot kan laminarprofilerne give forbedringer, hvad man nok anede, men at svæveplanerne også kan forbedres på ret enkle punkter. At f. eks. krængerorene kan få meget større virkning, når de bliver gjort mindre (hvorved også modstanden nedsættes)!

Hvor effektiv RJ-5 er, fremgår af en artikel af Johnson, hvor han omtaler, at stallingsegenskaber er gode, »omend naturligvis ikke så blive som på træningsplaner som Olympia eller Weihe«... Og han fortæller, at når han i 75 m passerer landingsstedet med 110 km/t, kan han flyve 1 1/2 km bort og alligevel nå tilbage og lande!

P. W.



Han er en berømt arkitekt



han flyver med
Douglas DC-6!

Dobbelt så mange
flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen





Lockheed præsenterer

Super Constellation

En endnu smukkere version af verdens mest gennemprøvede luftliner...

Lockheed's nye Super Constellation forbinder den verdensberømte Constellations uovertrufne sum af erfaring og pålidelighed med større fart, større rækkevidde, større komfort og større dimensioner - uden sammenligning den bedste luftliner i verden.

Den anvendes i øjeblikket af Eastern Air Lines og vil inden ret længe blive taget i brug af Trans World Airlines, Air France, KLM Royal Dutch Airlines, Pakistan International, Quantas, Trans-Canada Air Lines og andre forende luftfartselskaber.

LOCKHEED

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA

Look to Lockheed for Leadership

Lockheed

skaber større indtægter for
luftfragt-selskaber.

Luftfragttrafikken, der siden 1946 er steget med 467 %, fortsætter sin hastige vækst. I denne periode har Lockheed's teknikere uafbrudt arbejdet med de problemer, som denne hurtigt voksende trafik har skabt, og det er lykkedes dem at løse mange stærkt påkrævede forbedringer.

Nogle af disse forbedringer blev fornylig diskuteret af luftfartsfolk og militære sagkyndige under et tredages møde, som blev holdt i Burbank. Det blev konstateret, at Lockheed 1) har konstrueret en ny Super Constellation, som kan reducere omkostningerne ved fragtflyvning, og 2) indgående har undersøgt problemerne med hensyn til lastning, stuvning og losning af fragt i lufthavne. Lockheed havde udstillet en mekanisk betjent scala-model af »den ideelle fragt-lufthavn«, og den vakte stor national interesse.

Den nye Super Constellation fragtflyvemaskine er den mest mekaniserede fragtflyvemaskine, som hidtil har været bygget. Nogle af dens fremragende egenskaber er følgende:

1. Den løser lastnings- og losningsproblemerne inde i luftfartøjet ved hjælp af tre nyanordninger: et helmetal (magnesium) gulv, et indbygget mekanisk transportbånd, og en transportabel, luftbåret godselevator, som løfter ca. 5 000 kg.
2. Den transporterer »en større last længere og hurtigere« end nogen anden flyvemaskine.
3. Den har en større lasteevne, både med hensyn til gulvareal og vægt.
4. Den garanterer større økonomisk udbytte, på grund af sine lave, direkte driftsomkostninger — der i virkeligheden ikke er mere end 4,9 cents pr. ton-mile (21,49 øre pr. ton-kilometer).

Super Constellation er resultatet af et ti-årigt forsøgsarbejde hos Lockheed på at løse luftfragtproblemet. Den forener den verdensberømte Constellations erfaring og pålidelighed med større dimensioner og større driftsøkonomi.

Den er 18,4 fod (5,6 m) længere end standard Constellation.

Den kan medføre over 25.000 pund (11.340 kg) non-stop fra New York til Paris.

Dens disponible lasterum udgør ialt 5.568 kubikfod (157,67 m³), hvilket omtrent svarer til tre almindelige jernbanevogne.

Op dens vandtætte metalgulv tillader en langt større lastegrænse (300 lbs. per kvadratfod = 1464,7 kg pr. m²; eller 1000 pund pr. løbende fod = 1512 kg pr. løbende meter), en mere kompakt last og en mere forskelligartet last.

Militære versioner af denne flyvemaskine er allerede bestilt i et stort antal både til luftstyrken og marinen.

Med **FLYV** i

AIRSPPEED AMBASSADOR

KØBENHAVNS Lufthavn, Kastrup, har i januar haft besøg af den nye engelske Airspeed Ambassador, som besøgte Danmark for at foretage en række undersøgelsesflyvninger til afprøvning af sit afisningsanlæg. Ambassador er en tomotoret trafikflyvemaskine, bygget i overensstemmelse med de nyeste ICAO-forskrifter, og British European Airways har bestilt et større antal til levering snarest muligt. Det luftfartøj, som var heroppe, havde en specialbesætning på 15 mand, hvoraf de fleste var tekniske eksperter fra de Havillandfabrikkerne og fra det britiske luftfartsministerium. Proverne, som blev foretaget med Københavns Lufthavn som basis, var de sidste, før Ambassador indsættes på BEA's ruter.

FLYV's medarbejder havde lejlighed til at deltage i en kortere prøveflyvning med den nye luftliner. Alene ved sit udseende adskiller Ambassador sig fra alle øvrige eksisterende større trafikflyvemaskiner. Det er et højvinget monoplan med en stor og rummelig krop, der, på grund af det meget lave understel, synes at hvile på jorden. Men det har sine mange fordele. Ved ud- og indstigning er det ikke nødvendigt at slæbe store, tunge trapper hen foran luftfartøjets dør. Luftfartøjet er selv udstyret med en lille fiks trappe, og ind- og udladning af post og gods behøver heller ikke hverken trapper

transportbånd eller gaffeltrucks. Det er også praktisk, at førerrummet har sin egen ind- og udgang.

Den rummelige kabine kan indrettes med plads til 60 passagerer, idet stole er anbragt i rækker med henholdsvis to og tre ved siden af hinanden på hver side af en midtergang. Den tryktætte kabine er udstyret med forholdsvis store vinduer, hvorfra der — som følge af det højtliggende bærepåls — er en ypperlig udsigt.

Ambassador viste sig under turen fra sin bedste flyvemæssige side. Den havde en forbavsende god stigeevne lige efter starten. Der var ikke særlig meget spektakel i kabinen under flyvningen, og manøvrengenskaberne var førsteklasse; dette gælder også luftfartøjets stallingsegenskaber — både på een og to motorer. »Det er et godt luftfartøj,« sagde nogle af SAS's erfarne luftkaptajner, som var med på turen, og bedre ros kan vel ikke gives.

Til slut et par tal. Motorer: to Bristol Centaurus 661, som hver yder 2.600 hk ved 2.800 o/m. Marchfart i 6095 m ved 65 % motorydelse 438 km/t; marchfart i 3000 m ved samme motorydelse 400 km/t. Max. normal nyttelast 5.285 kg, nyttelast med fulde tanke 3630 kg, rækkevidde 600—1630 km.

TRAFIKFLYVENYT

Danske jet-piloter med SAS til USA

SAS-maskinen, som afgik fra København til New York den 7. januar, var helt optaget af 48 vordende, danske jet-piloter, der skal uddannes i USA.

SAS til Canada med emigranter

I januar har SAS udført 4 charterflyvninger til Montreal i Canada med 48 finske emigranter på hver flyvning.

Flyvechef Valdemar Lauritsen

har fra det nye års begyndelse forladt SAS' danske region for at overtage stillingen i Stockholm som chef for hovedkontorets stationsafdeling. Inden afrejsen fra Danmark blev Vald. Lauritsen fejret af sine danske medarbejdere, og ved denne lejlighed overrakte chefpilot, luftkaptajn Kirkegaard ham en gave fra personalet.

SAS i tal

I efteråret 1951 bestod SAS-personalet af 1791 danskere, 1413 nordmænd og 2596 svenske samt 830 af andre nationaliteter. Alt i alt beskæftigede SAS 6.630, hvoraf de 2877 havde deres arbejde på kontorerne og 2073 i hangarer og værksteder. 737 fløj maskinerne, og 963 var på SAS' kontorer ude i verden.

Af det flyvende personale var 267 piloter, 114 telegrafister, 85 flyvemekanikere, 39 navigatører, 72 pursere og 160 stewardesser. Hvert enkelt SAS-mand (eller kvinde) producerede i tidsrummet 1. oktober 1950 — 30. september 1951 17.500 tonkm — en forøgelse på 13,7 % i forhold til det foregående år og 37 % mere end den individuelle produktion i 1949.

SAS-flåden fløj 26.287.851 km i det omtalte tidsrum — det er det samme som 34 gange frem og tilbage til månen eller ca. 700 gange rundt jorden ved ækvator. Der var 481.132 passagerer ombord, 7.651.999 kg fragt og 2.343.973 kg post.

Ved nytåret 1951—52 bestod SAS-flåden af 52 maskiner, nemlig 12 DC-6, 9 DC-4,

2 Sandringham flyvebåde, 21 DC-3, 6 Scandia og 2 Junkers Ju 52. Antallet af søder i denne flåde er 1709. I løbet af 1952 får SAS som bekendt 8 DC-6B.

SAS overtager atter hele indenrigs-flyvningen.

Den 10. januar afsluttede trafikminister Victor Larsen de langvarige forhandlinger om den danske provinsflyvnings fremtid med et positivt resultat. Både Århus og Ålborg får i den kommende sommersæson hver sin rute, foreløbig for et år, og samtidig er Bornholmstruten sikret yderligere et år. Hele provinsflyvningen gennemføres uden statstilskud. SAS betjener ruterne med DC-3 til passagerer. SAS har tilbudt at gennemføre to dobbeltture til Århus fra 20. april. Havneafgiften i Tirstrup og Kastrup afløses af en afgift på 1½ kr. for hver befordret passager, dog højst 30.000 kr. til hver lufthavn. De nye ruter lægges således, at der bliver mulighed for et 9 timers ophold i København og i Jylland i 11¼ time. Ruten gennemføres ligesom Rønne-ruten uden stewardess, og de rejsende må selv betale bustransporten. Billetpriisen er endnu ikke endelig fastsat.

Detaljerne for Ålborg-rutens vedkommende er endnu ikke fastlagt, men tilbudet fra SAS går ud på at gennemføre en rute Stavanger—Kristiansand—Ålborg—København fra 20. april fire gange ugentlig og fra 10. maj dagligt i begge retninger.

Københavns Lufthavn og SAS har fået nye telefonnumre

Efter at den nye telefoncentral i Københavns Lufthavn, Kastrup, er blevet færdig, er det velkendte telefonnummer Kastrup 1212 forsvundet, og det er blevet erstattet med to nye numre, idet lufthavnen og SAS har fået hvert sit centralnummer. Lufthavns telefonnummer er for fremtiden Central 2101, og det omfatter havneadministrationen, flyveradio- og flyveejrtjeneste samt flyveledelse. SAS har fået Central 1427, og dette omfatter samtlige SAS's kontorer og afdelinger i lufthavnen.

RADIOSTYREDE MODELLER

er blevet populære i udlandet

SKAL vi ikke snart se en radiostyret flyvemodel i luften i Danmark? I udlandet er radiostyring et normalt punkt på modelflyvernes righoldige program. Amerikanerne begyndte allerede midt i trediveerne og havde den første konkurrence i 1937. Men først efter krigen med den radiotekniske udvikling, denne bragte, er der sket en større udvikling. Både i USA, England og Frankrig holdes der mange konkurrencer. De første internationale konkurrencer er afholdt, og man taler nu om at indføre en VM-konkurrence.

Hvor langt er vi kommet herhjemme? Vi kan vist roligt sige: ikke ret langt. Har ingen da forsøgt? Ok jo, der er snart mange eksempler på forsøg. Fra tid til anden kan man læse i avisen herom eller høre rygter i klubberne. Men vi har endnu ikke set en radiostyret model flyve her i landet!

Allerede omkring 1940 arbejdede den kendte modelflyver *Niels Hassing*, der af profession er radiotekniker, med at konstruere og indbygge et anlæg, og det kunne da også ses på modelflyveudstillingen i 1940.

Efter krigen arbejdedes der på en radiostyret model i modelflyveklubben *Ikaros* i Haslev, igen gennem en kombination af model- og radioekspert. Modellen blev næsten færdig — men så nåede man ikke længere...

I den sidste tid har man hørt om nye forsøg, og lad os håbe, at det lykkes at opstille den første danmarksrekord i klasse A6 eller D4.

Man må kravle, før man kan gå

De fleste forestiller sig i tankerne en onskedrom i retning af en smart udsende motormodel, hvorpå man kan styre både højde-, side- og krængeror, regulere motoren og evt. trække understel op, kaste »bomber« etc.

Det er muligt at fremstille en sådan onskedrom. Adskillige store flyvemaskinefabrikker betjener sig af fjernstyrede modeller og forsøgsanlæggene ligeledes. Men det er svært og dyrt.

Inden for modelflyvningen flyves der i udlandet med modeller med flere styringer, men erfaringen har vist, at det bliver alt for kompliceret og sjældent virker. Konkurrencerne bliver vundet af svæve- eller motormodeller, der kun er udstyret med en simpel siderorsstyring. En sådan model kan flyve kunstflyvning, så utroligt det end lyder. Den kan bringes til at loope og halvulde. Men lad være at tænke på det. Det, det først gælder om, er simpelthen at bygge en model, udrustet den med radiostyring og få den til at flyve ganske enkelt *under kontrol*. Det er svært nok.

I betragtning af, hvor yderst få modelflyvere vi har, som har lært at mestre frit-flyvende gasmotormodeller og opnå antagelige resultater, så vil det klogeste utvivlsomt være — som man påtænkte det i Haslev — at bygge en radiostyret svævemodel. Før man først den til at flyve under kontrol, kan man have megen fornøjelse af den, og i termikvejr eller på skrænt kan store præstationer opnås.

Med de indvundne erfaringer kan man

så siden gå videre til en motormodel. Man må kravle, før man kan gå!

En radiostyret motormodel kræver, at man har betydelig erfaring i bygning af og flyvning med sådanne, godt kendskab til betjening af motorer og endelig kendskab til radio.

Da de færreste kombinerer godt kendskab til radio med godt kendskab til modelflyvning, vil det være klogt — som man især ser det i Frankrig — at en radiomand og en modelflyver slår sig sammen om den ret store opgave.

Hvordan er styringen indrettet?

At give en radioteknisk forklaring på radiostyring i FLYV vil være temmelig omsonst, da kun enkelte vil kunne forstå den. Desuden har undertegnede ikke spor forstand på radio. Det behøver en modelflyver der vil dyrke radiostyring, heller ikke have, selv om det naturligvis vil være en fordel. Skal man give sig af med det, må man sætte sig en lille smule ind i det. Men man behøver ikke vide mere om radio, end man f. eks. behøver at vide om motorer for at flyve med motormodeller.

Naturligvis kan en radiokyndig selv bygge det nødvendige udstyr. Måske vil man være nødt til at gå den vej. Men i England og USA kan man købe færdige radiosæt til modelbrug. Priserne ligger omkring 300-500 kr. for de enklere, men fuldt anvendelige sæt. Under de nuværende forhold vil det formodentlig være svært at få importtilladelse til sådanne sæt, men at dømme efter det antal engelske og amerikanske motorer, der findes her i landet, så har modelflyverne så mange onkler i England og USA, at man måske også kunne formå nogle af dem til at forære sig et sæt.

Et sådant sæt består af en sender, der befinder sig på jorden, og som har en kontakt, man kan bevæge og dermed udsende et radiosignal til modellen. Endvidere består det af en modtager, der indbygges i modellen, og som naturligvis skal være så let som mulig. De i handelen værende sæt vejer 300 til 500 gram. De udslag, man ved at sende fra jorden kan fremkalde på modtageren, er ikke kraftige nok til direkte at kunne bevæge en rorflade.

Derfor må man yderligere have en hjælpemekanisme. Denne drives som regel af en gummimotor. Impulsen fra modtageren udløser hjælpemekanismen, hvis gummimotor lader den foretage en bevægelse indtil et stop. Ved at indrette mekanismen på passende måde kan man f. eks. få roret til skiftevis at stille sig 1) neutralt, 2) til højre, 3) neutralt, 4) til venstre, og således kan man fortsætte i denne rækkefølge. Man skal bare hele tiden huske, hvor langt man er kommet, og det er sværere, end man skulle tro. Teoretisk kan man også koble højderor ind, men det er både upraktisk og unødvendigt.

Hvordan skal modellen være?

Man kan ikke med held tage en tilfældig model og putte radioudstyr i den og så forvente, at den vil vise sig velegnet. Modellen må være konstrueret til opgaven.

Radioudstyret må kunne indbygges på

praktisk og forsvarlig måde, og modellen må kunne tåle denne belastning, ikke blot i normal flyvning, men også ved hårde landinger.

Modellen må være godt stabil, og den første model skal man lade være ret langsom flyvende — planbelastningen skal ikke være for stor. En sådan model vil almindeligvis blive ret stor.

For viderekomne er tendensen de sidste par år gået i retning af mindre modeller med større flyvehastighed, fordi de ellers kun kan bruges i roligt vejr. Skal de kunne manøvreres over en plads uden at drives bort af vinden, skal de flyve hurtigt nok til at overvinde en god modvind. Ellers flyver de hurtigt uden for senderens rækkevidde, som sjældent er meget over en kilometer.

Flyvning

Inden starten bør alting kontrolleres nøje efter, og man må i passende afstand prøve med senderen at betjene rorene. Modellen bør naturligvis først være indfløjet uden radio, evt. med belastning af tilsvarende vægt og anbragt på tilsvarende steder.

Dernæst må man forsigtigt lære sig at styre modellen. Det er ikke så simpelt, som man tror. Man reagerer nemlig temmeligt langsomt. Når man cykler eller selv flyver en maskine, føler man omgående, hvad der sker, og kan reagere meget hurtigt. Men her skal man først lære at iagttage på afstand, hvilken bevægelse modellen foretager, og derpå foretage sig noget passende. Det tager tid.

Men efterhånden kan man lære sig at foretage simple manøvrer i luften samt at bringe modellen ind til en mållanding. Konkurrencerne går gerne ud på at foretage visse manøvrer og derpå mållande. Når man er blevet meget dygtig, kan man lave kunstflyvning med motormodeller. Når man giver sideror, begynder modellen først at dreje. Men efterhånden som den krænger mere og mere, bevirker rorudslaget, at den går over i et spiraldyk og øger farten. Giver man så modsat ror, vil den rette sig ud og kan omsætte overskudsfarten i et loop.

Hvem flyver først radiostyring herhjemme?

Når man vil give sig af med radiostyring, skal man ikke begynde på bar bund, men studere de udenlandske erfaringer. Der findes masser af litteratur, især på engelsk. KDA's bibliotek har en del om emnet.

Man skal så — hvis man ikke selv er radiomand — alliere sig med en sådan og dele arbejdet. Iøvrigt må man slet ikke uden videre flyve med en radiostyret model, men skal have licens hertil. I England og USA findes der frie bølgelængder, som må anvendes til formålet, og noget lignende kan man forhåbentlig opnå herhjemme. Men det kræver, at man bliver klar over, hvad man ønsker. Vi har tidligere opfordret interesserede til at sætte sig i forbindelse med *Kaj Vendelbo Nielsen*, St. Højbrøndstræde 4A, Roskilde (tlf. 2989), for at vi kan få samlet radiointeresserede modelflyvere herhjemme og træffe de nødvendige organisationsmæssige forholdsregler, og vi gentager hermed opfordringen.

P. W.

DM-indendørs

Danmarksmesterskabet for indendørs gummimotormodeller afholdes søndag den 2. marts i Odense. Tilmeldelse må være KDA i hænde senest 11. februar.

Flyv BEA til LONDON



At flyve med BRITISH EUROPEAN AIRWAYS betyder velvære, fart og komfort. Få timer efter afgang fra Kastrup lander De i London, hvorfra De kan fortsætte med BOAC over hele jorden.

Daglig afg. 12,15

— den bedste tid på dagen!

BEA BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Dagmarhus, V. Boulevard 12. PALÆ 63 11

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

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

KALENDER

Modelflyvning:

- 2/3 Repræsentantskabsmøde og DM for indendørs modeller (Odense).
- 9/3 Distriktskonkurrence nr. 1 (fritflyvende).
- 20/4 Distriktskonkurrence nr. 1 (linestyrede).
- 9/5 Udtagelseskonkurrence og DM for fritflyvende modeller (A, C, D). Odense.
- 22/5 Distriktskonkurrence nr. 2 (fritflyvende).
- 15/6 Distriktskonkurrence nr. 2 (linestyrede).
- 28-29/6 Nordisk landskamp (?).
- 30/6 til 5/7 Sommerlejr.

Svæveflyvning:

- 23/3 Repræsentantskabsmøde (Ålborg).
- 30/6-15/7 VM (Spanien).
- 6/7-31/8 Svæveflyveskole.

Falc's ambulance ankommet

Den tyrkiske ambulanceflyvemaskine, som Falc's Redningskorps har anskaffet, ankom den 13/1 til Københavns lufthavn, ført af Th. Sneum. Med den fulgte ingeniør Knud Høgslund, der har repræsenteret de danske luftfartsmyndigheder ved færdigbygningen.

Til Grunau Baby 2b

1 sæt nye beslag m. m. til salg

G. Odgaard

Klostermarken 14, Ålborg

MED AIR FRANCE



CONSTELLATION

NORD-, MELLEM- OG SYD-AMERIKA

★ VEST- OG CENTRAL-AFRIKA

★ NÆRE OG FJERNE ØSTEN

★ FART - SERVICE - KOMFORT



AIR FRANCE

AMALIEGADE 12 - KØBENHAVN K

PALÆ 8640

og alle rejsebureauer

„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

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Hvidovrevej 294 C, Valby.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

Kan De skaffe Aeroklubben et nyt medlem?

Vi minder om den lille folder, indeholdende et indmeldelseskort, som aeroklubben for et par måneder siden sendte alle sine medlemmer med anmodning om at yde en håndsrækning med tilgangen af nye medlemmer. Hvis dette indmeldelseskort skulle være bortkommet, så ring blot til *Byen 5348*, og De skal omgående få tilsendt et nyt kort. For hvert nyt medlem, der tilføres aeroklubben, øges dens styrke — og flyvesagen gavnes.

Radiotelefonkursus i provinsen

De kursus i radiotelefon, som KDA i samarbejde med motorflyverrådet og ved velvilje fra luftfartsdirektoratet har startet, har vakt stor interesse. De har været i fuld gang i sidste halvdel af januar, og overassistent *S. O. Madsen* fra flyveradiotjenesten i Københavns Lufthavn, Kastrup, har tilrettelagt og leder undervisningen. Antallet af kursusedeltagere har været følgende: Fyens Flyveklub, Odense, 20, Vestjysk Flyveklub, Esbjerg, 20, og Vejle Motorflyveklub 10. Deltagelsen har været så stor, at undervisningen har måttet foregå i to hold. Såfremt andre motorflyveklubber er interesseret i et lignende kursus, bedes de skrive til KDA.

Dersom enkelte klubmedlemmer privat måtte være interesseret i ved selvstudium at sætte sig ind i de nye bestemmelser for radiotelefon fra luftfartøjer, kan de ved indsendelse af 2 kr. (evt. i frimærker) til KDA få tilsendt et eksemplar af det teoretiske undervisningsmateriale.

Spørgeskemaer vedr. tilgangen til flyvevåbnet og SAS

Der er endnu nogle klubber, som ikke har indsendt dette spørgeskema. KDA beder indtrængende disse klubber om at indsende det pågældende skema, således at materialet kan blive så fyldestgørende som muligt.

Nye bøger til biblioteket

R. Cravel: Aerobatics Simply Explained. O.S.T.I.V. Publication I. (Foredrag holdt i Örebro).

Maurice Holland: Architects of Aviation.

KDA søger oprettet et boligfond

Mange af KDA's venner har længe næret ønske om, at aeroklubben kunne få nogle kontor- og mødelokaler, hvor medlemmerne kunne mødes og i fred og ro benytte bibliotekets bøger og tidsskrifter. Pladsen i aeroklubbens nuværende lokaler er desværre meget begrænset, og der er ingen udvidelsesmuligheder af nogen art. Derfor vil bestyrelsen gerne med fremtiden for øje søge at skabe udvej for at få indrettet nogle bedre foreningslokaler. Aeroklubben har imidlertid ingen penge til dette formål; men bestyrelsen har tænkt sig, at der skulle være en mulighed for engang ad åre at realisere planerne ved allerede nu at lægge grunden til et fond, hvis midler skulle anvendes til leje og etablering af foreningslokaler.

Midlerne til dette boligfond vil man søge at skaffe tilveje på den måde, at medlemmerne på deres fødselsdag sender et beløb, stort eller lille, til aeroklubbens postkonto. Medlemmerne modtager fra KDA en fødselsdagshilsen vedlagt et indbetalingskort, og dette behøver man blot at udfylde. De der ved indkomne midler vil blive stående på en særlig konto, indtil bestyrelsen træffer afgørelse om deres anvendelse.

KDA håber, at denne tanke vil blive mødt med velvillie og forståelse af alle medlemmer.

Docent Ejler Alkjær's foredrag

For stuvende fuldt hus holdt docent *Ejler Alkjær* d. 18/1 foredrag om sin rejse gennem hele Afrika. Docent Alkjær skildrede på en ypperlig måde hele det moderne Afrika, flyv-



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.

Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.

Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERADET

Formand: Kommuneråder Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),

Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.

Generalsekretær: Salgschef Max Westphall,

Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.

Foredrags- og filmsaften i KDA d. 8. februar

KDA indbyder sine medlemmer til foredrag og film **fredag d. 8. februar kl. 1945 i Borgernes Hus (1. sal), Rosenborggade**, altså ikke i Nationalmuseet denne gang!

Direktøren for Meteorologisk Institut, cand. mag. **Helge Petersen**, vil tale om »Vejrtjeneste i Grønland«.

ningens uhyre betydning og de rige fremtidsmuligheder, som denne tidligere såkaldte mørke verdensdel frembyder.

Efter foredraget viste salgschef *H. Davids Thomsen* den nye Afrika-film, som SAS havde optaget. Foredrag og film hilstes med stærkt bifald.

KDA's nye modelflyvefilm

Igenom de sidste år har modelflyverrådet arbejdet på fremstillingen af en propagandafilm til afløsning af Dansk Modelflyver Unions film, der simpelthen er slidt op. Filmen er optaget af *Carl Johan Petersen*, Odense, med assistance af mange kendte modelflyvere, og den er nu klar til at blive taget i brug. Det er en 16 mm sort-hvid stumfilm på godt 200 meter (spilletid ca. 25 min.).

VM i svæveflyvning

Den spanske aeroklub har nu endelig fastsat tidspunktet for verdensmesterskabet i svæveflyvning til første halvdel af juli. Da der er mulighed for at få materiel stillet til rådighed i Spanien, håber vi, at vi kan deltage. Svæveflyverrådet har udsendt en skrivelse til klubberne om de nærmere betingelser for deltagelsen. Man vil gerne have en så god og fyldig repræsentation som muligt. Svæveflyvere, der kunne tænke sig at deltage som piloter eller hjælpemandskab, må derfor henvende sig til KDA.

FAI-rekorderne

I klassen for flyvemaskiner fra 1000 til 1750 kg har *V. M. Pantchenko*, USSR, d. 16/9-51 fløjet 209,6 km/t. I klassen fra 1750 til 3000 kg har *N. Golovanov*, USSR, fløjet 422 km/t. De benyttede henholdsvis Yak 18 og Yak II.

Hastighedsrekorden over 100 km trekantbane med ensædet svæveplan er af *A. I. Mednikov*, USSR, d. 24/6-51 sat op til 77 km/t.

Generalforsamling i Foreningen Danske Flyvere

Tirsdag den 26. februar kl. 19,30 afholder Danske Flyvere sin ordinære generalforsamling i Officersforeningens Selskabslokaler, V. Boulevard, med følgende foreløbige dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Kassereren aflægger reviderede regnskaber for regnskabsåret 1/1—31/12 1951 til generalforsamlingens godkendelse.
4. Forslag om størrelsen af medlemskontingentet for 1952.
5. Behandling af indkomne forslag fra medlemmerne.
6. Bestyrelsen redegør for resultatet af urafstemningen angående opløsning af klubfondet og forelægger statutter for blomsterfondet til generalforsamlingens godkendelse.
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
8. Valg af suppleanter.
9. Valg af revisorer.
10. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen er der kammeratligt samvær som sædvanlig. Endelig dagsorden samt regnskab m. m. vil som sædvanlig blive tilsendt medlemmerne inden generalforsamlingen.

En Olympia til årets svæveflyveskole

Svæveflyverrådet er i fuld gang med at arrangere årets svæveflyveskole, som forhåbentlig igen kan henlægges til Vandel. Inden længe skulle programmet kunne udsendes, så det er kendt, inden folk begynder at lægge deres sommerferie.

Efter den foreløbige plan bliver der en kursusrvirksomhed som de tidligere år — med hovedvægt på instruktøruddannelse og højere svæveflyvning. Foruden det almindelige instruktørkursus bliver der flere af de repetitionskursus, som gamle instruktører skal gennemgå senest 1953 o. h. t. indførelse af de nye skolingsnormer sidste år. Der vil også blive undervisning i instruktion til to-sædet svæveplan — fremtidens skolingsmetode.

Nogle ganske få begyndere, der ikke før har dyrket svæveflyvning, vil kunne komme på DK-C-kursus, altså et kursus på to-sædet svæveplan med skoling direkte til c-diplom. Det vil være 3 uger.

For de viderekomne (inklusive instruktører på RI-kursus) vil der blive en kærkommen nyhed: Svæveflyvefondet, der ejer skolens planer, har sidste år anskaffet et halværet EON Olympia svæveplan, som er under genopbygning på Dansk Aero's værksted og skal anvendes på skolen. Vel er Olympia ikke et svæveplan af højeste klasse, men det har betydeligt bedre præstationer end Grunau Baby, og det er særdeles velflyvende og dermed velegnet til brug på skolen. Der skal nok blive rift om det.

Nyt dansk svæveplan

Polyteknisk Flyvegruppe har i nogen tid syslet med tanken om at bygge et to-sædet skolesvæveplan. Da det trods mange forsøg viste sig umuligt at få tegninger frem til en udenlandsk type, har man nu selv konstrueret Polyt III. Det er et ret enkelt, lukket svæveplan med stålørskrop og plads til to personer bag hinanden. Præstationerne beregnes at blive lidt bedre end Grunau Babys. Prototypen er under bygning hos Flyvevåbnet, der interesserer sig for typen. PFG har til konstruktionsarbejdet og sit eget eksemplar fået tilskud fra forskellige side, bl. a. fra Tuborgfondet og sidst fra Laurits Andersens Fond, der har ydet 3000 kr.

Konstruktionen må imødeses med stor interesse. To-sædet skoling er den rigtige skolemetode, og selv om vi har megen gevinst af 2 G-typen, vil et virkeligt svæveplan, hvor man kan skole folk direkte til c-diplom og lære dem termikflyvning, være det ideale.



PROGRESS

Rolls-Royce produce turbo-jet,
propeller-turbine and piston aero engines to suit
all types of medium and high-powered aircraft

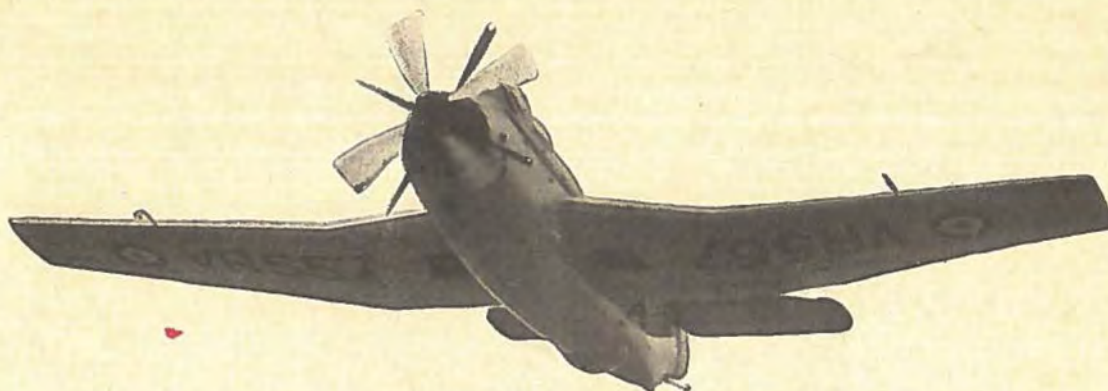


*THE FOKKER S. 14, SIDE-BY-SIDE JET TRAINER
powered by the Rolls-Royce „Derwent“ turbo-jet engine*

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

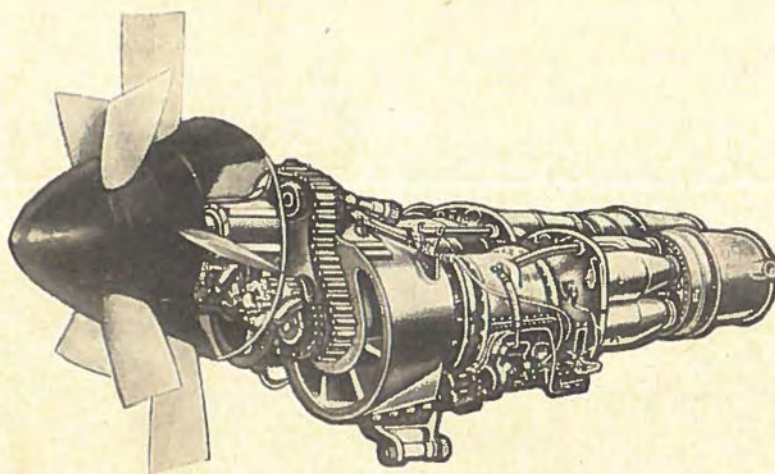
ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.



EEN MOTORS FRONTMODSTAND

Een enkelt motors konstruktionsmæssige fordel.



DOBBELT TRÆKKRAFT

Den praktiske fordel ved 2 motorers ydelse.

FAIREY GANNET

(FAIREY 17)

ARMSTRONG SIDDELEY „DOUBLE MAMBA“

TO-MOTORET · U-BÅDSJAGER · HANGARSKIBSBASERET

FORETRUKKET TIL BRUG I ROYAL NAVY

Repræsentant for Danmark, Norge, Sverige og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED, HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

PRIS
Pr. årgang kr. 9.00
Pr. nummer 75 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

25. ARGANG

MARTS 1952

PRIS 75 ØRE

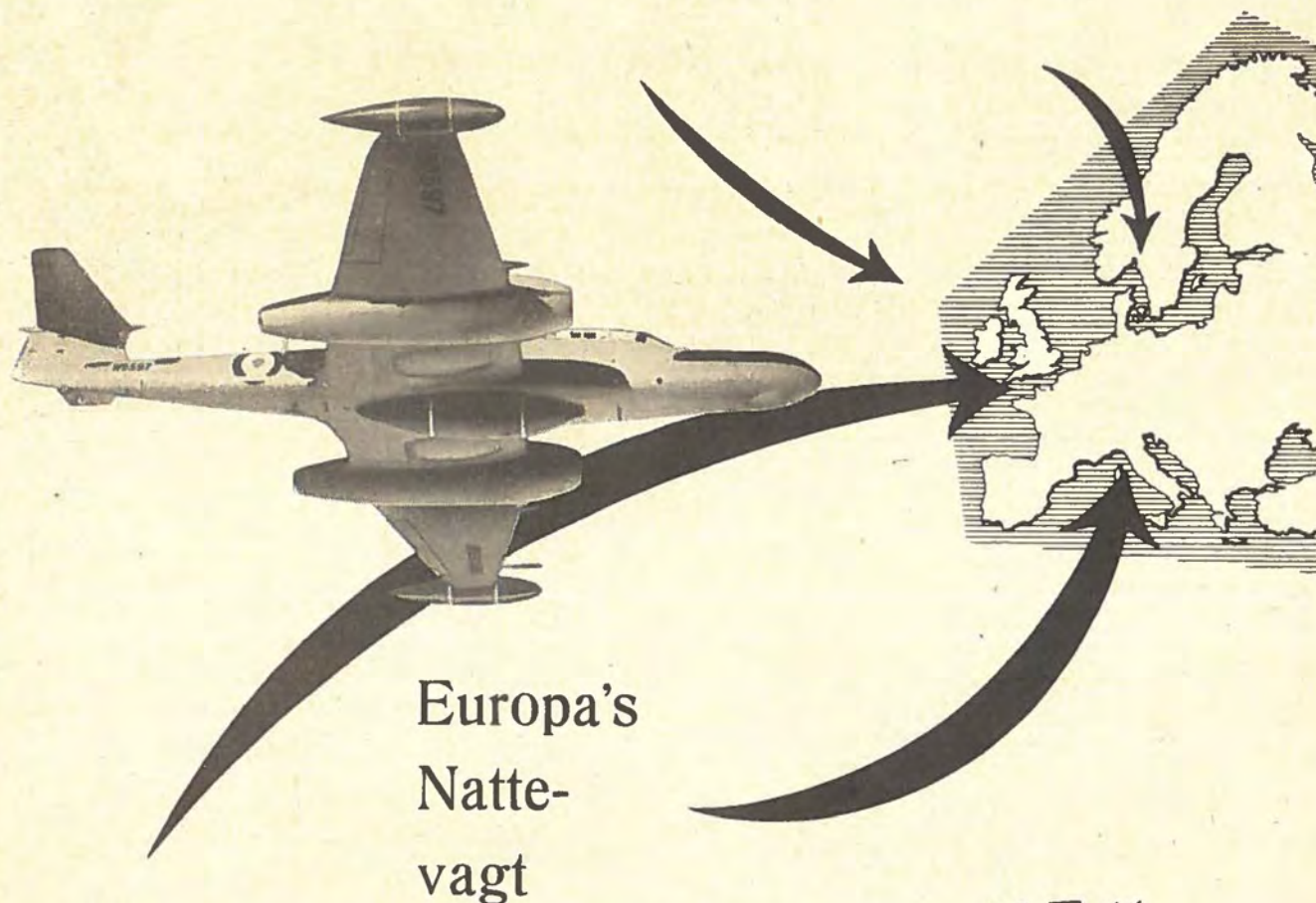


Et nyt billade af KZ-10, der er blevet demonstreret rundt om i Europa i de sidste måneder.
En serie på 12 er som bekendt under bygning til artilleriet. (Norsk Luftfoto)

3

INDHOLD:

Amerikanske privatflyveres krigsindsats ★ Svøveflyveskolen i Vandel
★ Første danske flyverkadetter færdiguddannet i USA ★ Model-
flyverne foran konkurrencesæsonen.



Europa's Natte- vagt

ARMSTRONG WHITWORTH NATJAGER N.F.11

Som enhver god nattevagt mærker også Armstrong Whitworth natjager N.F.11 hurtigt og i mørke, når der er fare på færde — takket være det mest sindrige og vidtrækkende radar-system, nogen natjager er udstyret med. Desuden er den lynende hurtig, med en blændende stignings-evne ... og let at vedligeholde og betjene. Leverancer af denne dødbringende natjager til Vesteuropas forsvar er påbegyndt efter produktions-orde placeret hos Armstrong Whitworth Aircraft. N.F.11 er en frembringelse af Hawker Siddeley Gruppen, den største i sin art, — en formidabel industriel sammenslutning af selskaber, som har forenet deres mægtige ressourcer til opbygning af Den Frie Verdens forsvar.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 3

Marts 1952

25. årgang

Nybygningen af svæveplaner

SVÆVEFLYVEKLUBBERNES park af glide- og svæveplaner steg fra 1945 til 1951 fra 35 til ca. 70. Samtidig er antallet af planer under bygning sunket fra 34 til 2. Dette er imidlertid ikke et udtryk for, at vi har nok materiel. Tværtimod!

Ca. halvdelen er skoleglidere, og heraf er langt de fleste 1-sædede. Kun 5 klubber vest for Storebælt har 2-sædede skoleglidere og svæveflyvesonden et 2-sædet svæveplan til sommerskolen. Og det er 2-sædede, som er tidens løsen. Den 1-sædede skolemodel betragtes som forældet.

Den anden halvdel består næsten udelukkende af overgangsplaner til videreuddannelse til certifikatet og til nød til de første virkelige svæveflyvererfaringer til solv-diplom-standard. Bedre svæveplaner kan tælles på een hånds fingre, og virkeligt moderne svæveplaner til højere svæveflyvning findes overhovedet ikke.

Det nuværende materiel er i gennemsnit 7 år gammel og repræsenterer, når hensyn tages til forældelsen, en værdi på knapt en halv million kroner.

Hvis ikke dansk svæveflyvning skal stagnere, og hvis vi skal kunne gøre os gældende i konkurrencen med udlandet, må materiellet stadigt fornyes. Det, vi har brug for, er et antal 2-sædede svæveplaner til rationel uddannelse af begyndere, og desuden et antal virkeligt ydedygtige svæveplaner. Med de krav, der i dag stilles, kan man i almindelighed ikke bygge disse planer i klubberne, og herved bliver finansieringsproblemerne overordentlig vanskelige. Det er glædeligt, at Polyteknisk Flyvegruppe har taget initiativet til konstruktion af en moderne 2-sædet type til uddannelse, men problemet bliver at skaffe midler, så klubberne kan forsynes med en sådan type. Det er slet ikke småting i penge og arbejdstimer, klubberne har ydet til fremskaffelsen af det nuværende materiel, men at forny det med nyere typer ser ud til at overstige klubbernes evner.

DE AMERIKANSKE PRIVATFLYVERES INDSATS I CIVIL AIR PATROL (CAP) UNDER DEN ANDEN VERDENSKRIG

Den dansk-amerikanske atlantehavsflyver Holger Højriis
var major i CAP

I en artikel i FLYV nr. 7/1951 skildredes i korte træk Civil Air Patrol's opbygning og virksomhed. I en bog, som nylig er kommet her til landet, skrevet af Robert E. Neprud, fortælles detaljeret om de amerikanske privatflyveres store indsats under den 2. verdenskrig, og her er adskillige ting, som sikkert vil interessere mange af FLYV's læsere.

Umiddelbart før Pearl Harbour blev Civil Air Patrol startet af en kreds af forretningsfolk o. l., der var villige til at stille deres person og flyvemaskine til rådighed for U.S. Air Force uden at modtage andet vederlag end godtgørelse af de direkte udgifter til flyvningerne. Og da krigen kom, fik man god brug for deres hjælp. Den første opgave, der blev stillet de private flyvere, var kystpatruljering og eftersøgning af fjendtlige u-både, og til trods for manglende erfaring i begyndelsen løstes denne opgave med den største tilfredshed. Da man søgte om frivillige hjælpere, strømmede tilbudene ind, og inden længe var man i stand til at kunne opretholde en regelmæssig patruljering både af Atlanterhavskysten og Stillehavskysten. Frivillige flyvere og frivilligt jordmandskab oprettede den ene basis efter den anden, således at CAP i slutningen af 1944, da U.S. Air Force selv kunne overtage det meste af flyvningen, ialt havde oprettet 81 flyvestationer, hvorfra der løstes mange forskellige opgaver.

Amerika kom med i krigen i december 1941, og inden der var gået ret mange uger, dukkede tyske u-både op langs Amerikas Atlanterhavskyst, hvor de i begyndelsen bogstavelig talt havde frit spil. Mange skibe blev sænket, og den amerikanske marine og det amerikanske luftvåben havde ikke tilstrækkeligt materiel til at kunne magte opgaven at vogte landets Atlanterhavskyst. På dette kritiske tidspunkt — nærmere betegnet februar 1942 — fandt man så på at lade CAP træde hjælpende til ved kystpatruljeringen. Man var vel klar over, at de små privatflyvemaskiner ikke kunne sænke en

fjendtlig u-båd, men tilstedeværelsen af et luftfartøj ville mane fjendtlige u-både til forsigtighed, og i talrige tilfælde kunne luftfartøjets radio tilkalde egne luft- og marinestyrker, som derefter kunne overtage jagten på de fjendtlige fartøjer.

Da CAP kaldte på hjælpere til de første flyvestationer på Atlanterhavskysten, strømmede privatflyvere til fra alle samfundslag. Der var jurister, mekanikere, forretningsmænd, læger, chauffører, kontorfolk, ekspedienter o. m. a. Mange kom med egen flyvemaskine, andre med deres certifikat som flyvere eller mekanikere, og de kom fra 45 forskellige stater. Der var mange kvindelige flyvere imellem; men de fik ikke lov til at flyve på de farlige kystpatruljeringer. For dem var der anvendelse til andre job på jorden. De frivillige flyvere skulle forpligte sig til 30—90 dages tjeneste, men de fleste forpligtede sig til at gøre tjeneste et halvt år, et helt år eller for hele krigen. CAP havde brug for flyvemaskiner med motorer på 90 hk og derover, d. v. s. sådanne typer som Fairchild, Beechcraft, Stinson og Waco. Lønning til de pågældende var der som sagt ikke noget, der hed, indsatsen var frivillig i ordets egentlige forstand, og godtgørelse, der blev ydet, var kost og logi samt lidt lønpenge foruden dækning af udgifter til brændstof, reparationer og afskrivning af materiellet.

Kystpatruljeringen

Afpatruljeringen af Amerikas vældige kyststrækning langs Atlanterhavet var selvfølgelig en vanskelig opgave for små privatflyvemaskiner med hjulunderstel, og hverken hærens eller marinens flyvere troede på, at det kunne lade sig gøre, navnlig fordi kun de færreste af privatflyverne havde prøvet at flyve over store vandstrækninger. Patruljeringen skulle nemlig foregå ca. 150 km fra kysten. Men eksperimentet lykkedes. Privatflyverne med deres små luftfartøjer klarede opgaven på mønsterværdig måde. For en sikkerheds skyld fløj de to og to

sammen, og efterhånden blev de allesammen udstyret med radiosender- og modtager. Ja, de fleste af dem blev også udstyret med bomber, og i flere tilfælde lykkedes det dem at opnå resultater overfor fjendtlige u-både ved hjælp af disse bomber.

* * *

Dansk-amerikaneren Holger Højriis er en af de første stationschefer

Nogle af de flyvere, der meldte sig til tjeneste i CAP, var professionelle flyvere, og deriblandt var den dansk-amerikanske flyver Holger Højriis, der blev major og chef for Rehoboth basen, en af de første som oprettedes ved Atlantkysten. Han var en af dem, der havde erfaring i flyvning over vand, idet han var blandt de første atlantehavsflyvere. Desværre blev han syg og døde allerede i august 1942, men forinden havde han med ære knyttet sit navn til CAP.

Da den danske ungdom af idag sikkert ikke kender ret meget til Holger Højriis' navn, skal kortelig nævnes følgende: Holger Højriis' navn blev kendt over hele Danmark, da han i slutningen af juni 1931 landede i Københavns Lufthavn, Kastrup, efter en spændende flyvning over Atlanterhavet. Han blev født i Brabrand ved Århus i 1901, og som ganske ung udvandrede han til Amerika. Her lærte han at flyve, og under sin virksomhed som flyver lærte han fotografen Otto Hillig at kende. Disse to besluttede at foretage en flyvning fra New Foundland til Europa, Hillig skaffede pengene, 22.000 dollars, Højriis købte et Bellanca-monoplan udstyret med en 300 hk Wright Whirlwind motor, og luftfartøjet fik navnet »Liberty«. De to mænd startede fra New Foundland d. 24. juni 1931 kl. 09,24 (dansk tid) for at flyve direkte til København. På grund af usigtbart vejr kom de ud af kurs, de havde ingen radio, og efter 36 timers forløb måtte de lande i Tyskland (Krefeld). Dagen efter fløj de videre til København, hvor de landede kl. 14,10 og blev modtaget af vældige menneskemængder.

* * *

Det samlede resultat af CAP-flyvernes kystpatruljering var følgende: Antal flyvekilometer over oceanet var ca. 40.000.000 km. Under flyvningerne observeredes 173 fjendtlige u-både; der blev kastet bomber mod 57 u-både, og CAP-flyverne fik officielt godkendt to sænkede u-både foruden de u-både, som blev sænket af hærens og marinenes luftfartøjer, der var blevet tilkaldt pr. radio fra CAP-luftfartøjer. Der blev fundet 363 overlevende fra sænkede skibe og luftfartøjer, som var nødlandet på søen. CAP-flyverne rapporterede om 91 skibe i havsnød samt om 17 drivende miner, hvoraf nogle lå på de ruter, som troppetransport-skibene passerede.

Dette arbejde havde kostet 26 CAP-medlemmer livet, hvoraf de fleste var omkommet på søen; syv blev hårdt såret, og 90 CAP-luftfartøjer gik tabt.

Andre opgaver

Slæbemåls- og sigteflyvninger. På et ret tidligt tidspunkt begyndte U.S. Air Force at lade CAP-luftfartøjer foretage flyvninger med slæbemål og sigteflyvninger, og denne opgave klarede de private flyvere på fuldt ud tilfredsstillende måde. Slæbemålsflyvningerne blev foretaget af luftfartøjer som f.eks. Waco, der havde en motor på 225 hk, medens de mindre typer foretog sigteflyvningerne og herunder øvelsesflyvninger for ra-



Holger Højriis i København efter atlantflyvningen.

darstationerne. Der blev sammenlagt foretaget 20.593 slæbemåls- og sigteflyvninger med ialt 46.725 flyvetimer. 7 mand mistede livet, og 23 flyvemaskiner gik tabt.

Grænsepatruljering. Da det viste sig, at der foregik en mængde illegal trafik over den mexikanske grænse, blev CAP-flyverne sat ind på regelmæssig grænsepatruljering langs hele denne grænse. Der blev foretaget 4.720 patruljeflyvninger plus 1.397 flyvninger med særlig opgave for øje. Ialt blev fløjet 30.033 timer. Resultat: der observeredes 176 mistænkelige flyvemaskiner og 6.874 ulovlige grænseovertrædelser. 2 mand gik tabt.

Post- og kurerflyvninger. CAP-flyverne foretog en mængde post- og kurerflyvninger for luftvåbnet. For luftstyrkerne i den vestlige del af USA befordredes 1.571.435 kg eksprespost, reservedele o. l., og for luftstyrkerne i den østlige del af landet befordredes 33.530 kg post og fragt foruden 543 militære passagerer.

Eftersøgning af udeblevne militære luftfartøjer. Også på dette område var CAP-flyverne meget virksomme. I hele krigsperioden gennemførtes over 25.000 timers flyvning på officielle eftersøgningsopgaver for U.S. Air Force, i mange tilfælde under meget vanskelige forhold.

Skovpatruljering. Bevarelsen af de vældige skovstrækninger betød så uhyre meget for hele Amerikas økonomi, og derfor gjorde man alt for at sikre sig imod fjendtlige agenter forsøg på at stikke ild på skovstrækninger. Ved hjælp af CAP-flyverne etableredes en regelmæssig skovbevogtning, som gav glimrende resultater. I staten Ohio alene blev der f. eks. i året 1943 foretaget 402 patruljeflyvninger over skovene med ialt 790 flyvemaskiner, og ikke mindre end 587 skovbrande blev opdaget og rapporteret.

Humanitære opgaver. Foruden alle de førnævnte opgaver gennemførte CAP-medlemmerne en mængde flyvninger af mere humanitær art, d. v. s. flyvninger med såre-

de og syge, med livsvigtige medikamenter, med læger og med proviant til isolerede områder o. l.

* * *

Chefen for de amerikanske luftstyrker under den 2' verdenskrig, general H. H. Arnold har givet følgende korte, men rammende karakteristik af CAP's arbejde under krigsårene:

»CAP voksede op fra ingenting til en hær på 100.000 trænede og veldisciplinerede civile. Det var en frivillig organisation, som bestod af mænd, der var for gamle til at melde sig til forsvaret, og af drenge, som var for unge til at blive soldater. I dens rækker var millionærer og ekspedienter, jurister og læger — og talrige kvinder.

Det var denne hær, som fløj over 40.000.000 kilometer over atlantehavet og den mexikanske Golf i enmotorede landflyvemaskiner for at hjælpe med til at vinde sejren over tyske u-både på et tidspunkt, hvor situationen var yderst kritisk for kystskibsfarten, og hvor CAP var den eneste organisation, som kunne yde virkelig hjælp. Denne civile flyverorganisation hjalp den regulære hær og forsvaret med en effektiv kurer-tjeneste; den slæbte mål for luftværnsbatterierne; den holdt vagt ved den mexikanske grænse for at passe på spioner og sabotører; den overvågede skovstrækningerne, bragte medicin og proviant til oversvømmede egne, og den eftersøgte tabte flyvemaskiner i bjergegnene og i de store skove. Det var en hær, som mistede 50 gode flyvere, deriblandt en mand på 50 og en dreng på 18 — alle omkom de under udøvelsen af en officiel mission under krigen.

Som chef for de amerikanske luftstyrker under krigen har jeg kun grund til at være taknemmelig overfor Civil Air Patrol, og CAP har efter min mening bidraget væsentlig til, at tusinder af flyveaspiranter og andre hjælpere har meldt sig til uddannelse i U.S. Air Force.«

J. F.

SAS-værkstederne i København er blevet godkendt af CAA. SAS-værkstederne i Københavns lufthavn, Kastrup, har fået de amerikanske civile luftfartsmyndigheders »blå stempel«, idet disse har godkendt værkstederne, således at flyveværftet nu kan påtage sig at efterse, vedligeholde og klargøre også amerikansk indregistrerede flyvemaskiner.

Siden SAS-værksteder og hangarer blev opført og taget i brug for ca. 2½ år siden, har en lang række udenlandske teknikere og ingeniører besøgt dem, og alle har udtalt deres begejstring over værkstedernes indretning og en uforbeholden anerkendelse af kvaliteten på det arbejde, der udføres.

SAS-værkstedernes kapacitet er så stor, at man foruden at klare SAS's egne maskiner, hovedsageligt DC-4, der har basis i København, desuden kan påtage sig at arbejde for andre luftfartsselskaber, og der har da også været adskillige fremmede maskiner til store og små eftersyn på SAS' flyveværft.

Da SAS endvidere fra Douglas fabrikkerne fik kontrakt på at foretage den indviklede »tank-sealing«-proces, der skal udføres i forbindelse med de store 8000 timers eftersyn, meldte der sig endnu flere udenlandske kunder, således at omsætningen på fremmedarbejde alene i 1951 kom op på 3½ million kroner — og størstedelen af disse penge blev erlagt i fremmed valuta.

SAS-flyveværftet er nu placeret blandt verdens formeste, og dets arbejde er på forhånd godkendt af de fineste internationale eksperter. Godt dansk arbejde har fået en værdifuld anerkendelse.

• N Y T U D E F R A •



Den store Bristol-helikopter type 173 (FLYV nr. 5/1951 side 98) har nu været i luften. Forinden den fik sin luftdåb, blev den prøvet ca. 35 timer på jorden. Den er i første række beregnet at skulle medføre 13 passagerer, men kan også indrettes som fragtluftfartøj. Den kan laste 1.134 kg. Den har to træbladede rotoratorer og er udstyret med to Alvis Leonides L.E.25 H-M.V. stjernemotorer hver på 550 hk.

Regeringen i Argentina støtter flyvesporten.

For året 1951 har den argentinske regering ydet følgende beløb i støtte til nedenævnte flyvesportslige formål:

90 motorflyveklubber	1.042.320 arg. pesos
27 svæveflyveklubber	150.000 arg. pesos
18 modelflyveklubber	50.000 arg. pesos
7 faldskærmsklubber	9.900 arg. pesos

I alt har 142 klubber fået et totalbeløb på 1.252.220 argentinske pesos (en arg. pesos er ca. 50 øre).

Privatflyvningen i Brasilien. Den brasilianske regering yder landets privatflyvning en ret betydelig støtte. For nylig har regeringen således købt 78 Piper Cub og fordelt dem gratis til flyveklubberne rundt om i landet.

Australien hjælper sine flyveklubber.

Den australske regering har afsluttet en femårig kontrakt med de forskellige flyveklubber i landet. Efter denne nye overenskomst vil flyveklubberne i alt få et tilskud på ca. 2 millioner danske kroner om året. Foruden dette tilskud betaler regeringen et tilskud til klubberne på 10 kroner pr. flyvetime (at anvende til fornyelse af materiel), og denne støtte vil for finansåret 1951-52 beløbe sig til ca. 400.000 kroner.

Siden midten af 1951 har ministeriet for civilluftfart anvendt den praksis, at der ydes et stort tilskud til flyvetimerne for de klubmedlemmer, som er under 30 år, et mindre tilskud for medlemmer mellem 30 og 38, og intet tilskud pr. flyvetime for medlemmer over 38 år.

Den britiske flyvemaskineindustri indtjener store dollarbeløb

Englands indtjening af dollar på levering af jetmotorer og konstruktionstegninger til USA beløber sig nu til mange millioner dollar om året. Alene kontrakterne for året 1951 beløb sig til over 30 millioner dollar, hvortil kommer licensafgiften for motorer under bygning.

Den seneste kontrakt, der omfatter levering af Rolls-Royce Nene jetmotorer til Canada, beløber sig til 25 millioner dollar for 1000 motorer. Disse skal anvendes i en USA træner, som bygges i Canada. Når der i løbet af nogen tid er blevet bygget en samlefabrik i Montreal, vil der endnu i adskillige år blive eksporteret motordeler til Canada.

Britiske jetmotorer fabrikeres idag i 12 forskellige lande udenfor USA, og alt det giver store licensafgifter.

Med reaktionsdrevne luftfartøjer rundt om det meste af jorden. Såfremt leveringen af de Comet'er, som de Havilland har i ordre, kommer til at forløbe programmessigt, vil man i løbet af 1954-55 kunne flyve det meste af jorden rundt i en Comet, idet disse luftfartøjer bliver sat ind på ruter fra London til Sidney og Auckland og videre til San Francisco, samt fra New York tilbage til London.

British Overseas Airways åbner det reaktionsdrevne verdensrutenet med forbindelse fra London til Cairo og Johannesburg i april i år. Efterhånden som BOAC får leveret flere Comet'er, udvides Comet-rutenettet til Indien, Pakistan, Singapore og Australien. Senere i 1952 regner man med, at Canadian Pacific Airways vil kunne indrette Comet'er på strækningen Australien — New Zealand — Fiji øerne — Hawaii. Strækningen fra Honolulu via San Francisco til Vancouver ventes at komme i gang i 1954.

De første Comet-typer, der sættes ind på ruterne, bliver serie I, og derefter kommer serie II i anvendelse.

Nyt britisk navigations-hjælpe middel.

Britiske indflyvere er begyndt at anvende et nyt radionavigations-hjælpe middel, som i givet fald kan hjælpe dem til en hurtig landing. Det er en højfrekvent pejler, udviklet af Marconi, som allerede er installeret i kontroltårnet på Wharton flyveplads (tilhørende English Electric, hvor Canberra prøvflyves) og på Hatfield (de Havillands flyveplads), hvor den bl. a. har været benyttet af indflyverne John Cunningham og John Derry.

Pejlerne er i princippet en viser, som langsomt bevæger sig på en skive, der er inddelt i grader; dens udseende minder om et stort kompas. Flyveren behøver kun at kalde kontroltårnet og bede om en kurs at styre efter for at nå tilbage til flyvepladsen, hvorefter viseren traks svinger hen på det rigtige tal. Pejleren er så nøjagtig, at de Havillands indflyvere er blevet ledet hjem til Hatfield så langt borte fra som den hollandske kyst og Paris.

Kravet om indførelsen af et sådant hurtigt virkende navigations-hjælpe middel opstod med jet-luftfartøjernes stigende hastigheder.

Tidligere måtte en flyver, som ønskede at få en pejling til sin hjemmebase, vente, mens der foregik en kompliceret procedure på jorden. En rammeantenne øverst på kontroltårnet måtte drejes med hånden, mens en radiotelegrafist aflyttede luftfartøjets signaler, indtil man fandt retningen

til dette, hvorefter denne meddeltes til flyveren. Denne metode, som endnu bruges mange steder verden over, er altfor langsom, når det gælder jet-luftfartøjer. Hvis en flyver i sidstnævnte tilfælde kalder kontroltårnet, når han befinder sig et halvt hundrede kilometer derfra, og beder om en pejling, så vil han enten selv have fundet pladsen eller være fløjet udenom den, inden svaret kom igennem.

Langnæsede Bristol Freighters

Silver City Airways, som opretholder den succesfulde bil-færgeflyvning over Kanalen mellem England og Frankrig, har hos Bristol Aeroplane Co. bestilt seks specieltbyggede Freighters til en samlet købssum på 10 millioner danske kroner. De nye luftfartøjer, hvis kropslængde bliver forøget med ca. 1,5 m, får plads til tre mindre biler i stedet for tidligere to. I løbet af 1951 befordredes over 13.000 biler ad luftvejen over Kanalen.

250 privatflyvemaskiner til Buenos Aires.

I nogle af de sydamerikanske lande dyrkes sportflyvningen med den største iver. Som eksempel på den store interesse for sportflyvningen kan nævnes, at 250 brasilianske privatflyvere i begyndelsen af denne måned vil besøge Buenos Aires i egne flyvemaskiner.

Noget for frimærkesamlere. Den 16. marts udgiver det hollandske postvæsen fire „Jan van Riebeck“-frimærker til minde om, at det den 7. april 1952 er 300 år siden hollænderen Jan van Riebeck som kommandør for en hollandsk flåde på 3 skibe gik i land på Afrikas sydkyst. KLM foretager en speciel flyvning i den anledning, og der vil blive fremstillet en særlig kuvert. Porto til forsendelse med flyvemaskine bliver 0,55 hollandske gylden.

Militær Super-Constellation. Den militære version af Lockheed Super-Constellation vil blive udstyret med fire Wright R-3350 Compound-motorer hver på 3.250 hk. Den vil kunne medføre 106 soldater med fuld udrustning eller 73 sårede liggende på bårer.

Tysk raketeksport besøger Argentina.

Den tyske raketeksport Dr. E. Saenger er på besøg i Argentina, hvor han skal holde gæsteforelæsninger ved universitetet i Mendoza.

Raketforsøg koster penge. I et foredrag i British Interplanetary Society fortalte dr. Fred. Singer om de amerikanske raketforsøg, og sagde bl. a., at der indtil dato var blevet afskudt 60 V-2 raketter; de 24 raketter havde de svigtet, og hver afskydning kostede et beløb, svarende til 2 millioner danske kroner. Nu havde man imidlertid erstattet V-2 raketter med en ny type (Aerobee), der kun kostede 100.000 kroner; de vejede en tolvtedel af V-2'en og nåede 122 km tilvejs, mens gennemsnitshøjden for en V-2 var 96 km. Den nyeste raketttype (Viking) var 12,2 m lang og kunne nå en højde på 223 km. Man regnede dog med, at det skulle blive muligt at få den samme raketttype op i 320 km's højde.

Som svar på et spørgsmål sagde dr. Singer, at man ikke burde sende en bemanded raket op i højder på over 29 km, førend man ved forsøg med andre levende væsener havde undersøgt de biologiske virkninger af de kosmiske stråler.

Lufttabene i Korea. Ifølge engelsk meddelelse har man opgjort tabene i luftkampene i Koreakrigen pr. 18. januar. Opgørelsen viser, at de Forenede Nationer har mistet 460 luftfartøjer, mens kommunisterne har mistet 339. Desuden skal andre 100 kommunist-luftfartøjer være „sandsynligvis ødelagt“.

SVÆVEFLYVESKOLEN I VANDEL

Indtegningen af deltagere i fuld gang

I sidste nummer omtalte vi kort svæveflyveskolen i Vandel til sommer. Allede på samme tidspunkt har samtlige svæveflyvere i landet fået det nærmere program direkte tilsendt sammen med forskellige oplysninger om skolen. Andre interesserede kan få disse oplysninger ved henvendelse til KDA.

Der er desværre et par trykfejl i programmet datoer. Første I-kursus går fra 6. til 19. juli, andet RI-kursus fra 27. juli til 2. august.

Det er snart adskillige år siden, at programmet er kommet ud i så god tid. De senere år er der blevet klaget over, at man ikke fik programmet, før ens sommerferie var fastlagt. I år har man imidlertid mulighed for at fastlægge ferien efter det kursus, man ønsker at deltage på.

Til gengæld forventer svæveflyverrådet, at svæveflyverne tilmelder sig på et langt tidligere tidspunkt end ellers, således at man kan se, om der bliver den for de forskellige kursus nødvendige deltagelse. Planen kan nemlig kun gennemføres, hvis der melder sig nok i rette tid. I modsat fald må skolen evt. helt aflyses eller afkortes, og så kan det blive nødvendigt at ændre planen, og så passer det igen ikke med ferierne!

Det er derfor i alles interesse at melde sig tidligt, og for at belønne tidlig tilmelding har man bestemt, at det særlige tilmeldingsgebyr, der ellers er 50 kr., ned sættes til 25 kr. ved tilmelding før 1. maj. Men lad nu være med at tænke, at der er to måneder endnu — så glemmer du det måske bare og tjener ikke de 25 kr. Send indmeldelsen ind straks!

Fremtidens skolingsmetode

Skolen byder på noget for enhver — fra begynderen, der ikke har fløjet før, og til den erfarne svæveflyver. Der er kun få pladser til rådighed for de rene begyndere på det såkaldte DK-C-kursus, der varer 3 uger. Her bliver man på den mest effektive og moderne metode, nemlig på to sædet lukket svæveplan (Gö-4), skolet frem til C-diplom på ca. 40 starter. Det koster ganske vist 400 kr. (for ikke-medlemmer af svæveflyveklubber dog mere), og det kan synes meget. Men lægger man sammen, hvad andre svæveflyvere tidligere har ofret på at opnå C-diplom på ensædet skoling, så viser det sig at blive langt mere i både tid og penge. Derfor skal der nok blive rift om dette kursus, fremtidens skolingsmetode!

Videre uddannelse

Har man henholdsvis A- eller B-diplom, er der lejlighed til skoling frem til B henholdsvis C ved normal ensædet skoling. Disse kurser varer hver 14 dage og koster henholdsvis 120 og 150 kr. (foruden tilmeldingsgebyr).

Har man C, så ønsker man naturligvis nok at lære rigtig svæveflyvning. Det kan man på et S-kursus, hvor man skoles frem til det officielle svæveflyvercertifikat, der udstedes af luftfartsdirektoratet. Dette kursus omfatter også den hertil nødvendige teoriundervisning. Selve prøverne omfatter som bekendt ikke længere megen termikflyvning, men Vandel er berømt for sin fine termik, så man har alle mulige chancer for at få den skønne oplevelse at prøve rigtig

svæveflyvning. Kniber det med at lære at udnytte termikken, bliver man taget op i to sædet svæveplan med instruktør. Herved lærer man det således meget hurtigere end i gamle dage, da man stort set var henvist til at lære sig det selv. Der betales pr. flyvning, dog mindst 150 kr.

Højere svæveflyvning

Påtegning til slæb efter flyvemaskine bliver der sandsynligvis også chance for at erhverve.

For certifikatindehavere er der lejlighed til videre uddannelse og til forsøg på at få solv-diplom-betingelser. I normal Vandel-termik kan man næsten ikke undgå at få de 1000 m højdevinding. Og mange er de 50 km-flyvninger, der er foretaget fra Vandel — lige siden hine augustdage i 1947, da vi fløj på luftbroen til Esbjerg, og til der under danmarksmesterskabet sidste år var masseflyvning de 76 km til Odense lufthavn. De 5 timer kniber det altid mest med at få her i landet, men der er taget adskillige 5-timers-prøver fra Vandel.

Til rådighed står to Grunau Baby IIB, begge udstyret med lukket førerskærm for de viderekomne. Det er nu nok så bekvemt. Den ene har den fine nye førerskærm, vi omtalte i FLYV nr. 12/1951. Det er Dansk Aero's Værksted og Ejvind Nielsen, der har skænket den til formålet.

Og så er der vor nye lækre EON Olympia — det eneste ydedygtige svæveplan her i landet, som alle kan få lejlighed til at flyve — hvis man altså er kvalificeret. Men det skal skolens instruktører nok finde ud af og om nødvendigt skole en frem til. I Olympia'en bliver det endnu lettere at opnå solv-diplomet. Det kommer til at koste 10 kr. pr. spilstart + minuttakst at flyve den.

Instruktøruddannelse i stor stil

Skolens hovedopgave er imidlertid at sørge for, at der uddannes instruktører til klubberne. Dem er der altid mangel på. Der går stadig nogle fra, andre vil gerne aflastes for ikke hver søndag hele sommeren at skulle forsomme familien. Enhver klub er derfor interesseret i at få uddannet flere.

Det foregår på I-kursus, der varer 14 dage og kun koster 100 kr. (+ tilmelding, naturligvis). Dette er kun muligt takket være et stort tilskud fra Flyvelotteriet (lige som ethvert andet kursus på skolen er gjort billigere ved tilskud). Se derfor at få uddannet flere instruktører til klubben!

De gamle instruktører er der også tænkt på. De skal som bekendt på en uges RI-kursus. Her flyves ikke meget og betales derfor intet grundgebyr, men kun pr. start. Mon ikke de fleste deltagere vil blive der 14 dage, når de nu er der, og så få lidt fornøjelsesflyvning ved siden af? Solv-diplomet og Olympia'en lokker.

I hvert fald er det klogt ikke at udskyde dette kursus til næste år, som er sidste frist for repetitionen.

Flere og flere klubber får brug for instruktører til to sædet skoling. Desværre har skolen ikke en 2G, men den har det, som er bedre, nemlig en Gö-4, på hvilken man kan blive skolet frem til højeste instruktørtype — instruktør på to sædet svæveplan, fremtidens skolingsmetode. Benyt lejligheden!



En sådan EON Olympia bliver der lejlighed til at flyve i Vandel til sommer.
(Foto: Charles Brown.)

Generallojtnant Forslev har på flyvevåbnets vegne igen tilladt os at benytte Vandel, og de første indmeldelser strømmede ind i begyndelsen af februar.

RYGTER

Til supplerung af de sporgeskemaer, der er tilsendt klubberne, udsendte KDA den 1. februar til samtlige svæveflyvere et frakkeret kort med anmodning om nogle oplysninger.

Det er antagelig dette, der har givet anledning til nogle rygter, der øjensynlig opstod i dagspressen i Sydjylland og derfra vandrede videre, om at der kunne ventes statsstøtte til svæveflyvningen. KDA har allerede for flere år siden søgt om statsstøtte til sit arbejde, men uden held. Og man søger stadig ved enhver lejlighed at skaffe støtte udefra til det forskellige arbejde. Men der er desværre ikke i øjeblikket noget positivt nyt.

Iøvrigt havde efter 10 dages forløb kun 40 pct. indsendt skemaet, som det dog er et øjebliks sag at udfylde efter sin flyvebog. Da nogle af oplysningerne skal bruges til et kartotek over klubbernes medlemmer, der i øjeblikket er ved at blive lavet, vil vi også gerne have de kort ind, der endnu mangler.

Ny Norge-ekspedition

I denne måned sender Polyteknisk Flyvegruppe antagelig igen en ekspedition til Steinsfjorden i Norge for at dyrke vinter-svæveflyvning. Det er tanken at medføre både Baby og Fi-1.



A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

TRAFIK FLYVENYT

Lufttrafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, i januar kan opvise følgende tal: passagerer (incl. transitpassagerer) 21.411 (15.979 i 1951), passagerer (excl. transitpassagerer) 14.490 (13.047 i 1951); ankomne og afgåede luftfartøjer 1961 (1660 i 1951).

Havneadministrationen har iøvrigt udarbejdet en trafikanalyse vedr. lufttrafikken på Københavns Lufthavn, som FLYV gerne ville bringe, men som bladet må afstå fra på grund af det stærkt begrænsede sideant.

Swissair's kilometertal

For første gang i den tid, selskabet har bestået har Swissair opnået at flyve over 10 millioner kilometer på eet år. I betragtning af selskabets forholdsvis lille luftflåde betyder resultatet en usædvanlig intensiv udnyttelse af materiellet.

Et godt år for KLM

Året 1951 har været et godt år for den hollandske civile luftfart. Produktionen er i sammenligning med 1950 steget med ca. 21 % og ton-kilometer-salget med 26 %. KLM har i årets løb befordret ca. en halv million passagerer, et tal som aldrig tidligere har været nået; allerede i november havde selskabet udført 1 milliard passager-kilometer. De bedste resultater opnåedes i september, hvor et rekordsalg fandt sted.

De omtrentlige resultater for 1951 ser således ud (til sammenligning er anført talene for 1950):

	1951	1950
Betal. passag. . . ca.	500.000	416.000
Fragt i kg ca.	12.500.000	10.200.000
Post i kg ca.	1.500.000	1.400.000

De nøjagtige tal for 1951 vil først kunne opgives lidt senere på året. For tiden disponerer KLM over 67 moderne flyvemaskiner: 18 Constellation, 7 DC-6, 12 Convair Linere samt et antal DC-4 og DC-3. Der er afgivet ordre på levering af 7 DC-6B og 9 Super Constellation, som skal leveres i 1952/53.

Comet's tankningsproblem er afhjulpet. Under de prøveflyvninger, som BOAC har ladet foretage med Comet'en over længere strækninger, viste det sig, at et af problemerne ved en hurtig ekspedition på mellemlandingspladserne var en hurtig tankning. Det hjalp jo ikke ret meget, at flyvefarten blev forøget, hvis man ikke samtidig kunne afkorte opholdet på mellemlandingspladserne. Nu er dette problem imidlertid blevet løst, idet Shell har bygget nogle tankvogne, der rummer 13.640 l, og som ved hjælp af en enkelt slange kan pumpe 900 l pr. min. Anvendes et påfyldningssystem med to slanger, kan der pumpes over 1800 l pr. minut, og det vil igen sige, at Comet'en kan få sine tanke fyldt helt op i løbet af 20 minutter.

De første Comet'er af serie 1 har brændstoffet i fem tanke. En midtertank under kroppen rummer 9.191 l, to plantanke inde ved kroppen rummer hver 3.571 l, og to tanke længere ude i planerne rummer hver 5.551 liter. De senere serier 1 og serie 2 har plads til endnu mere brændstof, idet de kan rumme 31.850 liter.

SABENA i 1951. I løbet af 1951 har SABENA beflyjet 61 byer i 25 lande i Europa, Afrika, Nordamerika og det Mellemste Østen. Trafikken har været betydeligt større end året forud, og selskabet regner med, at den samlede årsomsætning kommer op på ca. 140 millioner kroner.

SABENA har befordret 250.000 passagerer imod 195.000 året forud, og den befordrede fragtmængde er steget fra 10.965.000 ton km til 18.000.000 ton km.

Særlige begivenheder i 1951: d. 28. marts bestilte selskabet 6 stk. DC-6B, som skal leveres til foråret 1953. Den 30. juni foretog en af selskabets tre DC-4, som er stillet til rådighed for de Forenede Nationer i Korea, tur nr. 100 over Stillehavet. Den første tur fandt sted i august 1950.

BOAC melder om overskud

I oktober 1951 havde BOAC et driftsoverskud på 104.000 £. Efter fradrag af alle omkostninger blev nettoudbyttet 7.000 £. Til sammenligning skal anføres, at oktober 1950 gav et underskud på 231.000 £. Fra april til oktober 1951 havde selskabet et driftsoverskud på 1.078.000 £ med et nettoudbytte på 140.000 £ sammenlignet med et underskud på 2.459.000 £ for den tilsvarende periode i 1950.

Flyveulykken ved Ganløse

Den 22. januar blev flyverløjtnant *Jørgen Fabian Jørgensen* og oversergent *G. Spanggård Pedersen* dræbt ved en flyveulykke i Ganløse. Under kunstflyvning i god højde gik maskinen, en Harvard, i spin, og det lykkedes ikke at rette den op. Årsagen til ulykken har ikke kunnet opklare.

Indholdsfortegnelsen til FLYV årgang 1951 er nu klar og kan fås gratis ved henvendelse til bladets ekspedition.

53 timer i svæveplan. Ifølge meddelelser i dagspressen har to franske svæveflyvere slået varighedsrekorden i tosvævet svæveplan ved at flyve 53 timer 04 min., godt 2½ time over den gamle rekord. Det gør arbejdet vanskeligere for franskmændene og „verdensborgeren“ *Marchand*, der påtænker et angreb på denne rekord sammen med indehaveren af den uofficielle rekord for ensædede, tyskeren *Jachtmann*. Ifølge pressemeddelelser har SAS stillet 10.000 D-mark til rådighed til en Kranich til dette formål.

Luftfartøjsregistret

Notam-Danmark har udsendt et tykt særnummer med fortegnelse over luftfartøjer med civil dansk luftdygtighedsbevis. I modsetning til tidligere oversigter har man denne gang medtaget samtlige luftfartøjer (flyvemaskiner, balloner og svæveplaner), der i tidens løb har fået udstedt dansk luftdygtighedsbevis. Nr. 1 hed T-DOLM og var en Avro 504K fra 1921. Foruden at give oplysninger om øjeblikkets danske luftfartøjer, har særnumret historisk værdi. Det kan købes for meddelst kr. 4,50.

En Comet indtager de nødvendige store brændstoffmængder.

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvarstjenester:

Oberstløjtnant *H. Valentiner*, chef for flyvestation København, er som repræsentant for flyvevåbnet indtrådt i udvalget vedrørende forsvarstjenester.

Kaptajnløjtnant i flyvevåbnet *E. H. Krum-Hansen* ved forsvarsstaben er ansat som lærer i luftkrigslære ved hærens officers-skole, klasse 1951/53.

Sekondløjtnanterne af fodfolket *H. Olsen*, *P. O. Worn Larsen*, *B. Vestergård* og *J. Lindegård Christensen* er forsat til flyvevåbnet.

Flying Officer i det canadiske luftvåben *Andreas Petersen* er udnævnt til flyverløjtnant af 1. grad af reserven i flyvevåbnet.

Løjtnant af reserven i fodfolket *J. Folmer Christensen* er forsat til flyvevåbnet.

Det er tilladt efternævnte oversergenter ved flyvevåbnet at indtræde i flyvevåbnets fenrikskole, klasse 1952: *N. P. Ravn*, *P. B. Skourup*, *H. E. Hansen*, *H. O. Jensen*, *G. T. Nielsen*, *S. A. Kristensen*, *J. O. E. Nissen*, *P. Jensen*, *A. E. Johansen*, *K. L. Hansen*, *S. V. Friis*, *K. A. Rasmussen*, *H. N. J. Højby-Jensen*, *K. E. Madsen*, *M. O. A. Christensen*, *O. S. Svendsen* og *N. A. Jellinghof*.

Det er tilladt efternævnte befalingsmænd at indtræde i flyvevåbnets officersskole, klasse 1951/52: Løjtnanterne af reserven *B. T. Larsen* og *A. V. Rasmussen* samt flyverløjtnanterne af 2. grad i reserven *V. K. H. Eggers*, *K. Skydsbjerg* og *A. B. Jensen*.

De første danske flyverkadetter får sølvvingerne i USA



Thestrup og Østergård Vejvad.

Flyverkadet *Willy Østergård Vejvad*, søn af *J. Østergård Vejvad* og frue i Esbjerg, og flyverkadet *Donald E. Thestrup*, søn af *B. S. Thestrup* og frue i Kibæk, har den 9. februar på Williams Air Force Base, Chandler, Arizona, der er træningscentret for U.S. Air Force's jet piloter, fået overrakt jagerpiloternes sølvvinge. De to unge flyvere og deres danske klassekammerater er de første danske, som har afsluttet deres flyvetræning i Amerika.

Flyvevåbnene fra seks allierede nationer — Belgien, Danmark, Frankrig, Holland, Norge og USA — havde sendt elever til denne klasse, som var atlantpagt-landenes første jet-jager-skole.

Dagens ceremonier indlededes med en parade, hvor de nyudklækkede jet-flyvere marcherede forbi tribunen, hvorfra festlighederne overværedes af de respektive landes repræsentanter sammen med basens øverste ledere og repræsentanter for udenrigsministeriet og det amerikanske forsvars hovedkvarter. Som repræsentanter for Danmark var luftattachéen, oberstløjtnant *P. Ziegler*, forbindelsesofficeren kaptajn *A. Hougård* og presseattaché *Kaj Johansen* tilstede. Efter paraden fandt der en opvisning i jet-akrobatik sted, og dagen sluttede med middag og dans.



H E R O N



400-mile stage lengths with 14 passengers and baggage at a direct operating cost of 2.25 pence per passenger-mile, assuming an annual utilisation of 1,500 hours.

D E H A V I L L A N D



MODELFLYVERNE FORAN KONKURRENCE-SÆSONEN

MODELFLYVERNE flyver hele året rundt, når vejret tillader det, og i den forløbne vinter har de været flittigere end nogensinde, hvad antallet af diplomprøver vidner om. Både december og januar lå langt over tidligere rekorder.

Alligevel kan man netop i år tale om en sæson, nemlig konkurrencesæsonen, idet man har sløjft vinterkonkurrencerne i distriktskonkurrencerne.

1951 var et godt modelflyverår, og der er ikke grund til at vente noget dårligere af 1952. Mens antallet af medlemmer i motorflyveklubberne er gået ned år for år siden de store år ved slutningen af krigen og lige derefter, og medens også svæveflyvernes tal er blevet halveret i denne tid, så holder modelflyvernes medlemstal sig mere konstant på omkring 50 klubber og 7-800 medlemmer hvert år. 1951 var med 52 klubber og 809 medlemmer på højde med de hidtil største år.

400 nye modelflyvere hvert år

Men det er ikke de samme medlemmer, der står i klubberne år for år. Tværtimod. Der kommer 3-400 nye til hvert år og går lige så mange gamle ud. Mange, der strømmer til i begejstring, skuffes af den mere nøgterne virkelighed. Modelflyvningen stiller krav til sine udøvere, og ikke alle opfylder disse.

Og de egnede — ja, de dyrker modelflyvning nogle år, enkelte bliver ved for hele livet, men en del går over i svæveflyvningen og senere motorflyvningen, og det lider modelflyveklubberne noget under.

Men der kommer stadig lige så mange nye til.

Ikke mere enhedsklub i København

Under indtryk af enhedsbestræbelserne blev 12 københavnske modelflyveklubber i 1945 samlet i en, som gik ind i enhedsklubben »Sportsflyveklubben«. Systemet viste sig imidlertid ikke holdbart. Og idag er der et lignende antal mindre klubber spredt ud over hovedstaden. De små klubber er lettere at administrere, og medlemmerne kan bo nærmere hinanden, deres lokale og deres flyveplads. Det er mere praktisk.

Alligevel skulle man tro, der kunne være flere modelflyvere i København. Når man sammenligner med befolkningstallet og med de store klubbers medlemstal ude i landet, så burde der i stedet for 120 være 400 medlemmer i klubberne i København.

Klubberne ude i landet

Mens storklubben således ikke længere findes i København, så findes den i de store byer ude i landet. Odense Model-Flyveklub, der i de fleste af sine 17 leveår har været landets største, har 55, Agaton i Århus 31 og Aviator i Ålborg 40 medlemmer — og tallene plejer at stige betydeligt hen på sommeren. OM-F var således oppe på 73 sidste år.

På Sjælland uden for Københavnsområdet findes den største mærkeligt nok i Dianalund (23). Relativt store klubber fin-



Indehaveren af danmarkrekorden for fritflyvende gasmotormodeller, Jens Chr. Nielsen, OM-F, med sin ME.34. Nederst en KZ-VIII-model til holdkapflyvning, bygget af H. Nielsen, Esbjerg.

des også i Esbjerg (20), Horsens (24) og Ribe (19).

Klubben »Storken« i Ribe er kun et år gammel, men er et gladeligt bevis på, at en ny klub hurtigt kan opnå resultater. Det er ikke svært at starte en klub og få mange medlemmer i starten (Storken havde således 31 sidste år). Men det er sværere at holde på dem. En forudsætning herfor er, at man kommer over de første vanskelige måneder og op på antagelige flyvemæssige resultater.

Storken var sammen med Windy i København på andenpladsen i antallet opnåede diplomer, nemlig 33 (Agaton slog OM-F's gamle rekord på 46 med hele 10 og blev nr. 1 med 56). Af disse er 15 a-diplomer med svævemodeller, altså begynderdiplomet. 9 af disse nåede frem til b og 3 helt til toppen med c-diplom. Desuden blev der taget en a med gummimotormodel og et internationalt a, og 4 medlemmer fik a-diplom i linestyring. Jo, det er et resultat, som Storkens formand, ing. K. Thuesen, og hans kammerater nok kan være tilfredse med.

Færre konkurrencer, flere diplomer

Et karakteristisk træk i 1951 var det, at trods al fremgang gik antallet af rapporterede konkurrencer ned til 67 mod 96 i 1950. Det er det laveste antal siden 1946. En undersøgelse viser, at det ikke er antallet af store konkurrencer, der er dalet, men at det gælder klubkonkurrencerne og konkurrencer mellem to klubber. Og disse konkurrencer er vigtige for at træne medlemmerne op til de store konkurrencer.

Derfor må vi have gang i sagerne på dette område igen. Vi må ikke kun overlade det til Sportsflyveklubben og Ørnen i Næstved at holde disse.

Derimod var 1951 et rekordår på diplomernes område med 360 mod 235 i hidtil bedste år. Der var fremgang på næsten alle områder, men mest naturligvis på linestyringens. Her havde man kun haft diplomregler i kraft i de 5 sidste måneder af 1950, men fik nu et fuldt år. Alene af a-diplomer i kunstflyvning blev der taget 90 eller lige så mange som med svævemodeller.

Det viser også en ændring i karakteren af dansk modelflyvning. Linestyringen bringer os lige så mange nye medlemmer som de fritflyvende modeller. Man må nu sige til en mand, der vil dyrke modelflyvning, at der er to måder, han kan begynde på, enten med svævemodel eller med linestyreret model. Det sidstnævnte kræver, at han har råd til en motor, der koster et halvt hundrede kroner; men det synes ikke at volde store vanskeligheder.

Vor internationale stilling

Der er ikke tvivl om, at vore bedste svæve-model-folk hører til verdens bedste. Det har de to sidste verdensmesterskaber klart vist. Arne Hansen fra Odense er to år i træk blevet nr. 3, og holdet som helhed højt placeret.

Der er kommet mange nye c-diplomer med svævemodeller i 1951, så vi burde kunne holde stillingen, selv om de ikke-nordiske lande nu har indhentet det forspring, vi havde i den nordiske A2-klasse, som benyttes til VM.

På de andre områder står det mindre godt til. Vi havde ikke en eneste kvalificeret at sende til VM for Wakefieldmodeller ifjor. Siden da har Erik Knudsen fra Slagelse imidlertid arbejdet sig godt op og er måske et håb.

På de fritflyvende gasmotormodellers område viser resultaterne nærmest tilbagegang, måske p. gr. af den nedsatte motorløbetid. Selv om der udføres jævnt pæne præstationer med vore jævnt gode danske motorer, så har ingen i nogen betydelig udstrækning bevist, at han med de væsentlig kraftigere udenlandske motorer kan opnå væsentlig bedre resultater. Det skulle dog være muligt, og der findes masser af egnede motorer her i landet.

På linestyringens område har vi ikke haft lejlighed til at måle os i kunstflyvning med andre lande, men får det forhåbentlig snart. Først da kan vi se, hvordan vi står, idet resultaterne her ikke kan måles på samme måde som ved andre modeltyper. I hastighed skrider rekorderne pænt opad (med udenlandske motorer), men vi mangler egnede danske motorer. Holdkapflyvning er vi ikke kommet langt med. Der er endnu ikke rapporteret en eneste konkurrence. De kræver også temmelig megen organisation.

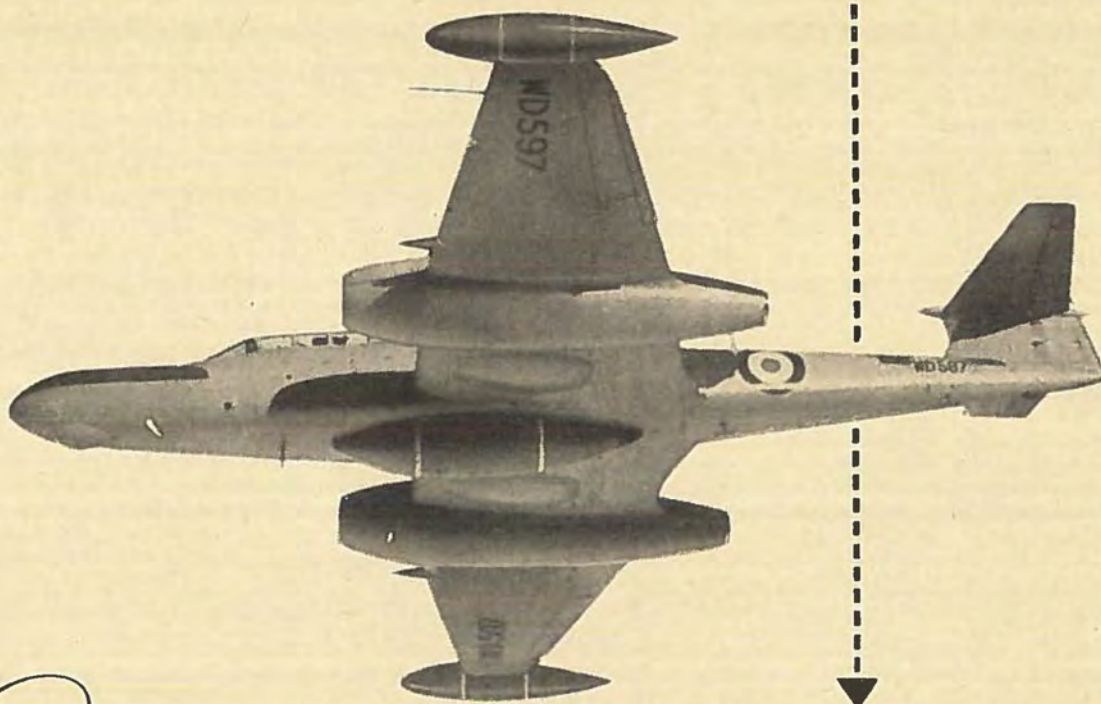
Sidste år udeblev vi (og nordmændene) fra den nordiske landskamp. I år skal vi selv være arrangører af denne begivenhed her i Danmark. Der flyves efter nye bestemmelser, nemlig med et tomandshold med A2-svævemodeller og et tomandshold med D1-fritflyvende gasmotormodeller. Næste år bliver det C3-gummimotormodeller samt linestyring.

★

Ny Viking-motor

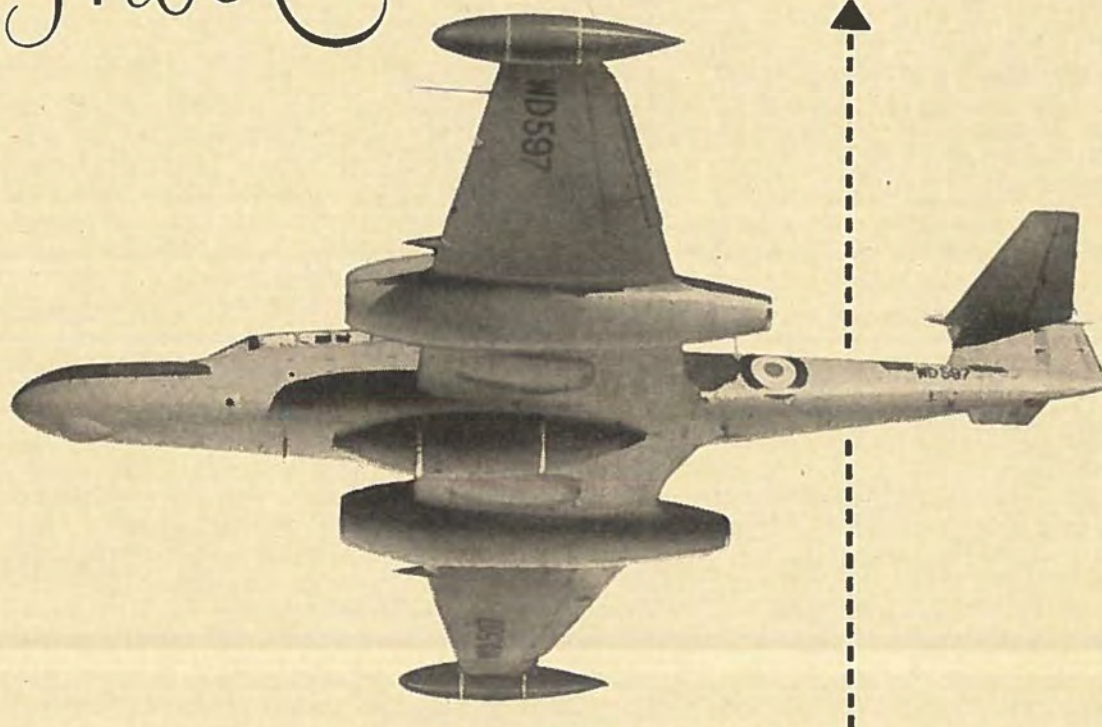
Dansk Modelflyveindustri i Odense har sendt en ny Viking-motor på markedet, denne gang en 3,2 cm³ glødhovedmotor af virkelig moderne konstruktion. Der foreligger endnu ikke præstationsopgivelser.

4 Gun Ghost



Som en hævnende skygge glider Armstrong Whitworth N.F.11 gennem natten og lokaliserer fjendtlige maskiner med lynsnare, altseende radar-øjne. Ekstra brændstoftanke både i vingespidsen og fuselagen giver den store aktionsradius, og de fire 20 mm kanoner gør den til en farlig modstander. Den dødbringende N.F.11 fremstilles på samlebånd for R.A.F. og vil danne kernen i Vesteuropas nat-forsvar. Flyverne siger selv, at N.F.11 — som jager eller kampmaskine — flyver hurtigere, stiger højere og rammer hårdere end nogen anden natjager, man kender.

ARMSTRONG WHITWORTH N.F.11

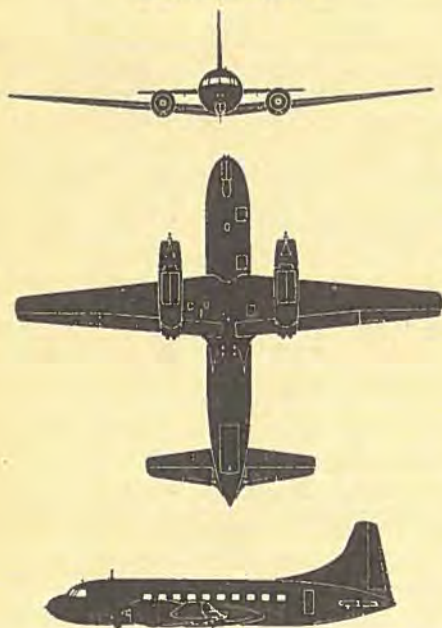


SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LIMITED
BAGINTON, COVENTRY, ENGLAND

MEDLEM AF THE HAWKER SIDDELEY GROUP
PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN

TYPEHJØRNET

Consolidated Vultee 240 Convair-Liner



Tomot., lavv., monopl. Transport. Første flyvn. 16. marts 1947. Konstrueret som afløser for DC-3. Ca. 200 bygget og stadig i produktion. Ialt findes 21 versioner, som hovedsagelig adskiller sig ved kabineindretning. Eksemplarer byggede efter 1950 har nye ydervinger m. større brændstoftanke (disse ydervinger påmonteres også ofte ældre versioner, når luftfartøjet går til hovedeftersyn). Typen er udviklet til Convair 340, som ligner 240 til forveksling. (Adskiller sig kun ved forlænget krop, større spændvidde og stærkere motorer). En version af Convair 240 benævnt Turboliner og udrustet m. to 2.750 hk Allison 501 turbinemotorer er USAs første turbinedrevne trafikmaskine. En træningsversion — T-29A — med stor radarudrustning anvendes af USAF. Convair 240 beflyver Danmark på KLM, SABENA og SWISSAIR-ruter. I løbet af 1953 vil bl. a. Aero O/Y indsatte Convair 340 på Danmark. Konstrueret af Consolidated Vultee Aircraft Corp., Calif., USA.

Motorer: 1.900 hk (2.400 m. vandind-sprøjtning) Pratt & Whitney R-2800-CA18, 18-cyl. dobbeltstjernemotorer.

Data: Sp.vidde: 27.08 m. Længde: 22.77 m. Højde: 8.22 m. Planareal: 75.90 m². Planbelastning: 241.50 kg/m². Tomvægt: 12.530 kg. Fuldvægt: 18.972 kg. Max.hastigh.: 538 km/t (4.880 m). Marchhastigh.: 432 km/t (4.880 m). Flyvestrækkn.: 1.216

km. (versioner efter 1950 2.880 km.). Landingshast.: 142 km/t. Besætning: 4—5. Passagerer: 40.

Vigtigste kendetegn.

Forfra: Lavv., tydelig v-form. Cirkulært kryptværsnit. To delvis overliggende stjernemotorer. Haleplan i niveau m. motorgondolernes overkant. Enkel, meget høj finne.

Nedefra: To stjernemotorer. Fra hver motor rager to udstødningsrør ud over vingens bagkant. Vingen er placeret ca. på kropsmidten. (Typen forekommer „langnæset“). Pilf. vinge-forkant, omv. pilf. bagkant (trapez-formet vinge), svagt afrundede tipper. Haleplans-fork., pilf., bagkant omv. pilf. (trapezformet haleplan), svagt afrundede tipper. Krop tydeligt cigar- (ell. torpedo-) formet.

Fra siden: Cigar- eller torpedo-formet krop, trin v. cockpit. Høj, „tung“ finne m. svagt forkant (stor udfyldning), omv. pilf. bagkant og svagt afrundet top. 10 rektangulære vinduer i ubrudt række. (NB. Convair 340 har 11 vinduer, hvilket er eneste direkte ydre forskel). Turboliner adskiller sig ved sine turbiner, som i det ydre ligner rækkemotorer (stor, spids propeller-spinner) og savner de to karakteristiske udstødningsrør. Turbolinerens prototype har kun 6 vinduer i række.

Sammenlign: Douglas DC-3, Saab „Scania“ og IL-12. C. C.

LUFTENS ØRNE.

Columbia Film A/S.

Det er med nogen betænkelighed, at man går til filmatiseringen af den strålende bog „Det store cirkus“, og det er i og for sig berettiget, såsom man kun genkender handlingen i store træk. Det er dog heldigt, at franskmændene selv har ønsket at lave denne film, da deres produktion omhandlende den sidste krig altid har været et hestehoved foran med hensyn til realisme og milieu. Hertil kommer, at de medvirkende sjældent er kendte stjerner, samt at de taler den nations sprog, som de foregiver at tilhøre, f.eks. tysk. Det burde amerikanerne også indføre i deres film.

Der er meget flyvning, og det er godt vist.

Optagelserne af Spitfire er blændende. Autentiske, ikke før sete optagelser er benyttet med forkærlighed og kædes behændigt sammen med den rene film. Ligeledes har man skyet at anvende modeller, disse giver også efterhånden selv et ikke kyndigt publikum en fløv smag i munden. Af fly ses følgende: Spitfire, Havoc — autentisk lavbombning — Me. 109, Fw. 190 i forskellige versioner, glimt af Ju. 88, He. 111 m.v.

Piloternes reaktioner er ofte søgte givet, bl.a. måden, hvorpå de modtager fredsbudskabet. En nedlandet, forbrændt pilot giver den intetanende biografgænger et ubehageligt chok, hvorimod redningen af en af hans kammerater er mere i den amerikanske „Robin Hood“ stil.

Et par bomberter i oversættelsen burde være undgået, også hvor tekst og tale er engelsk. Filmen bør absolut ses alene for sine interessante luftoptagelser.

KRIGSFANGE.

Universal-International.

Denne film har bud til flyveinteresserede, idet den i de første tyve minutter viser den hidtil lidet sete Marauder på arbejde. Også her er der gode optagelser fra virkeligheden. Denne herlige maskines store fart fremgår tydeligt, når man ser bombenedslagene løbe hen over målene nedenunder.

Resten af filmen omhandler USA-piloterne i tysk fangenskab. De tillægges her en så ringe intelligenskvotient under „forhørene“, at man vægrer sig ved at tro på det; men det er vel filmens mission på denne måde at advare mod utidig suksomhed og enhver form for fraternisering med fjenden.

EGE.

K-Z maskine købes

Bill. mrkt. 31 modt. FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.



SAS søger piloter.

For tiltrædelse i efteråret 1952 søges et antal piloter i alderen mellem 20 og ca. 30 år. Ansøgere må have bestået realeksamen, dermed ligestillet eller højere eksamen og have gode kundskaber i engelsk. Endvidere kræves flyveuddannelse med mindst 350 flyvetimer.

Skriftlig ansøgning indeholdende udførlige oplysninger om personlige data, værnepligtsforhold, teoretisk og praktisk uddannelse samt foto sendes til personalekontoret.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Københavns Lufthavn

Kastrup

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

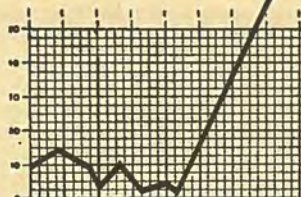
K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

Sæt Deres salg op



ved at flyve Deres varer med BEAs specielle natfragtrute, der seks gange ugentlig flyver fra London til København.

På tilbageruten går maskinen over Hamburg med direkte forbindelse til Berlin.

Der er også plads til fragt på BEAs daglige ruter til Stockholm og London.

BEA BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS

Dagmarhus, V. Boulevard 12, PALÆ 63 11

„BROOMWADE“ Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

KALENDER

Modelflyvning:

- 2/3 Repræsentantskabsmøde og DM for indendørs modeller (Odense).
- 9/3 Distriktskonkurrence nr. 1 (fritflyvende).
- 20/4 Distriktskonkurrence nr. 1 (linestyrede).
- 9/5 Udtagelseskonkurrence og DM for fritflyvende modeller (A, C, D). Odense.
- 22/5 Distriktskonkurrence nr. 2 (fritflyvende).
- 15/6 Distriktskonkurrence nr. 2 (linestyrede).
- 28-29/6 Nordisk landskamp (?).
- 30/6 til 5/7 Sommerlejr.
- 3-7/7 VM-Wakefield (Sverige).
- 24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
- 14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
- 12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
- 31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

- 23/3 Repræsentantskabsmøde (Ålborg).
- 30/6-15/7 VM (Spanien).
- 6/7-31/8 Svæveflyveskole.

Motorflyvning:

- 24-25/5 Int. navigationskonk. Auster Flying Club.
- 25/5 Rallie de la Foire de Paris.
- 31/5-2/6 Int. rally i Cannes.
- 31/5-2/6 Int. rally i Champagne.

FAI-rekorderne

I klassen for maskiner med fuldvægt mellem 500 og 1000 kg har frk. *M. Nicolas*, Frankrig, den 1/12-51 sat rekord over 500 km lukket bane på 255 km/t og 5 dage senere forøget den til 264 km/t på en Norecrin. Over 1000 km holdt hun en fart på 263 km/t.

I klassen fra 1000 til 1750 kg har *L. Bonzi*, Italien, over 100 km lukket bane fløjet 358 km/t på en SAI-7 Ambrosini den 21/12-51. I samme klasse over 500 km har *N. Kouznetzov* på en Yak 18 fløjet 252 km/t og over 1000 km har frk. *M. Drigo*, USSR, fløjet 237 km/t den 30/9.

Bonzi har den 21/12 forøget denne rekord til 347 km/t. I klassen fra 1750 til 3000 kg har *Y. D. Forostenco*, USSR, på Yak II, den 12/7-51 fløjet 471 km/t.

Den kendte franske rekordsvæveflyverske *Madame Choisset-Gohard* har den 22/11 med passager sat den kvindelige varighedsrekord for tosedede svæveplaner (de benyttede en CM-7) op til 28 timer 41 minutter.

Modelflyvernes internationale hastighedsrekorder nærmer sig de hidtil uofficielt opnåede top præstationer. Franskmanden *Laniot* har den 25/10-51 sat verdensrekorden op til 231 km/t. Det er samtidig rekord i klassen 5 til 10 ccm. Motoren var en Micron 60 glødhovedmotor på 9.87 cm³.

Amerikaneren *Doonan* har den 6/10-51 med en reaktionsdrevne flyvende vinge fløjet 193 km/t (Dynajet). Begge naturligvis linestyrede.

Varighedsverdensrekorden for modeller er d. 21/7-51 sat op til 5 t. 10 min. af *V. Petoukhov*. Det er også klasserekord for fritflyvende gasmotormodeller (ubegrænset motorløbetid). En russisk dame har sat rekorden for sømodeller med gummimotor op til 1 t. 13 min. Distancerekorden for svævemodeller er af ungaren *Szomolanyi* sat op til 139,8 km.

Så er der en hel række nye rekorder for *haleløse modeller*: Gummimotormodeller distance 5,25 km (Ungarn), hastighed i lige linie 43,9 km/t (USSR). Gasotormodeller varighed 3 t. 31 m distance 109 km, højde 2813 meter (alle USSR). Linestyrede F 2 118 km/t (Ungarn). Sømodel med gummimotor 2 min. 41 s. (Ungarn). Og endelig sømodeller med gasmotor, linestyret 86,8 km/t (USSR).

“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 Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af hvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Hvidovrevej 294 C, Valby.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

Flyverbal i april. Efter opfordring fra mange af medlemmerne, og med de to tidligere vellykkede flyverballer i erindring, har KDA sikret sig lokalene i Borgernes Hus til et flyverbal lørdag den 26. april. Nærmere meddelelse om enkeltheder vil blive givet i næste nummer af FLYV.

Teorikursus i Sportsflyveklubben. Det teorikursus, som Sportsflyveklubben i København planlagde at påbegynde i februar, har fået en så overvældende tilslutning, at man har set sig nødsaget til at dele holdet i to parallelklasser. Gennemførelsen af disse kurser er blevet muligt, fordi KDA kan yde tilskud af flyvelotteriets midler.

F.A.I.-emblemer. KDA henleder opmærksomheden på FLYV nr. 12/1951, hvori man meddelte, at KDA's personlige medlemmer og de tilsluttede klubbers medlemmer kunne købe et F.A.I.-emblem. Emblemet for flyvere koster 7,50 kroner, medens emblemet for ikke-flyvere kan købes for 6 kroner. Ved indsendelse af beløbet til KDA's girokonto 256.80 vil emblemet blive tilsendt de pågældende købere.

Biblioteket spørger medlemmerne til råd

For at kunne fremskaffe de bøger, som medlemmerne har mest interesse af at læse, vil KDA gerne have nogle forslag til anskaffelse af nye bøger. Dette gælder ikke blot i øjeblikket, men også frem i tiden. Hvis De får nye om, at der findes en bog, som De mener vil kunne interessere KDA's medlemmer, så ring eller skriv til aeroklubben.

Foredraget den 8. februar

For en godt fyldt sal fortalte direktøren for Meteorologisk Institut, *Helge Petersen*, den 8. februar KDA's medlemmer om vejrtjeneste på Grønland. På en hyggelig, nærmest causerende måde, fortalte direktøren om vejret på Grønland, dets betydning (eller rettere mangel på betydning) for vort vejr, og om vejrtjenestens deroppe, som har stor betydning især for lufttrafikken over Atlanten.

Foredraget var ledsaget af lysbilleder og efterfulgtes af en smuk farvefilm „Sol over Grønland“.

Modelflyvefilmen hos klubberne

KDA's nye modelflyvefilm, som vi kort omtalte i sidste nummer, havde officiel premiere den første februar i København, hvor ca. 80 københavnske modelflyvere fra ca. 10 klubber fik den forevist ved en fælles film-aften. Den efterfulgtes af *Arne Hansens* film fra Jugoslavien og andre films.

Modelflyvefilmen er derefter vist af ing. *Per Weishaupt* i Esbjerg, Ribe, Fredericia, Horsens og Dianalund samt i Næstved, og der er fortsat stor rift om at låne dette udmærkede propagandamiddel.

Flyvedagskonkurrencerne

Den 1. april begynder svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer, der strækker sig over et halvt år. Reglerne er stort set de samme som de sidste år. Detaljerede propositioner er forlængst tilsendt klubberne. Barograferne kan i år blive billigt kalibreret hos Polyteknisk Flyvegruppe. Se at få det gjort nu i rette tid inden konkurrencen begynder!

I propositionerne er angivet, at man kan deltage med alle typer svæveplaner, forudsat de er godkendt til udvidet flyvning. Denne forudsætning gælder dog kun klasse III, distance. I de to andre klasser kan man som hidtil deltage med „begrænsede“ planer.

Kaptajn Foltmann fylder 60. Den 26. marts fylder KDA's generalsekretær, kaptajn John Foltmann, 60 år.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERADET

Formand: Kommunalrører Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Høstrups Have 60, telf. NORA 9011.

SAS-aften i KDA.

Torsdag den 6. marts kl. 1945 arrangerer KDA en interessant aften i **Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade.**

Det er lykkedes Aeroklubben at formå direktør i SAS, **Viggo J. Rasmussen**, at fortælle om

SAS og civilluftfartens problemer.

Foredraget efterfølges af film.

Teorikursus i Varde Sportsflyveklub.

Den 11. januar påbegyndtes et teorikursus med 15 deltagere i Varde.

Ny udveksling med CAP. KDA har fået meddelelse om, at CAP gerne ser en ny udveksling af flyveinteresseret ungdom i år. Tidspunktet er fastsat fra 26. juli til 14. august. Nærmere detaljer følger i næste nummer af FLYV.

Nogle tal fra motorflyveklubberne. I det store hele kan motorflyveklubberne notere fremgang i antallet af flyvetimer i 1951 i forhold til året forud. Følgende fire klubber har indsendt nedennævnte tal:

	1950	1951
	timer	timer
Sportsflyveklubben, København	886	1649
Fyens Flyveklub	986	680
Vejle Motorflyveklub	—	140
Vestjysk Flyveklub	285	419

Repræsentantskabsmøder

Modelflyveklubberne afholder deres årlige repræsentantskabsmøde i Odense d. 2. marts. Svæveflyverne mødes den 23. marts i Ålborg.

Nye bøger i biblioteket:

Aero-Revue 1951.
L'Air 1951.
Shell Aviation News 1951.
John C. W. Field: Bridging the Pacific.
M. Martin Kafka: Flying Health.
Flying 1951.
Teknik for Alle 1951.
Flyv 1951.

KDA's nye medlemmer

Den propaganda, som KDA indledede for et par måneder siden for at øge tilgangen af medlemmer, har foreløbig givet aeroklubben 54 nye medlemmer. KDA gentager her sin velkomsthilsen til de nye medlemmer.

Disse er:
Mekaniker *Palle Jantzen*
Mekaniker *Mogens Hansen*
Distriktschef (DDPA) *Åxel Poulsen*
Specialarbejder *E. V. Sørensen*
Mekaniker *B. E. Hansen*
Mekaniker *J. A. Hansen*
Rengøringsass. *Gurli Wennerstrøm Rasmussen*

Maskinmester *Bent Bertelsen*
Mekaniker *Maurice Alban Foley*
Trafikelev *Ole Bent Jensen*
Radiomekaniker *Knud Larsen*
Vagn *Richardt Madsen*
Mekaniker *Engelhardt Georg Nielsen*
Trafikass. *Niels Erik Sommer*
Trafikass. *Aage Suurballe*
Flyveleder *P. B. Suszkiewicz*
Mekaniker *E. Hau Hansen*
Danselerer *Gunner Bülow*
Kurt *Ibsen Ribe*
Mekaniker *Peter Clausen*
Stewardess *A. Evers Matthiessen*
Chauffør *Erik D. Nielsen*
Seminarielev *Jørgen Jørgensen*
Trafikass. *J. E. G. Høyer*
Kontorchef *Carl Winslow*
Mekaniker *Werner Andersen*
Civilingeniør *H. Callesen Damm*
Mekaniker *Erling Knudsen*
Redaktør *Johs. Busck Lorentsen*
Fabrikant *Knud Jacobsen*
Flyvemek. *John Rene Kielsen*
Assistent *P. Lovfelt Larsen*
Mogens *Finn Jensen*
Trafikass. *John G. Lindstrøm*
Statsaut. flyvetekniker *Peter Christensen*
Overchauffør i SAS *Åxel Orlandi Nielsen*
Telegrafistlev *John Egon Nielsen*
Instrumentmager *Erik Halby Nielsen*
Radiotelegrafist *Erik Lisberg Petersen*
Havnelev *Åge B. Hansen*
Troels *Malmquist*
Revisionschef i SAS *Sven Lauritz Kofoed*
Flyveklarerer *Carl Larsen*
Elektriker *Frede de Molade*
Trafikelev *Bent O. Bentsen*
Elev i flyvevejrtj. *Bjarke Trier Hansen*
Arbejdsmand i SAS *Chr. Ingemann*
Andreassen
Direktør i P.A.W.A. *Chris Pedersen*
Erhvervsbetjent *Børge Skov Nielsen*
Erhvervsflyver, flyvetelegrafist *Hans Wielandt Schiødt*
Civilingeniør *V. Bjerregaard*
Distriktschef *P. Horn*
Radiomekaniker i SAS *Ove Knud Jensen*
Mekaniker *Jørgen Vårso Pedersen*

Nyt firmamedlem:
Dansk Modelflyve Industri, Odense

Aerosport

Efter ordinær generalforsamling ser den nye bestyrelse således ud: formand: *L. Ege*, sekretær: *K. Birle*, kasserer: *H. Kofoed*, samt *O. Dorfelt* og *T. Jørgensen*.

Klubben holder som sædvanlig sine møder i typekendning hver 14. dag på Øresundsvejens skole, Amager, og optager gerne nye medlemmer, der ønsker at sætte sig grundigt ind i denne interessante og betydningsfulde hobby.

Formanden, telf. He. 977, samt sekretæren, tlf. Rø. 34, besvarer gerne alle forespørgsler.

Interesserede, som bor ude i landet, kan få alle oplysninger angående klubben og dens korrespondanceafdeling ved henvendelse til formanden, Norgesmindevej 28, Hellerup.

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos *postvæsenet*. — Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.



PROGRESS

Rolls-Royce produce turbo-jet,
propeller-turbine and piston aero engines to suit
all types of medium and high-powered aircraft

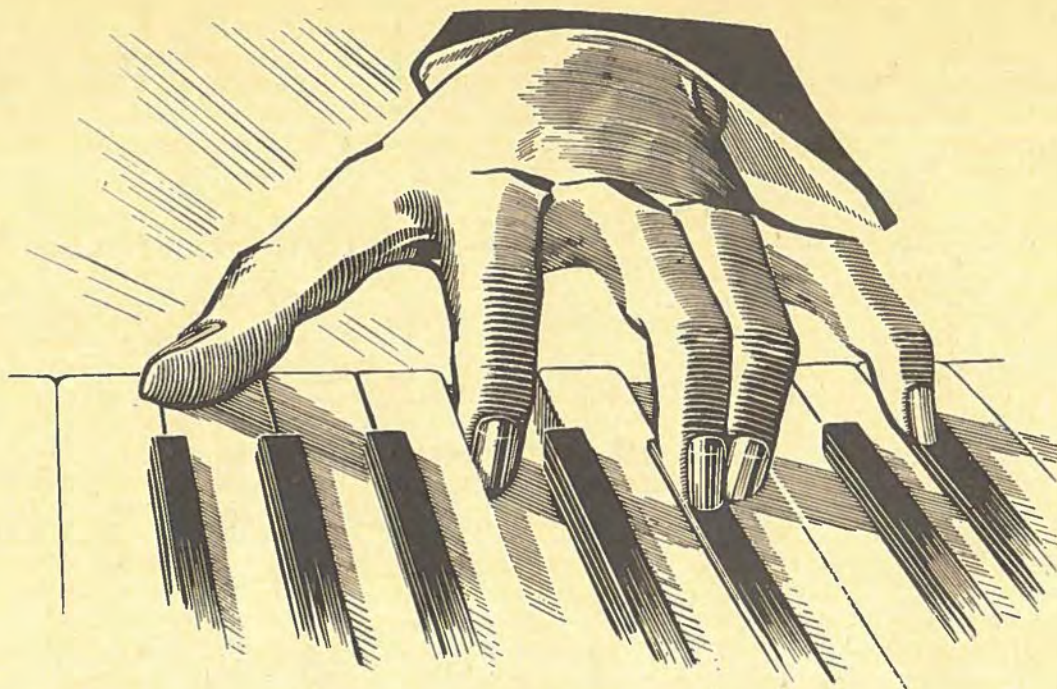


*THE FOKKER S. 14, SIDE-BY-SIDE JET TRAINER
powered by the Rolls-Royce „Derwent“ turbo-jet engine*

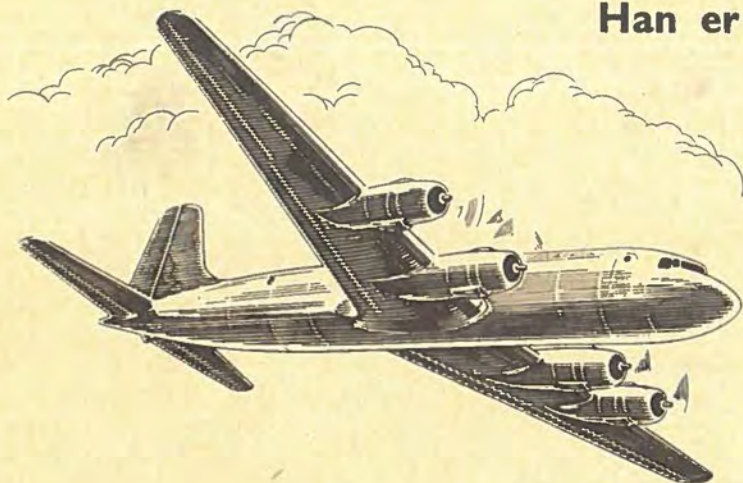
ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.



Han er en fejret pianist



han flyver med
Douglas DC-6!

Dobbelt så mange
flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen



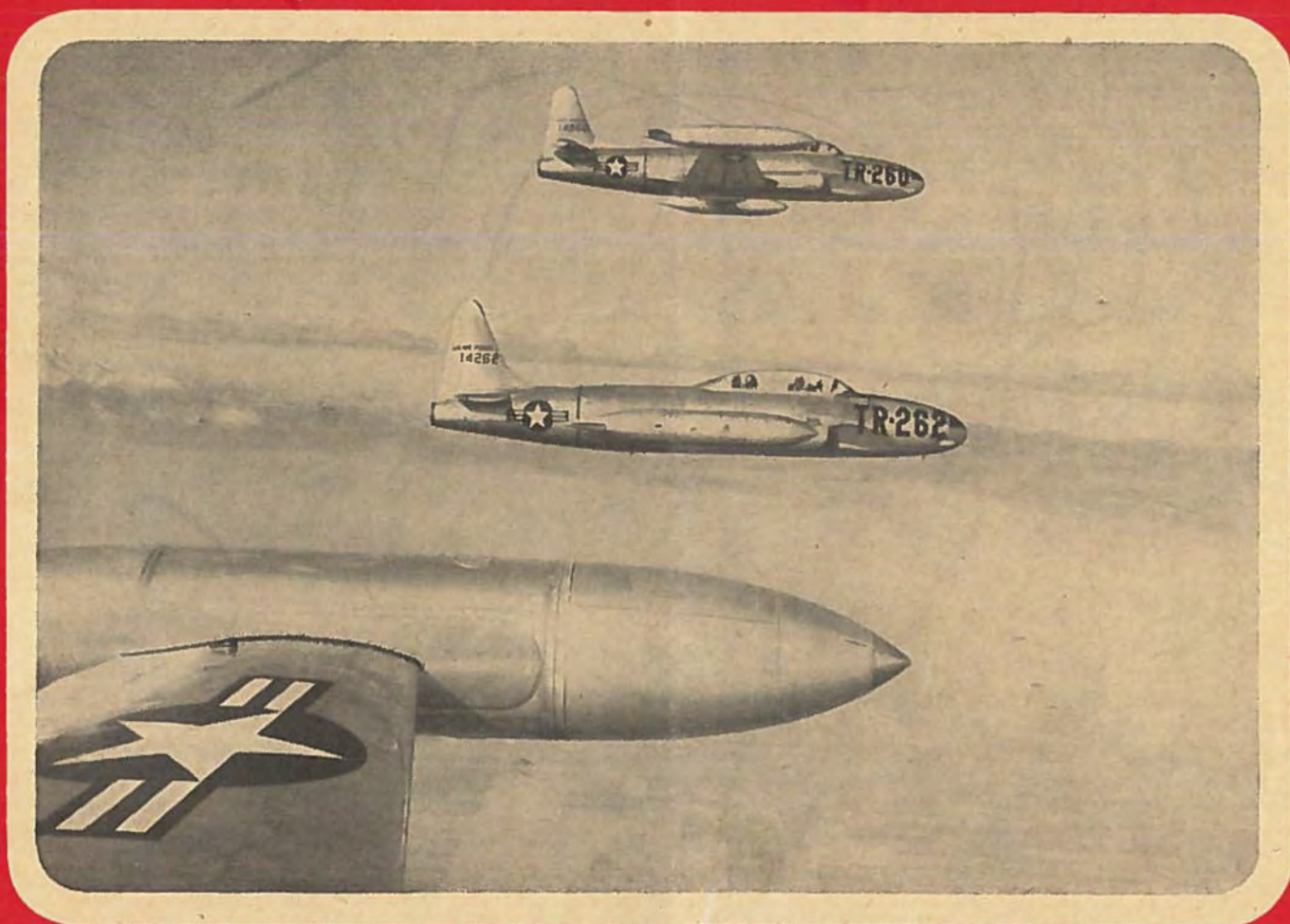
FLYV



25. ÅRGANG

— APRIL 1952 —

PRIS 75 ØRE

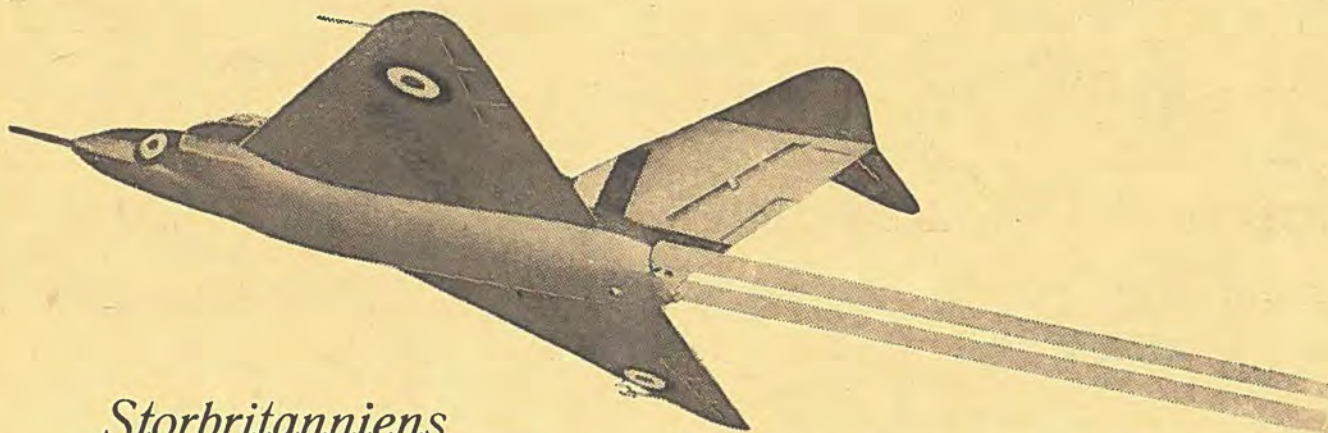


Et par Lockheed T-33 af den type de danske flyvekadetter i USA skoles om til jetflyvning på.
Læs på side 54 om en af disse flyveres indtryk af uddannelsen.

4

INDHOLD:

SAS og civilluftfartens problemer ★ Danske jetflyvere i USA ★
Besøg hos Douglas ★ Atter fem unge KDA-medlemmer til USA
til sommer ★ Polyt III, nyt dansk svæveplan ★ Glødhovedmotorer



Storbritanniens

første

kampklare

Delta

jager

GLOSTER GA5

Den skulle komme . . . og selvfølgelig kom Hawker Siddeley Group først. Opstil specifikationer til en langt-rækkende, højtflyvende, all-weather dag- og natjager . . . insister på at få de kraftigste motorer, der endnu er installeret i nogen jager — „Twin Sapphires“ — og resultatet bliver en Delta — jageren af i morgen — på vingerne i dag! Et produkt af Gloster — endnu et „ug“ til det firma, som banede vejen for jet-motoren med sin Whittle-motor-udstyrede E.28/39 — forløberen for den alsidige Meteor. Delta-typerne skyldes A. V. Roe's forsøg, Armstrong Siddeley er ansvarlig for de ypperlige Sapphire motorer — og Gloster, med 12 års jet-erfaring, er nu de første i verden med en to-motors Delta jager. Disse er kun tre af selskaberne indenfor Hawker Siddeley Group, den største i sin art, en mægtig industriel sammenslutning, som anvender alle sine vældige ressourcer til opbygning af Den Frie Verdens forsvar.



Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modellflyvning

Nr. 4

April 1952

25. årgang

TURISTKLASSENS GENNEMBRUD

DEN 1. maj begynder turistklassen på ruterne over Nordatlanten, og dermed får lufttrafikens fællesklasse sit store gennembrud. FLYV har allerede for nogle år siden behandlet turistklassen, da den blev indført i USA, og vi har således til lyd for dens videre udbredelse.

Luftfarten har hidtil kun været første classes trafik med dertil svarende priser, og selv om trafikens omfang er vokset år for år, så er det begrænset, hvor mange der har råd til at bruge denne rejseform.

Ligesom inden for de andre transportgrene kan man kun vente at få det store brede publikum med, når priserne kommer ned på et overkommeligt niveau.

Flyveteknikkens udvikling har ført til flyvemaskiner med en stadigt stigende transportkapacitet og gør derved turistklassen mulig.

Rent umiddelbart kunne man måske vente, at luftfartsselskaberne ville bruge deres ældre materiel til turistklassen. Men man ser, at SAS vil indstille sine splinternye Douglas DC-6B på turistruterne, for de kommer på første classes-ruterne, og tilsvarende gør mange andre selskaber.

Årsagen hertil og årsagen til, at SAS har været en modstander af turistklassens indførelse på et for tidligt tidspunkt, er — som det fremgik af direktør Viggo J. Rasmussens interessante foredrag, som vi refererer andetsteds i bladet — at kun de nye typer kan tage så mange ekstra passagerer, som prisnedsættelsen kræver, for at turistklassen kan lønne sig.

Der er imidlertid næppe tvivl om, at turistklassen fra atlantehavsruten vil brede sig til andre ruter (man har jo allerede haft turistruter i Europa i form af de billige natruter, hvis antal nu forøges), og at lufttrafikken vil gå en ny stor udvidelse i møde, og det er med tilfredshed, man konstaterer, at Scandinavian Airlines System er med fra begyndelsen.

FLYVELOTTERIET 1952

begynder i næste måned.

JUSTITISMINISTERIET har givet sin tilladelse til afholdelse af et flyvelotteri 1952, idet Kongelig Dansk Aeroklub har fået bevilling til et lotteri på 100.000 lodsedler à 1 kr., og salget må finde sted i perioden fra 1. maj til 15. juni d.å.

KDA havde søgt om tilladelse til at måtte sælge et endnu større antal lodsedler, men dette har ikke kunnet imødekommes, fordi der har været for mange flyvelotterier, som ikke kunne melde helt udsolgt. Da flyvelotteriet imidlertid er grundlaget for hele vor nye tilværelse, må vi derfor vise klart og tydeligt, at vi godt kan sælge mange flere lodsedler end de 100.000. Jo flere vi kan sælge, desto flere penge bliver der til arbejdet i og for klubberne rundt om i landet. Men det kræver et arbejde — ovenikøbet et meget stort arbejde fra klubbernes side. Sagen er imidlertid dette store arbejde værd, for alt hvad klubberne selv sælger, kommer også klubberne selv tilgode.

Lad os tage eksemplet fra flyvelotteriet 1951. Nettoudbyttet af dette var 67.900 kr. Heraf fik klubber, dels direkte og dels til arbejdet indenfor rådene, ialt 46.900 kr. Dette beløb er i virkeligheden større end nettoudbyttet af det samlede klubsalg, som var følgende:

Motorflyveklubberne	 14.071 lodsedler
Svæveflyveklubberne	 29.808 »
Modellflyveklubberne	 13.912 »

ialt 57.791 lodsedler

(d.v.s. det tilsvarende beløb i kroner). Herfra må trækkes udgifterne til gevinster og omkostninger til tryksager, porto o.l., som er godt og vel 20 %, eller ca. 12.000 kroner. Det egentlige nettobeløb af hele klubsalget bliver derefter ca. 46.000 kroner.

* * *

Gevinsterne er stadig væk det brændende spørgsmål. Der skal være gevinster til en værdi af mindst 20.000 kr., de skal være af en sådan art, at publikum får lyst til at købe lodsedlerne for gevinsterens skyld, men de skal også helst være af en sådan art, at der er »avisstof« i dem. For at høre, hvad klubberne mener om gevinsterens art, udsendte vi for et par måneder siden en forespørgsel til samtlige klubber og udbad forslag til gevinster, men desværre har kun 23 af 94 klubber reageret på denne henvendelse, som efter vor mening har den allerstørste betydning for lotteriets heldige forløb. Flyvedagsudvalget har haft møde om sagen, men på

det tidspunkt, hvor disse linier skrives, kan der endnu ikke siges noget definitivt om gevinsterens art. Vi tilstræber selvfølgelig at fremskaffe de bedst mulige i alle henseender.

De nærmere detaljer om flyvelotteriet skal vi bringe i det kommende nummer af FLYV. Vi har lagt flyvelotteriet tidligt på året for ikke at komme i konflikt med sommerferien, og vi regner derfor med, at samtlige klubmedlemmer vil gå meget energisk ind for salget af lodsedler. Hvis arbejdet skulle blive anstrengende, så kan der hvides ud i sommerferien. Men hvis alle som en giver en håndsrekning med, så skulle det ikke tage ret lang tid at få solgt samtlige lodsedler. Og for hele flyvesagens skyld håber vi, at alle vil hjælpe til med salget, såvel klubber som enkeltpersoner. Erfaringerne har vist, at enkelte klubber kan sælge mellem 5.000 og 10.000 lodsedler, og enkeltpersoner har i adskillige tilfælde været oppe på et salg af over 1.000. Ingen behøver derfor at trø, flyvelotteriets lodsedler ikke kan sælges. For det kan de, når blot der bliver gjort noget ved salget.

* * *

Hvad organisationen af lodseddelsalget angår, så forbereder vi et lignende arrangement som forrige år, d.v.s. et salg gennem klubber, kiosker, boglader og andre forretninger, som vil hjælpe os. Det farlige ved denne ordning er de mange lodsedler, som kan ventes retur på et så sent tidspunkt, at det bliver umuligt at sælge dem. Til orientering kan vi nævne, at antallet af lodsedler, som klubberne returnerede forrige år, var ca. 18.000, og vi skal være ualmindelig heldige, hvis så mange lodsedler skal kunne sælges i den sidste del af lotteriperioden. Lad os derfor tilstræbe at undgå returnering af lodsedler.

Den bedste løsning på dette problem ville være den, at samtlige salgssteder aftog et vist antal lodsedler i fast regning og derefter rekvirerede flere, når de først leverede var udsolgt. Hver eneste klub, som mener at kunne aftage lodsedler i fast regning, yder flyvelotteriet en meget stor hjælp. For os alle sammen gælder det om at stå skulder ved skulder og få det bedst mulige ud af lotteriet, hvilket faktisk vil sige: *samtlige lodsedler skal sælges.*

Det gælder om, at flyvelotteriet 1952 bliver en succes, og det kan det blive, når vi alle sammen arbejder i fællesskab for vor fælles interesse: flyvesporten.

KDA.

SAS og CIVILLUFTFARTENS PROBLEMER



DE færreste erhverv har så mange og sammenflettede problemer som civilluftfarten, sagde direktør *Viggo J. Rasmussen*, der er en af de tre øverste direktører i SAS-hovedkvarteret i Stockholm, ved sit højest interessante foredrag i Kongelig Dansk Aero-klub den 6. marts.

Direktøren delte problemerne op i tekniske, storpølitiske, militære, trafikpolitiske, tarifpolitiske og valutamæssige. Men først gav han i nogle få rammende tal et par glimt af trafikflyvningens rivende udvikling.

I 1929 fløj samtlige selskaber verden over 80 millioner km. I 1950 var tallet 1400 mill., altså ca. 15 gange mere. Men regnet i passagerkilometer er trafikken i samme tidsrum steget til 140 gange tallet fra 1929.

For SAS (der tegner sig for 2 % af verdens civilluftfart) er stigningen endnu voldsommere, idet SAS flyver 60 gange flere km. og 350 gange flere pass.km. end de tre skandinaviske selskaber tilsammen gjorde i 1929. SAS flyver i sommer 82.000 km pr. dag og bruger i gennemsnit 12.000 liter benzin pr. time døgnet rundt, svarende til en udgiftspost på ca. 50 mill. kr.

Rigtig materielpolitik afgørende

En rigtig materielpolitik er af afgørende betydning for luftfartselskaberne. Mens flyvemaskinernes udvikling igennem årene har været stor, har den samtidig været nogenlunde jævn, men kan på grund af fremdriftsmidlerne i de kommende år blive revolutionerende. Jetmotoren har ganske vist nu været brugt i 10 år, men står først i år over for regelmæssig civil anvendelse, og det vil antagelig være en del år endnu, før den også forretningsmæssigt kan gøre sig gældende.

Fabrikantene af maskiner med stempelmotorer hævder, at deres nye typer kan ombygges til turbinemotorer, men efter foredragsholderens mening ville dette ikke kunne lønne sig. En DC-6B koster med reservedele ca. 14 mill. kr. Ombygningen ville koste 4—5 mill., men dette ville næppe kunne betale sig — stempelmotoren må bruges resten af flyvemaskinens levetid. Og jetmoto-

ren ville næppe blive økonomisk og dermed en virkelig alvorlig konkurrent for sidst i 50'erne.

Dir. Rasmussen havde for nylig talt med *Sir Frank Whittle* og sagt til ham, at når atomdriften kom frem, så kunne man spare jetmotorerne og deres enorme mængder brændstof og klare sig med så meget energi, som der kunne være i en termoflaske. Men Whittle havde svaret, at atomenergien dels ville blive udnyttet i motorer af samme art som de nuværende, og dels ville blyafskærmningen af stoffet til beskyttelse af passagererne veje 10 tons.

Et problem er det stadigt at finde en egnet afløser til DC-3. Scandia er temmelig nær ønsket, men produktionen er indstillet.

Helikopteren fulgte man i SAS med stor interesse, og til kortere ruter i Skandinavien ville der nok være idé i at anvende den, men den ville ikke være økonomisk de første 5 år.

Politiske problemer

For krigen var de politiske problemer ikke så overvældende, men trafikmaskinernes udvikling under krigen har bevirket, at de blev dominerende. Dir. Rasmussen omtalte Chicago- og Bermuda-konferencerne og luftens friheder. Det er den såkaldte 5. frihed — retten til at drive trafikflyvning mellem to fremmede lande — der volder vanskelighederne, da den er snævert begrænset. Af mere civiliserede lande er det kun de skandinaviske og Holland, der holder på den og yder den.

Da Skandinavien ligger i en geografisk afkrog og ikke har kolonier, har man ikke selv magtmidler i forhandlingerne. Det er derfor, at SAS har bestræbt sig på at udvide rutenettet i stærkt tempo. Kommer man først ind på en rute, bliver man sjældent smidt ud.

Der var blevet rettet mange bebrejdelser mod SAS for de store tab de første år, men *Viggo Rasmussen* mente, at man allerede nu havde bevist, at ekspansionspolitikken havde lønnet sig, og man ville se det i større omfang i fremtiden. Vi, skulle være glade

for, at SAS kunne drive stabil trafik på 5 kontinenter.

Det, det nu gælder om, er at konsolidere og effektivisere. Rutenettet trænger til frekvensforøgelse, og sommerfartplanen udviser adskillige af disse.

Trafikpolitik

Forholdet mellem luftfartselskaberne spænder fra hård konkurrence til snævert samarbejde. Man hjælper gerne hinanden teknisk og ekspeditions-mæssigt. I Europa flyver man også til tider visse ruter i pool-samarbejde, som amerikanerne anser for en forkert form, en sovepude, der hæmmer initiativ og fri konkurrence. Men forholdene i Europa med de mange grænser hæmmer trafikken så meget i forhold til USA, så det betaler sig at samarbejde her og så i stedet at konkurrere på de lange ruter.

En snævrere samarbejdsform er SAS, der er ret enestående. Der havde været tale om en tilsvarende sammenslutning mellem KLM-SABENA-Swissair, men noget positivt var det ikke blevet til. Der var også fremsat forslag om et stort europæisk luftfartselskab med SAS som forbillede, men disse planer var droftet, uden at man havde spurgt selskaberne endnu.

Taleren troede ikke, at tiden var inde til en sådan sammenslutning, da de mange lande var alt for uensartede. Derimod burde man prøve at opnå grænse- og toldlettelser etc.

Turistklassen

Når SAS havde været imod turistklassens indførelse på nuværende tidspunkt, skyldtes det ikke modstand mod ideen som sådan, men at man ikke fandt det forretningsmæssigt forsvarligt. Turistklassen kan ikke blive en økonomisk succes det første år, da langt fra alle selskaber er økonomisk rustet til den. SAS vil imidlertid være så godt rustet som nogen.



Direktør
*Viggo J.
Rasmussen.*



Den 30 % prisreduktion kræver ved samme belægningsfaktor en sædekapaacitetsforøgelse på 50 %. Det er udelukket i DC-6, der kun kan sættes op fra 48 til 60 passagerer (25 %). I DC-6B, hvor sædetallet kan forøges fra 52 til 80 (godt 50 %), kan turistklassen blive økonomisk, hvis den ikke øger sæsonsvingningerne, der er det store problem på atlanttruten. De billige priser uden for sæsonen havde i stor grad løst problemerne. Man havde hævdet, at turistklassens klientel ville være amerikanere med 14 dages ferie, men forudbestillingerne lå ganske som sædvanligt med udrejse i maj—juni og hjemrejse i august—september.

SAS havde sidste år givet 4,3 mill. kr. i overskud. Men hvor omtålig luftfartsøkonomien er, ses af, at dette overskud svarer til 1½ passager pr. atlantterhavstur. Havde belægningen været så meget mindre, havde der

DEN STORE SAS-SOMMERFARTPLAN

1952 bliver et revolutionerende år for skandinavisk luftfart, som indfører turistklassen og billige natruter. SAS sommerfartplan, som gælder for tiden 20. april til 25. oktober, får en trafikpræstation, som er 34% højere end vinterfartplanen. Der vil blive fløjet til 67 byer, hvoraf 25 er hovedstæder, i 37 lande, og rutenettet får en udstrækning på 195.106 km — eller jorden rundt 5 gange.

Hvert 5. minut døgnet rundt starter eller lander en SAS-maskine et eller andet sted i verden, og i sommerens løb foretager SAS-maskinerne 52.252 starter og landinger.

Turistklasse på Nordatlanten. Nat-turistklasse i Europa.

SAS starter sine turistklasse-flyvninger over Nordatlanten den 1. maj med 4 ugentlige flyvninger, hvortil billetten tur/retur kommer til at koste 3901 kroner. Dertil kommer 3 ugentlige flyvninger på 1. klasse, og fra slutningen af maj har SAS 11 dobbeltture mellem Skandinavien og New York. Omkring den 20. april får SAS den første af de bestilte Douglas DC-6B: den dansk indregistrerede »Torkil Viking«, og derefter følger i maj den norsk indregistrerede »Arild Viking«, der begge omgående sættes ind på turistklassen.

Sommerfartplanens helt store nyhed er de billige natruter. »Natpariseren« er velkendt og er allerede begyndt den 15. marts med 4 ugentlige ture fra København. Fra 5. april går den hver nat. Prisen er 567 kroner tur/retur. Endvidere bliver der billige natruter til Amsterdam, Bruxelles, Zürich og Wien. Til Amsterdam og Bruxelles »daglig« natforbindelse; Zürich-natruten afgår hver fredag og lørdag, og Wien-natruten vil rimeligvis flyve hver onsdag.

Olympiaden i Finland vil i høj grad præge sommerens lufttrafik, og SAS-trafiken til Helsinki vil få et kolosalt omfang. På et vist tidspunkt vil der være ikke færre end



En SAAB Scania, der anvendes på kortere ruter i Europa.

18 daglige flyvninger mellem Stockholm og Helsinki med tilslutninger fra København.

Danmark-Norge-Sverige.

De danske indenrigsruter åbnes den 1. maj. *Ronne* får som hidtil to daglige forbindelser fra København, *Tirstrup* får ligeledes to daglige forbindelser fra København, og *Aalborg* vil få en daglig forbindelse henholdsvis med København og Stavanger, idet ruten fra København til Aalborg videreføres til Kristiansand og Stavanger, således at der skabes en helt ny forbindelse til det norske Sør- og Vestland.

Til Norge vil der blive 4 daglige forbindelser. Endvidere bliver der fra København og Ålborg 1 daglig forbindelse til Norges Sør- og Vestland.

Til Stockholm bliver der 7 daglige forbindelser fra København, fordelt over hele dagen. Til Göteborg bliver der 3 daglige forbindelser, og den intensive flyvning mellem København og Malmö vil blive fortsat med 8 daglige forbindelser. Fra 22. juni til 24. august vil der endvidere hver søndag via Malmö blive forbindelse 2 gange (morgen og aften) til Visby på Gotland.

De oversøiske lufruter.

Egypten: Den hidtidige ugentlige forbindelse til Cairo vil blive udvidet til 2 ugentlige forbindelser. *Østafrika:* Frekvensen på ruten til Nairobi (Kenya), hvorfra der er forbindelse til hele Øst-, Midt- og Sydafrika, er blevet fordoblet, således at der er forbindelse 1 gang om ugen med afgang fra København hver torsdag. *Det mellemste Østen:* 1 gang ugentlig vil SAS få forbindelse med Israel (Lydda), Syrien (Damascus) og Libanon (Beirut), og til Persien (Teheran) vil der blive 2 ugentlige forbindelser. *Det fjerne Østen:* Den tidligere frekvens på 1 ugentlig flyvning til Tokio bliver udvidet til 2 ugentlige flyvninger. Den anden rute vil få mellemlanding i Karachi, Rangoon (Burma), Bangkok og Okinawa. *Sydamerika:* Til Sydamerika fortsættes med 2 ugentlige forbindelser, hvoraf den ene rute får endestation i Buenos Aires, og den anden i Santiago (Chile). Der er mulighed for en tredje ugentlig Sydamerika-rute. *Nordamerika:* Som tidligere nævnt startes turistklassen den 4. maj, der fra 24. maj kommer til at omfatte 5 ugentlige turistklasse-flyvninger foruden flyvningerne på 1. klasse.

(fortsat fra foregående side)

ikke været overskud. Iøvrigt var den fortsatte inflation en stadig trusel. Lønudgifterne var fra 1948 til 50 faldet fra 72 til 47 øre pr. ton/km.

Men trods fortsat produktionsforøgelse var de i 51 steget til 50 øre — en kedelig tendens.

To trediedele af SAS-indtægterne ligger uden for Skandinavien, men i modsætning til skibsfarten har luftfarten store vanskeligheder med at få lov at hjemføre den udenlandske valuta.

— Som afslutning på sit fængslende foredrag, til hvilket der ikke var udarbejdet manuskript, gav direktør Viggo Rasmussen nogle glimt fra de problemer, der havde mødt ham på en 4 dages rejse til Israel fornylig, når han havde talt med SAS-folkene i de forskellige lande. De gav et levende billede af den alsidighed, der præger trafikluftfart.

— Efter foredraget vistest den overmåde fikse og interessante film om Københavns Lufthavn »Hvor vejene mødes«, samt SAS-farvefilmen om Østrig, også en ypperlig film.

Dansk Lufttaxa likviderer.

Formanden for Dansk Lufttaxa's bestyrelse, hrs. N. P. Madsen-Mygdal, har meddelt, at selskabet likvideres. Lufttaxa's kreditorer er betalt, men en betydelig del af aktiekapitalen er gået tabt. Når likvidationen er afsluttet, vil de enkelte aktionærer få tilstillet deres andele i de beløb, der indkommer ved realisationen af selskabets aktiver.

Dansk Lufttaxa blev stiftet i 1945 med det formål at fremme og støtte flyvningens udvikling her i landet, og man regnede dengang med, at der ville blive anlagt et stort antal lufthavne (flyvepladser), og at såvel sportsflyvningen som den erhvervmæssige flyvning ville få særdeles gode vilkår at trives under. Udviklingen blev imidlertid en ganske anden, end man ventede. Endvidere har valutarestriktionerne forhindret selskabet i at anskaffe velegnet materiel, og begge dele har medført, at mulighederne for en rentabel drift ikke er tilstede.

Likvidationen blev vedtaget på en generalforsamling den 7. marts, men da forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, skal den endelig vedtages på en ny. Aktiekapitalen var oprindeligt på 1.032.000 kr. Ved realisation af materiellet kan i bedste fald redses 5—10% heraf til aktionærerne.

30 millioner passagerer. Luftfartselskabernes internationale organisation IATA har afsluttet sin statistik for året 1950. Denne omfatter 62 luftfartselskabers virksomhed med en samlet flåde på ca. 2.500 luftfartøjer. De 62 selskaber repræsenterer 95% af hele verdens lufttrafik.

Statistikken viser, at der i 1950 er blevet befordret 30 millioner passagerer ad luftvejen, svarende til 28 milliarder passagerkilometer. Desuden har der været befordret 1750 millioner tonkilometer. Man har regnet ud, at dersom en og samme passager skulle foretage de luftrejser, som svarer til tallene for 1950, skulle vedkommende flyve jorden rundt ved ækvator 300 år i træk, og denne rejse ville svare til 600.000 gange jorden rundt. Man regner med, at 200.000 personer var beskæftiget i luftfartselskabene, og at selskabernes indtægter ialt beløb sig til ca. milliarder danske kroner.

Skaf nye medlemmer til KDA

KDA minder sine medlemmer og FLYV's mange andre læsere om, at aeroklubben stadig er interesseret i at få flere medlemmer. Hvis den lille tryksag med indmeldelseskortet er blevet borte, behøver De blot at skrive til KDA efter et nyt. Det kommer omgående.

DANSKE JETFLYVERE I USA

En af de danske flyvekadetter, der nu er vendt hjem efter et år i USA, fortsætter her sin beretning om uddannelsen

LØRDAG d. 1. marts fik det første hold danske flyvere, der har fuldført 13 måneders uddannelse i U.S.A., Kronborg om styrbord, og blev hilset velkommen af 4 jet-jagere, men det var sikkert en tilfældighed, da de var svenske.

Sidst FLYV's læsere hørte fra flyverkadetterne i U.S.A., i nr. 6 1951, havde de 2 måneder tilbage af den elementære uddannelse med Harvard på Goodfellow A.F.B. i Texas. Det tidsrum gik fortrinsvis med instrument- og navigationsflyvning. Der blev altid holdt en omhyggelig »briefing« for hver navigationsflyvning. Men vi danske, der ofte havde prøvet at navigere i få hundrede meters højde over dansk, tætbebygget område, hvor den ene landsby ligner den anden, havde intet besvær, når flyvningen foregik over Texas' store vidder, hvor afstandene er så store, at man ikke umiddelbart tager forkert af to byer, endelig kunne vi også bruge vort radiokompas, der er installeret i de seneste udgaver af vor T-6 Harvard. Instrument-flyvningen var et elementært kursus på 25 timer med hovedvægt lagt på den slags flyvning, vi senere ville få brug for i range-flyvning, instrument-starter og endelig opretning fra usædvanlige stillinger.

Alle på holdet bestod de afsluttende flyveprøver, så først i august forlod vi Texas, og efter 2 døgns togrejse ankom vi til Williams A.F.B., Chandler, Arizona; inden afrejsen havde vi den glæde at hilse på det næste hold danske, der er 3 klasser under vort hold.

På Williams Air Force Base

Williams er, som de fleste amerikanske baser bygget umiddelbart efter Pearl Harbour, opkaldt efter en af 1. verdenskrigs »aces«. Den ligger en times kørsel fra Arizonas hovedstad Phoenix på grænsen til ørkenen. Hele området kaldes »Solens dal«, og det svarer til navnet, idet meteorologerne siger, at solen skinner i 84 % af den mulige tid, så i vintertiden er hotellerne fyldt af gæster fra nordstaterne. På tre sider er basen omgivet af bjerge, f.eks. ligger »Overtroens bjerg«, 1,5 km høj, 16 km fra bane 08.

Williams har været »Jet Fighter School« i årene efter 2. verdenskrig. Det halve års træning, vi fik der, er delt op i 2 lige store kurser.

1. del foregår i T-28, nyeste træningsluftfartøj med stempelmotor på ca. 800 hk, samt næsehjulunderstel; desværre kom vi ikke til at flyve den, da den blev »grounded« lige før vi skulle til at flyve med den. Følgen blev, at vi fik nok nogle timer i Harvard med hovedvægt på instrumentflyvning, idet vi skulle tage prøverne til det såkaldte »hvide kort« uden hvilket ingen U.S.A.-flyver kan få en I.F.R. clearance (instrumentflyvning i praksis). Proverne omfatter bl.a. start på instrumenter, radiokompas letdown, G.C.A. (hvor det dog er instruktøren, der virker som jordstation), og range letdown er ligeledes indbefattet. Ved dette kursus blev vi også introduceret til en hel ny gren af flyvning: formationsflyvning. Det gik forholdsvis nemt, allerede efter 2 dobbeltstyringsflyvninger gik vi solo på instruktørens vinge, idet han så fløj med en



Øverst til venstre ses K. H. Jensen, Abildskov og Thestrup foran en T-6 G Harvard. Til højre en Bell H-13 D helikopter ved en opvisning. Nederst t. v. en Lockheed T-33 og t. h. køres en startvogn hen til halen af en Shooting Star.

anden af sine elever, for f.eks. at lære ham at være omhyggelig som leder i en start.

Dobbelttrafik

Inden jeg går over til at omtale vor jet-træning, vil jeg lige berøre de spørgsmål, der rejser sig, når en base beflyves af to så forskellige typer som Harvard og F-80, Shooting Star. Trafikken afvikles uden gnidninger ved hjælp af et dobbelt sæt startbaner. Jet'en har sin cementbane, mens Harvard'en må nøjes med en asfalteret, der er så bred, at man kan tale om 4 baner. For at skille de to typer mest muligt, opererer Harvard'en fra en hjælpeflyveplads, men den kommer dog hjem til Williams hver aften; for fuldstændighedens skyld skal nævnes, at har jet'en højrehåndstrafik, så får Harvard'en venstrehåndstrafik. Landingsrunden er baseret på at kunne tage så mange som mulig ned på den korteste tid. Principielt består den i, at man kommer ind over det punkt, hvor man agter at lande, i normal højde for landingsrunden, foretager et 180° højkantdrej, på medvind holder man højden, men taber fart, og så snart hjul og flaps er ude, drejer man på et modificeret »baseleg«, idet man kan fortsætte sit drej, indtil man er på »finalen«.

Overgangen til jet

Endelig kom turen nu til jet'en, efter at vi havde haft ¾ års Harvard-flyvning. Ja, det var usædvanlig spændende. En del af os nåede at klare os med minimum-tid i den to-sædede udgave, T-33, før vor instruktør slap os løs i Shooting Star, den første eensædede maskine vi har fløjet i vor militære flyverkarriere, og det efter kun 3 ture med instruktør, ialt ca. 4 timer. Det går egentlig

forbavsende nemt at vænne sig til den stærkt forøgede fart, selve landingen volder ingen vanskeligheder, derimod kan der nok opstå situationer i den stærkt trafikerede landingsrunde, hvor man er glad for »runwaycontrol« en, der er en transportabel enhed med fuld radioudstyr. Der er til stadighed to instruktører, den ene kontrollerer landingerne, mens den anden vurderer dem, så forkludrer man trafikken, skal man nok få det at vide. Jet-fasen gik hurtigt for os alle, det er en virkelig lærerig og interessant form for flyvning, motorlarm høres ikke, kun vindens hvislen minder en om den hurtige flugt gennem luften.

Den sidste månedstid var spændende på sin vis, for man kunne ikke undgå at tænke på, om vi nu alle klarede skærene, så der udvikle sig en egen barsk humor. Hvis en af kammeraterne kom og fortalte, at der var en, der ikke klarede et finaledrej, var denne svarbemærkning ikke usædvanlig: »Hvad hed fjolset?«

Teoriundervisningen har heller ikke på Williams voldt os danske nogen vanskelighed, vort gennemsnit lå over de andre europæiske elevs. Et 60-timers kursus »Flight Planning« skal lige omtales, idet det omfattede alle de fag, der er nødvendige at have et kendskab til for at planlægge og flyve en IFR-flyvning. Lejlighed til at få lidt praktisk aeroplan- og motorlære havde vi også, da vi besøgte North American i Los Angeles; der besøgte vi bl.a. seriefremstillingen af F-86 Sabre for såvel ældre som den nye radarudgave.

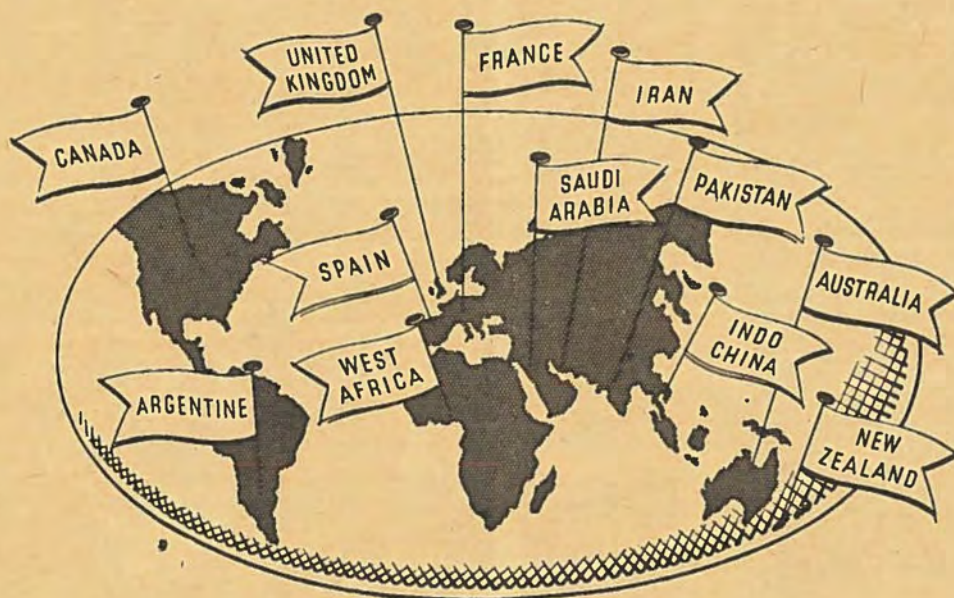
Den 9. februar fik vi som bevis på vel afsluttet kursus overrakt »sølvvingen« af basens chef, colonel Mayden, og den danske vinge af forhenv. handelsminister Krag.

Donald Thestrup.



... hvorover solen aldrig går ned

Den alsidige „Bristol“ type 170 Freighter benyttes i dag til regelmæssig flyvning af Det Britiske Riges luftstyrker, lufttrafikselskaber og charterselskaber i en halv snes forskellige lande i alle dele af verden. Fra Canada og Argentina i vest til Australien og New Zealand i øst anvendes Freighters til en uafbrudt række af flyvninger, hvorover solen aldrig går ned.

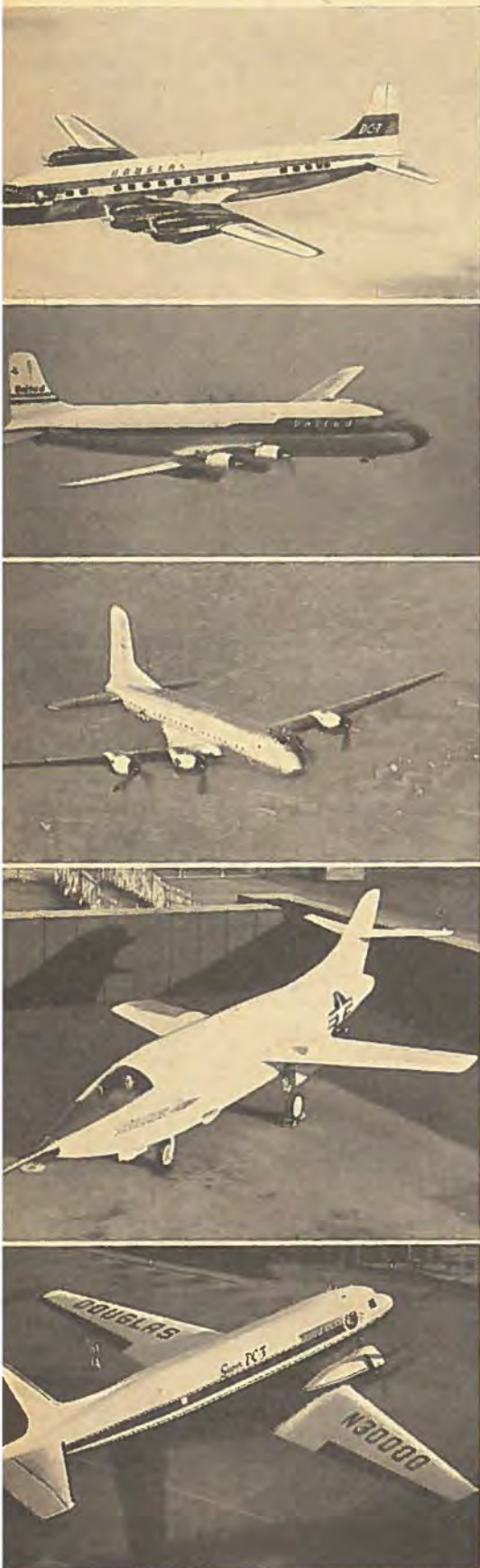


THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
 REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. A/S - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

978A

BESØG HOS DOUGLAS

I SANTA MONICA



DOUGLAS Aircraft Co. har ligesom Lockheed og adskillige andre store flyvemaskinefabrikker hjemme i Los Angeles området. Hovedfabrikken ligger i bydelen Santa Monica, hvor fabrikken har ligget siden 1928. To andre fabrikker ligger i El Segundo, ca. 15 km derfra, og ved Long Beach, 40 km borte. Desuden har Douglas — som Lockheed — atter bemandet en af krigstidens store fabrikker. Denne Douglas-fabrik ligger i Tulsa i Oklahoma og bygger Boeing B-47.

Donald Douglas byggede sin første maskine, et biplan, i 1920. I 1924 fløj 4 Douglas World Cruisers søflyvemaskiner ud på en flyvning jorden rundt — den første, der gennemførtes (se FLYV 3/1950 - side 50). Douglas byggede hovedsagelig militære typer, men først i trediveerne kastede han sig med held ind på det civile marked med DC-2, der efterfulgtes af DC-3 — verdens mest anvendte trafikflyvemaskine, selv den dag i dag. Den fik snart større brødre i DC-4 og DC-6.

Idag bygger Douglas som bekendt en lang række militære og civile typer, trafik- og militære transportmaskiner, jagere, bombere, maskiner med mere specielle opgaver samt forsøgsmaskiner. Douglas Skyrocket skal som tidligere omtalt sidste år have opnået en fart på ca. 2400 km/t i ca. 24 km højde. Det er ikke officielle rekorder, men overgår i væsentlig grad de bestående rekorder.

Hvor DC-6B og Super DC-3 bygges

Vi besøgte hovedfabrikken i Santa Monica og blev vist rundt i de afdelinger, hvor der bygges civile maskiner, d. v. s. DC-6B og Super DC-3. Sidstnævnte er jo en ombygning af DC-3 for at gøre de mange eksisterende maskiner af denne type brugelige også i fremtiden. Egentlig havde man jo regnet med, at DC-3 kun kunne »leve« til 1952; men de erfaringer, man har gjort de sidste år med typen, er så gode, at den nu får lov at anvendes, så længe de enkelte eksemplarer er luftdygtige. Der så ud til at være en hel del under ombygning til Super DC-3, som i virkeligheden for en stor del er en hel ny maskine.

Douglas-familien af 4-motors typer udvikler sig stadig. Af DC-4 kom DC-6, som stort set er en DC-4 med længere krop, stærkere motorer, trykkabine etc. Så blev der sat 1½ m krop mere ind og lidt stærkere motorer, og man havde DC-6A Liftmaster fragtmaskinen, som der dog kun er bygget en halv snes civile af. Af den udvikledes en passagerversion, DC-6B, som salgs-mæssigt tegner til at blive en lige så stor succes som

DC-6. Der blev bygget 175 civile DC-6, og der er bestilt eller bygget 138 DC-6B — og tallet stiger stadig.

Hertil kommer den nye DC-7, som der er bestilt 25 af. Den er igen ca. 1 meter længere i kroppen end DC-6B, får en fuld-vægt på godt 53 tons og med fire 3250 hk Wright Turbo-Compound-motorer en rejsefart på 585 km/t mod godt 500 for DC-6B. Den ventes leveret om to år.

Globemasterne

Så er der de endnu større typer, Globemaster I og II. (Mens Douglas selv anvender betegnelserne Skymaster, Liftmaster og Globemaster, synes den populære betegnelse Cloudmaster for DC-6 ikke at blive anvendt). C-74 Globemaster skulle egentlig have heddet DC-7, men Pan American annullerede i sin tid ordrene på denne type, der blev dog bygget 14, som anvendes af MATS. C-74 har en fuld-vægt på 75 tons mod 44—48 for DC-6-typerne. De benyttes fortrinsvis til fragt, men kan også tage 125 soldater.

Når der ikke blev bygget flere C-74, var det, fordi Douglas af denne type udviklede C-124A Globemaster II. Denne har samme planer, haleparti, motorer m. m. som C-74, men en meget mere rummelig krop. Fuld-vægt godt 79 tons.

Der stod tre af disse kæmper på Clover Field, som fabrikken ligger ved. Når man spadserer rundt omkring og under dem, får man et indtryk af deres enorme dimensioner. Spændvidden er 53 meter og der er næsten 15 meter til toppen af sideroret. Maskinen lastes gennem to mægtige luger under maskinens næse. Den kan tage maksimalt 22,7 tons last og kan bygges med to dæk til transport af 200 fuldt udrustede soldater. Foreløbig var der ved vort besøg i sommer udrustet en eskadrille med 9 af disse kæmper. Produktionen fortsættes.

Som tidligere omtalt i FLYV arbejdes der også med en YC-124B. Her er de fire 3500 hk motorer erstattet med fire 5550 hk propelturbiner, hvilket væsentligt skulle forbedre præstationerne. Denne udgave skulle snart være klar til prøveflyvning.

Andre typer

Desværre var der ikke tid eller lejlighed til at se andre afdelinger. Douglas er jo et meget alsidigt firma. Foruden de mange typer af transportmaskiner fabrikeres også jagere som f. eks. den deltavende XF4-1 Skyray, den tosedede All-Weather Fighter F3D-1 Skyknight (begge jetdrevne), og de propeldrevne AD Skyraider, af hvilke vi så et par stykker på flyvepladsen, og dens efterfølger XA2D-1 Skyhawk (som har propelturbine). Disse typer har tilfælles, at de er beregnet for hangarskibe.

Skystreak og Skyrocket så vi heller ikke noget til naturligvis, men vi så dog en forsøgsudgave af DC-3 med en sylspids næse.

PW

Fra oven: DC-7, DC-6B og C-74 Globemaster (DC-6 findes på side 52). Dernæst Skyrocket, der skal have fløjet 2400 km/t, samt Super DC-3.





A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

Kaptajn Foltmann



SOM naturligt er, blev der skabt festivitas om kaptajn Foltmann den 26. marts; dagen blev markeret med blomster, gaver og mange personlige lykønskninger af luftfartens venner; men fra Aeroklubbens side ønsker vi officielt at hylde kaptajn Foltmann for hans strålende indsats gennem årene.

Kaptajn Foltmann hører som bekendt til dansk flyvnings pionerer, og en nærmere uddybning af hans virke turde være overflødig. Alle kender kaptajn Foltmann, og det er i hans tilfælde virkelig en kendsgerning, at hvad han ikke ved om flyvning, det er ikke værd at vide. — Kaptajn Foltmanns placering indenfor dansk flyvning karakteriseres bedst derved, at han var den første, der modtog Aeroklubbens jubilæumspokal, som er skænket af Pressens Luftfartsmedarbejdere.

Men kaptajn Foltmann hviler ikke på sine laurbær. Han er trods sine 60 år så energisk og initiativrig som ingensinde før. Han er ladet med idéer, og hans fantasi tumler stadig med nye planer, som ikke blot lever i fantasien, men virkelig realiseres. Intet arbejde er ham for stort og intet for lille. — Med rørende tålmodighed giver han råd og vejledning til den yngste modelflyver, og samtidig mestrer han arrangementet af en stor flyveopvisning, eller han organiserer en international kongres, hvor hver enkelt deltager føler, at han bliver specielt betjent af kaptajn Foltmann. Han er komplet uimponeret og naturlig over for de største og mest indflydelsesrige, men lige elskværdig og hjælpsom over for små som store.

For os, der arbejder sammen med ham i foreningsarbejdet, er det velgørende at kunne regne med kaptajn Foltmanns utrolige arbejdsøve, præcision og hurtige opfattelse. — Står et større arrangement for døren, er en diskussion af hovedretningslinierne fuldt tilstrækkelig. Resten ordner kaptajn Foltmann, og man ved, at når dagen er inde, klapper alt til punkt og prikke. Foltmann har forudset alle eventualiteter. Han er kort sagt den ideelle generalsekretær og dertil et

IGEN FEM UNGE FLYVEINTERESSEREDE DANSKE TIL USA

Ny chance for klubbernes yngre medlemmer

KONGELIG Dansk Aeroklub har atter i år fået en indbydelse fra Amerika, idet Civil Air Patrol igen inviterer fem unge flyveentusiaster på en gratis tre ugers rejse til U.S.A. *Afrejsen fra Danmark finder sted d. 26. juli med hjemkomst d. 14. august.* Rejsedeltagerne bliver fløjet fra Danmark til bestemmelsesstedet i U.S.A. og tilbage til Danmark igen ved de amerikanske luftstyrkers foranstaltning. Udgifterne under hele rejsen afholdes af Civil Air Patrol (CAP).

Det er et storslået tilbud, som KDA med glæde har modtaget.

Hvor i Amerika rejsen skal gå hen, vides endnu ikke, men så meget kan siges på det tidspunkt, hvor disse linier skrives, at de danske deltagere vil blive fløjet til Washington og New York, og at de vil komme til at tilbringe det meste af tiden ved en af CAP's afdelinger — et eller andet sted i Amerika. Deltagerne vil blive indkvarteret i private hjem, og der vil blive givet dem rigelig lejlighed til »at gå på indkøb«. Foruden de fem unge medfølger to ældre ledere, den ene udpeges af det danske flyvevåben og den anden af KDA.

I samme tidsrum, hvor vi sender vore unge repræsentanter til Amerika, skal vi være værter for et hold CAP-kadetter på fem mand og to ledere.

Formålet med denne udveksling er at fremme det gensidige kendskab til hinandens land og befolkning. Det er ingen udveksling af flyvere med flyvning for øje, men derimod ferieture med lejlighed til at bese seværdigheder af såvel mere almindelig som flyvemæssig karakter samt til at være sammen med jævnaldrende, til at slutte med dem, dyrke sport og selskabelighed o.s.v. De unge vil komme til at optræde som »ambassadører« for deres lande. Der vil blive lagt mærke til dem, og derfor gælder det om at udtage de bedst kvalificerede.

Hvem skal være de heldige?

Inden vi spørger vore mange klubmedlemmer: »Hvem vil med til Amerika?« må vi først gøre opmærksom på, at deltagerne skal have alderen 17—18 år.

Vi ved af erfaring, at mange gerne vil

med, og derfor må vi bede alle interesserede om at indsende en ansøgning til KDA. Inden denne ansøgning sendes til KDA, skal den forelægges vedkommende klub til påtegning. Retningslinierne for udtagelsen af de fem amerikarejsende er følgende:

Kvalifikationer: Medlemskab af klub under KDA. Rigtig alder. Skal kunne noget engelsk. Skal kunne få fri på pågældende tidspunkt. Skal have tilladelse fra forældre eller værge. Skal være høflig og velopdragen. Skal have gjort en indsats for flyvesagen.

Ansøgning: Senest 15. april sendes til KDA en håndskrevet ansøgning indeholdende:

- 1) Fulde navn, fødselsår og -dato samt sted.
- 2) Nøjagtig adresse, eventuelt telefon.
- 3) Kortfattet oplysning om, hvor længe vedkommende har været medlem af hvilke flyveklubber, om hans virksomhed i klubben og om særlige tillidshverv eller anden indsats til gavn for klubben og flyvesagen.
- 4) anbefaling fra klubbens bestyrelse.
- 5) Fotografi (returneres kun i en vedlagt frankeret svarkuvert).

Ansøgningen skal være kortfattet og klar, men alligevel give et godt indtryk af ansøgeren. Ved udtagelsen vil KDA tilstræbe at få deltagere fra forskellige egne af Danmark med og repræsentanter for alle tre grene af flyvesporten. Lompepenge til turen skal rejsedeltagerne selv medbringe. Det er tilladt at medføre 50 dollars pro persona. I ansøgningen skal anføres, at den pågældende deltager er i stand til at medføre dette beløb. Endvidere må hver af deltagerne regne med en udgift på ca. 100 kr. til forskellige udgifter vedr. pas etc. Og endelig gøres opmærksom på, at det bliver nødvendigt for rejsedeltagerne at anskaffe en ensartet påklædning (rimeligvis bestående af khaki-benklæder, khakiskjorte og en let jakke). I ansøgningen må anføres, at man er villig til at påtage sig denne udgift.

Og så håber vi, at det må lykkes at få udtaget de bedst egnede og de, der har gjort sig mest fortjent til en så storslået ferietur. **KDA.**

herligt og fornøjeligt menneske at samarbejde med. Under skiftende bestyrelser er det for Kongelig Dansk Aeroklub en lykke at have kaptajn Foltmann som »departementschef«. — Han er Aeroklubbens faste holdepunkt, dens levende uro og drivkraft. Han og hans medarbejdere i sekretariatet skyldes det, at Aeroklubben er mere end et forum for abstrakte idealer. Kaptajn Foltmann får organisationen til at leve; han yder en indsats i realiteternes verden og får andre til at forstå, at Aeroklubben har sin mission.

Hjertelig tillykke, kaptajn Foltmann! Gid De må bevare Deres humor og arbejdsøve usvækket endnu i mange år til glæde for Dem selv og ikke mindst for Aeroklubben og for alle venner af dansk og skandinavisk flyvning.

Hjalmar Ibsen,

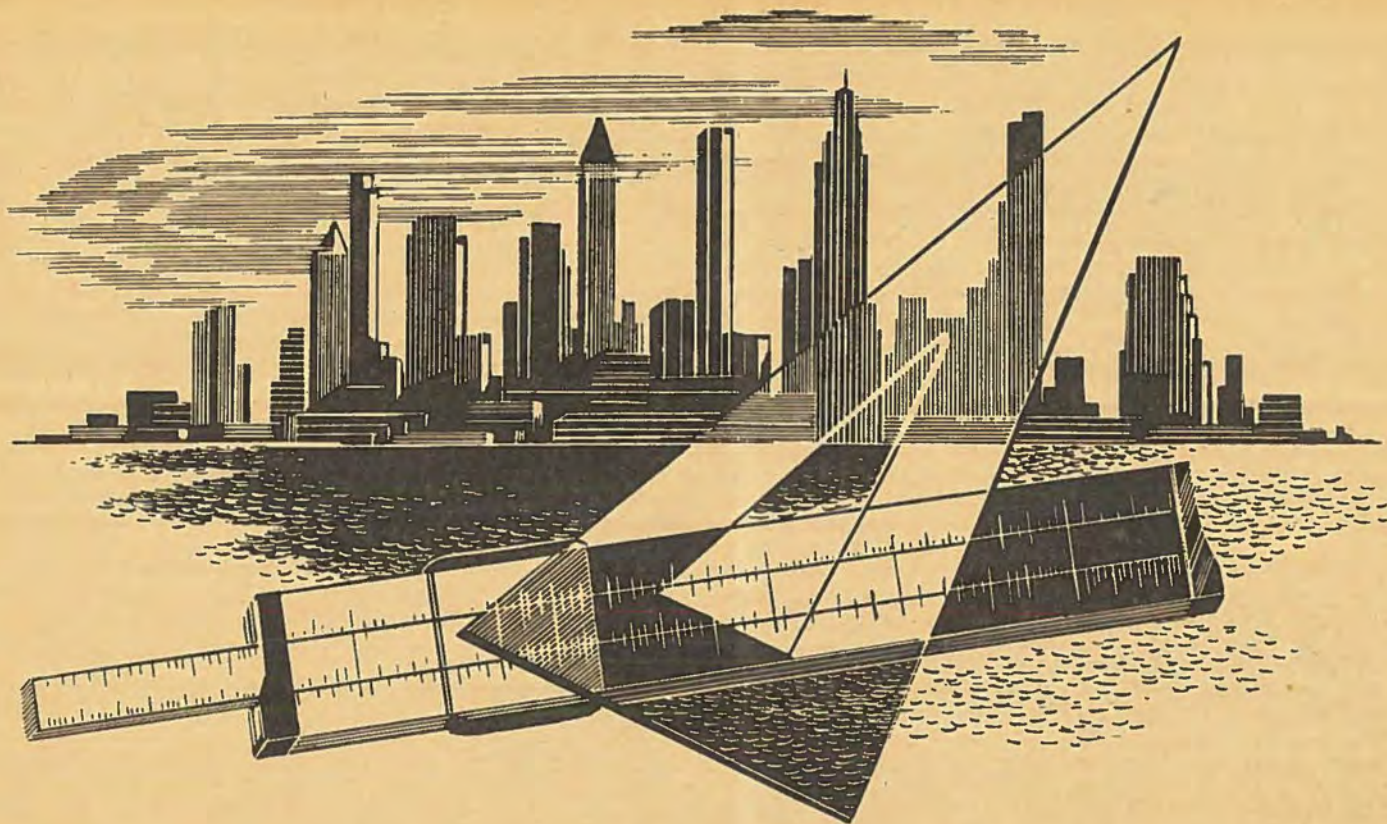
formand for Kongelig Dansk Aeroklub.

Dansk KLM-pilot dekoreret.

Den danske flyver, luftkaptajn *Svend Steinbeck*, er blevet dekoreret af dronning Juliana med ridderkorset af Oranje-Nassau ordenen.

Steinbeck, der er født i København og som har fået sin første flyveruddannelse i Danmark, har gjort tjeneste som flyver i Det Kongelige Hollandske Luftfartsselskab (KLM) siden 1935. Han blev i fjor pensioneret som 56-årig og bor nu i Heemstede ved Haarlem.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, kan opvise følgende tal i februar 1952 (de tilsvarende tal for samme måned i 1951 er angivet i parentes): passagerer (incl. transitpassagerer) 23.076 (18.774), passagerer (excl. transitpassagerer) 15.557 (14.046), ankomne og afgåede luftfartøjer 1817 (1743).



Han er en verdenskendt ingeniør



han flyver med
Douglas DC-6!

Dobbelt så mange
flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen





To nye Delta-flyvemaskiner: Øverst Gloster GA-5 all-weather-jager, som er i produktion for RAF. Den er udstyret med to Armstrong Siddeley Sapphires på tilsammen over 6800 kg trykkræft. Nederst SAAB 210, svensk forsøgstype, udstyret med den lille Armstrong Siddeley Adder reaktionsmotor på 450 kg trykkræft.

Lockheed lander på Nordpolen. Point Barrow i Alaska er blevet hovedkvarteret for øvelsen „Skyjump II“, der skal vare 3 måneder. Øvelsen går bl. a. ud på at foretage landinger og starter i ishavet helt op til Nordpolen, og det materiel, der skal anvendes til flyvninger, er to Lockheed P2V Neptune, der er blevet udstyret med skiunderstel. Det bliver en veritabel nordpolsekspedition, som har til opgave at prøve materiel og personel under de vanskeligste mulige forhold.

Speciel maling for højtflyvende luftfartøjer. Reaktionsdrevne luftlinere, som skal flyve i meget store højder, dels af hensyn til brændstøfekonomen og dels af hensyn til passagerernes bekvemmelighed, må have kabinerne malet på en særlig måde på grund af de mærkelige lysforhold i de store højder. Dette skyldes, at det lys, der kommer ind igennem luftlinerens vinduer, tilbagekastes fra skyerne nedenunder og ikke fra den mørke himmel ovenover, der selv om dagen har en dyb mørkeblå tone. Hvis man om dagen flyver i 10.000 til 11.000 meters højde, mærkes det som at flyve i mørke, fordi luften bliver mørkere, jo højere man kommer tilvejs. Den dybe, blå himmel er mørk, men fuldstændig klar, og det kan tydeligt ses på skyggerne i kabinen.

Dette fænomen i højden skyldes den tyndere luft og manglen på støvpartikler, som i lavere højder tilbagekaster lyset og gør luften lysere.

Derfor har man nu ladet farveeksperter gå i gang med at finde en særlig maling til Comet'ernes kabine, der kan reflektere lyset fra skyerne nedenunder.

300.000 flyvetimer. Siden Sikorsky i 1939 foretog sin første vellykkede helikopter-flyvning har Sikorsky-helikoptere ialt foretaget 300.000 flyvetimer, og dette tal svarer til 60 % af samtlige helikoptertypers samlede antal flyvetimer. Sikorsky's helikoptere har været anvendt overalt på jorden og har været anvendt til løsning af mange forskellige opgaver, herunder i meget stor udstrækning til transport af syge og sårede. Under krigen i Korea har Sikorsky-helikoptere således reddet over 7.000 menneskeliv.

Farnborough 1952. Society of British Aircraft Constructors meddeler, at dens udstilling og flyveopvisning i 1952 i lighed med de foregående år vil blive afholdt på Farnborough. Det sker i dagene 2.—7. september.

De militære flyvepladser.

Efter Lissabon-mødets beslutninger skal der være 7 militære flyvebaser til brug for jetjagere i Danmark.

Ifølge Politiken skal i Jylland foruden Karup og Alborg også Vandel og Skrydstrup og muligvis Tirstrup udbygges. På Fyn skal Odense lufthavn udbygges. Mod Værløse udvidelse har der været en del modstand fra befolkningen i omegnen.

Ligeledes ifølge Politiken skal der være skrevet kontrakt mellem forsvarsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder om opdelingen af Alborg lufthavn. Lufthavnens karakter af civil lufthavn i klasse a må ikke anfægtes, og der skal fortsat være civil flyveledelse. Også privatflyvning skal fortsat kunne udøves fra havnen, dog efter visse nærmere regler, hvorefter privatflyvning kun må finde sted når pladsen ikke benyttes til militære flyvninger.

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret meddeler:

Fra den 1/3 at regne er følgende udnævnt til kaptajner i flyvevåbnet: Kaptajnløjtnanterne P. B. Nissen, C. S. Børgesen, E. P. Willumsen og E. H. Krum-Hansen samt de overtallige kaptajnløjtnanter B. Hansen, B. C. Møller, J. H. Hansen, H. P. Sørensen og P. O. H. M. Stilling.

Endvidere kaptajn af reserven H. J. Foged, flyverkapitajnløjtnanterne i reserven W. Lonsdale, K. C. J. Pedersen og E. L. Røstrup, orlogskaptajn i reserven E. T. A. Rechnitzer, flyverkapitajnløjtnanterne i reserven G. F. L. Hemmick og J. P. Herner Petersen samt flyverløjtnant af 1. grad i reserven A. J. L. Bøge.

Følgende er udnævnt til kaptajnløjtnanter i flyvevåbnet: de overtallige premierløjtnanter O. Grue, H. L. Lauesen, K. E. Jørgensen, H. Birkelund og G. L. Reimer samt premierløjtnanterne P. Thorsen, N. Lund, O. Krarup, S. F. Jensen og H. Overgaard-Mikkelsen.

Endvidere flyverkapitajnløjtnant i reserven F. Christensen, flyverløjtnant af 1. grad i reserven J. Ipsen, overtallig premierløjtnant i nummer i reserven G. H. Schaumburg, løjtnanterne af reserven E. Møller og A. S. Lannoe, de overtallige premierløjtnanter i nummer i reserven F. W. von Linstow og N. B. Larsen samt flyverløjtnant af 1. grad i reserven, midlertidig kaptajn i reserven K. Gether-Caspersen.

Kaptajn af artilleriet E. F. von Holck er forsat til flyvevåbnet.

Med henhold til lov af 18/6 1951 om forsvarets ordning er fastsat følgende aldersorden for kaptajner og kaptajnløjtnanter af linien i flyvevåbnet fra den 1/3 1952 at regne:

Kaptajn P. Søbye, orlogskaptajn K. von Wyllich-Muzoll, kaptajnerne N. V. Petersen, E. B. Meincke, P. N. Brandt-Møller, K. P. Gundstrup, V. Holm, E. K. Birkhede, J. B. Danielsen, H. J. Foged, W. Lonsdale, A. H. Jørgensen, H. R. Hummelgaard, K. C. J. Petersen, G. Bouet, J. G. Bergh, B. O. Sandqvist, T. H. K. Wichmann og E. L. Røstrup, orlogskaptajn F. W. Bistrup, kaptajnerne P. K. R. Jørgensen (uden for nummer), K. Jørgensen, E. F. von Holck, H. O. C. L. Tonnesen, J. Hørskjær, A. S. Bendtsen, H. G. P. Jensen, E. T. A. Rechnitzer, P. E. R. Hansen, J. Brodersen, A. K. Hovgaard, G. M. Wegener, G. F. L. Hemmick, P. B. Nissen, C. S. Børgesen, E. P. Willumsen, E. H. Krum-Hansen, B. Hansen, B. C. Møller, J. H. Hansen, H. P. Sørensen, J. P. H. Petersen, A. J. L. Bøge og P. O. H. M. Stilling.

Kaptajnløjtnanterne F. Christensen, A. Rosgaard, L. F. E. B. Henriksen, J. Ipsen, G. H. Schaumburg, E. Møller, A. S. Lannoe, N. Høst-Sørensen, S. Glarborg, F. Birkelund, F. W. von Linstow, N. B. Larsen, K. Gether-Caspersen, P. A. Jensen, O. Grue, H. L. Lauesen, K. E. Jørgensen, H. Birkelund, G. L. Reimer, P. Thorsen, N. Lund, O. Krarup, S. F. Jensen og H. Overgaard-Mikkelsen.

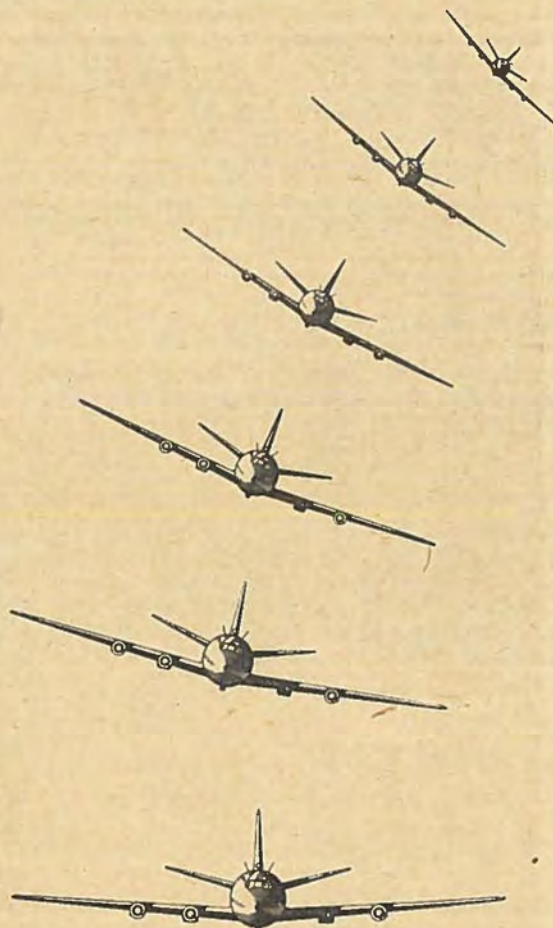
Kaptajn P. N. Brandt-Møller, chef for flyvemekanikerskolen, har fratrådt nævnte stilling og er ansat ved flyvekommandoen ved en af dennes sektioner efter chefen for flyverstabens nærmere bestemmelse fra den 1/3 1952 at regne.

Flyvestation Vedbæk

Forsvarsministeriet har bestemt, at ejendommen „Henriksholm“, Vedbæk, der af ministeriet er erhvervet til brug for flyvekommandoen, fra den 1/3 1952 at regne benævnes: „Flyvestation Vedbæk“.

Ny tidsalder

FOR CIVILFLYVNING



16. JULI 1948.

Første flyvning med Viscount 630, verdens første propel-turbine fly.

15. SEPTEMBER 1949.

Viscount var det første fly med turbine-motor, der fik normalt luftdygtighedscertifikat og det første britiske fly, der fik »C of A« i overensstemmelse med de sidste I.C.A.O. betingelser.

29. JULI 1950.

Viscount indleder en serie BEA flyvninger til Paris og Edinburgh og bliver det første turbinedrevne fly, der transporterer betalende passagerer.

3. AUGUST 1950.

BEA beordrer de første 28 Viscount fly.

28. AUGUST 1950.

Første flyvning med Viscount 700, prototype til BEA »Discovery« klasse.

FEBRUAR/MARTS 1951.

Aer Lingus og Air France meddeler, at man har beordret Viscount.



VICKERS VISCOUNT

B.E.A. »Discovery« Klasse.



OA143

VICKERS-ARMSTRONGS LTD. • AIRCRAFT DIVISION • WEYBRIDGE • ENGLAND
Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Central 6395, København V.



Lockheed præsenterer

SUPER CONSTELLATION

en endnu bedre udgave af
verdens mest gennemprøvede luftliner.

Lockheed's nye Super Constellation forbinder den verdensberømte Constellation's enestående erfaring og pålidelighed med større fart, større rækkevidde, større komfort og større dimensioner — uden tvivl den bedste luftliner i verden.

Den anvendes nu af Eastern Air Lines og vil inden længe også blive anvendt af Trans World Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Air France, Pakistan International, Qantas, Trans-Canada Air Lines, Seaboard & Western Airlines, Braathens S. A. F. E. Air Transport samt af andre førende luftfartselskaber.

LOCKHEED

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIF., MARIETTA, GA., U.S.A.

Lockheed

Super Constellation garanterer mange års konkurrencemæssig ydelse.

I sammenligning med et hvilket som helst godkendt luftfartøj af idag er den nye Super Constellation overlegen med hensyn til anvendelsesmuligheder, art, nyttelast, rækkevidde og indtjeningsevne.

Super Constellation har en specielt indrettet kabine til 97 passagerer, som hurtigt kan ændres til en standard luksus-kabine for 59 passagerer, og den kan flyve 6275 km med den brændstofreserve, som normalt er foreskrevet for en luftliner. Det er den første transportflyvemaskine, som er konstrueret til anvendelse af compound-motorer. Med dette moderne motorudstyr (3250 hk motorer) har den en største flyvefart på 603 km/t, en marchfart på 547 km/t, en største fuldvægt i starten på 58.970 kg og en største vægt under landing på 47.630 kg.

I sammenligning med den originale Constellation har denne betydeligt større version, en 30 procent større hestekraftydelse, en 19 procent større kropplængde, en 24 procent større fuldvægt og 67 procent større lastrum.

Nem ændring for indbygning af turbinemotorer.

Et yderligere bevis på Super Constellation's mulighed for at kunne følge med i den kommende udvikling er dens evne til at kunne anvende turbinemotorer, uden at der kræves andet end ret uvæsentlige ændringer. Det er ikke nødvendigt at ændre noget af konstruktionen hverken i halepartiet, kroppen eller planerne. Aldrig tidligere har noget luftfartøjs grundkonstruktion frembudt så gode muligheder for fortsat modernisering.

Verdens største civile fragtflyvemaskiner.

Til udelukkende anvendelse som fragtflyvemaskiner er Super Constellation den største, som er blevet bygget til civilt brug. Den har en største nyttelast på 17.237 kg og en marchfart på indtil 539 km/t, alt afhængig af last og rækkevidde. Dens største lastrum er 26,6 m langt, længere end 2 almindelige amerikanske jernbane-godsvogne. Dens totale lastrum er 157,6 m³. Den har et specielt laste-udstyr, som kan betjenes af een mand, og dette kan i givet fald omfatte en elektrisk transportvogn til tungere gods. Driftsomkostningerne er de laveste i fragtflyvningens historie — de ligger under 5 cent pr. ton-mile.

Intet andet transportmiddel har så mange forskellige fordele.



Tegning af Bristol 175, hvis prototype forventes at flyve hen på sommeren.

Bristol 175 til BOAC. Det britiske over-søiske luftfartsselskab har bestilt 26 af den nye Bristol type 175. Produktionsleveringen forventes at kunne påbegyndes i begyndelsen af 1954. Man mener, at „type 175“ skulle have store muligheder for at blive solgt til andre luftfartsselskaber i verden, med mindre disse på dette tidspunkt allerede skulle have fornyet deres flåde med DC-7 eller Constellation 1049.

Den nye Bristol type bliver udstyret med fire Proteus turbinemotorer, som vil give dem en marchhastighed på ca. 580 km/t i 9.000—10.500 m's højde. De vil få en rækkevidde på godt og vel 5.000 km med en nyttelast på 11.300 kg. Den normale fuldvægt vil blive 59.000 kg. De vil kunne indrettes til at medføre fra 50 til 104 passagerer.

25 år i luftfarten

Den 1. april kan direktør Knud Lybye fejre 25-årsdagen for sin ansættelse i Det Danske Luftfartsselskab.



Overskud i DDL

Det Danske Luftfartsselskabs regnskab for regnskabsåret 1. oktober 1950 til 30. september 1951 udviser et overskud på 204.000 kr.

Efter det regnskabsresultat, som er blevet offentliggjort for SAS's første virkeår, udgør overskuddet i SAS 3.394.034 danske kroner. Endvidere oplyses det, at kassebeholdningen ved regnskabsårets udløb er ca. 33 mill. d. kr. Af SAS-overskuddet er der blevet krediteret DDL $\frac{2}{3}$, svarende til 969.724 kr.; der ud over har DDL haft diverse indtægter på 199.450 kr. Efter fradrag af omkostninger 160.885 kr. og af udgifter til renter m. v. 804.200 kr., fremkommer der for DDL et overskud på 204.089 kr. Af dette overskud henlægges 20.500 kr. til lovlig reservefond, 25.000 kr. til skattekonto, medens restbeløbet, 158.589 kr., overføres til næste år.

Den efter beslutning af generalforsamlingen den 25. januar 1951 foretagne 25 % nedskrivning af aktiekapitalen udgør 7.500.000 kr., der er medgået til dækning af forrige års underskudsaldo 7.295.377 kr. Der ud over er uamortiseret kurstab på obligationslånet af 1948 fuldt afskrevet med 205.200 kr. Den herefter fremkomne difference på 577 kr. er belastet årets drift.

Den danske deltagelse i VM i svæveflyvning

Der var mange danske svæveflyvere, der meldte sig til verdensmesterskabet i svæveflyvning i Spanien som piloter eller hjælpe-mandskab, selv om de må bære omkostningerne selv.

Af de tilmeldte har svæveflyverådet udtaget følgende, men adskillige andre tager formodentlig derved som tilskuere:

Førstepiloter: Aksel Feddersen (Weihe), Harald Wermuth Jensen (Kranich), K. A. Rasmussen (Kranich). Af disse er Feddersen som bekendt danmarksmester, mens de to øvrige deltog ved sidste VM i Örebro. De skal nu lære fra sig til andenpiloterne: Ebbe Wermuth Jensen (der er reserve-førstepilot) og Tage Slottboe.

Endvidere er udtaget følgende hjælpere, af hvilke de tre første er reserve-andenpiloter: Bent Larsen, Alborg, Jørn Rarup, Odense, J. Wetlesen, Århus, Ejvind Nielsen, Hædrup, Werner Olsen, PFG, som meteorolog, Chr. Micheelsen, Nykøb. Sj., og H. Thyregod, PFG, der er udpeget som leder af det danske hold.

Forudsætningerne for vor deltagelse er, at vi kan låne svæveplaner af den spanske aeroklub, som storslået stiller planer til rådighed for fjerne eller fattige lande. Vi har anmodet om en Weihe og to Kranich, men endeligt tilsagn kan spanierne først give, når alle ansøgninger er kommet ind.

Pr. 1. oktober 1950 har DDL indskudt en række aktiver og passiver i SAS, herunder alt sit flyvemateriel og andet materiel m. m. Indskudsværdierne er i henhold til den foreliggende, men endnu ikke helt endelige opgørelse for visse aktivers vedkomme-de noget højere end de værdier, hvortil de i DDL's regnskab pr. 30. september 1950 var bogført. Den derved fremkomne difference på 4.286.836 kr. hensættes i DDL's regnskab på en afskrivnings- og regulerings-konto, over hvilken eventuelt senere forekomne justeringer kan foretages.

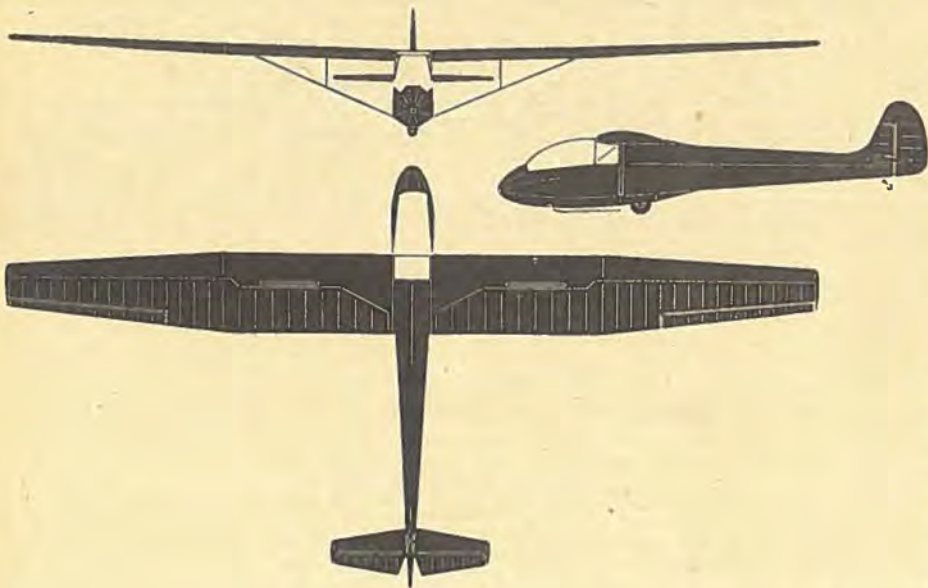
I meddelelsen fra Det Danske Luftfartsselskab pointeres det, at hverken SAS eller DDL i regnskabsåret har modtaget noget driftstilskud ud over de for opretholdelsen af indenrigsruterne i Danmark, Norge og Sverige fra de respektive lande modtagne beløb.

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 hen-vendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.

NYT DANSK SVÆVEPLAN



Polyteknisk Flyvegruppe arbejder som omtalt på konstruktionen af et to-sædet skolesvæveplan Polyt III. Her er en tegning af den. Spændvidde 14,8 m, længde 7,8 m, højde 2,3 m, planareal 19 m², tomvægt 220 kg, fuldvægt 400 kg. Beregnet bedste glidetid 20, mindste synkehastighed 0,9 m/sek. Mindste flyvehastighed 60 km/t, største tilladte hastighed 200 km/t. Brudlastfaktor 8.

Adgang for ikke-svæveflyvere på Vandelskolen?

Normalt er skolen kun åben for medlemmer af svæveflyveklubberne. Det er dem, som gennem årene har stablet skolen på benene ved deres kontingenter og arbejde og indsats i flyvelotteriet. Derfor er skolen og priserne (med tilskud fra flyvelotteriet) beregnet for dem.

Men der skal en vis deltagelse til, for at skolen kan forsvares gennemført, da de faste omkostninger jo først skal dækkes. Hvis der derfor til et bestemt tidspunkt ikke har meldt sig medlemmer nok, vil der blive åbnet adgang fra andre. Der er jo mange, som gerne vil i en svæveflyveklub, men simpelthen ikke kan blive optaget. Det er f. eks. tilfældet med Kobenhavnsområdet, hvor klubberne ikke kan uddanne medlemmer på grund af mangel på flyvepladser.

Disse personer må imidlertid betale, hvad kursus koster, nemlig 50 % mere end det grundgebyr, der gælder for medlemmer. Og så må de indmelde sig som personlige medlemmer af KDA eller stå tilsluttet en model- eller motorflyveklub under KDA.

Motorflyver — bliv svæveflyver!

Mange af vore privatflyvere med motorcertifikat skulle for resten prøve at lære svæveflyvning. I sammenligning med svæveflyvning er det dødkedeligt at flyve en motormaskine. Svæveflyvning er den skønneste form for flyvning, man kan tænke sig. Det er sport, ikke transport.

En hel del har måske tænkt på det, men ikke kunnet bekvemme sig til alt besværet ved at lære svæveflyvning langsomt på en-sædet skoling. Men på svæveflyveskolen kan de med nogle få starter på det to-sædede svæveplan blive skolet om, og de kan så hurtigt få den erfaring, som er nødvendig for at opnå certifikat til svæveplan med mulighed for de helt store oplevelser.

Tænk over det! Det er en dejlig måde at holde ferie på. Og det er billigt at svæveflyve. En 10 min. flyvning på to-sædet svæveplan koster 10 kr., men De har mindst lige så meget glæde af den som en hel times motorflyvning.

En flyvning på en time i en Baby koster 22,50 kr. En 5-timersprøve på Baby eller Olympia koster kun godt 50 kr. — og er en oplevelse, De vil mindes hele livet.

*

Hvis man ikke allerede har indsendt sin tilmelding til et af sommerens svæveflyvekursus på KDA's svæveflyveskole i Vandel, så er det snart på tide at gøre det. Indtil 1. maj kan man spare 25 kr. i tilmeldingsgebyret, men derefter må man betale det fulde gebyr på 50 kr. Sidste tilmeldingsfrist er 3. juni, men der skal være tilmeldt et betydeligt tal inden 1. maj, for at man kan se, om programmet kan gennemføres efter planen. Send derfor tilmeldingen ind nu.

*

Nu begynder flyvedagskonkurrencerne

Den 1. april begynder svæveflyveklubbernes konkurrence om flyvedagspokalerne, og der fortsættes det kommende halve år. Således som reglerne er formuleret, kan enhver klub deltage, men kun 8 var med sidste år. I år må vi alle være med, altså også din klub. Sorg selv for det.

I første omgang gælder det om at indsende det antal resultater i hver klasse, der tæller med, nemlig 10 undtagen i distanceklassen, hvor der kun skal 5. Indtil man er nået så vidt, tæller selv de mindste resultater med.

Derefter gælder det så om at erstatte de dårligste resultater med bedre.

Men sørg for at overholde reglerne, Barograferne skal være kalibreret efter 1. marts, og den fornødne kontrol må altid være i orden.

Svæveflyvestatistik 1951

På svæveflyvernes repræsentantskabsmøde i Ålborg den 23. marts (som vi først kan referere i næste nummer) forelå der følgende talmæssige oplysninger om svæveflyvningen i Danmark i 1951:

Ialt havde der været tilmeldt 28 klubber. Disses medlemstal var i første halvår 401, i andet 510 (heraf 29 juniormedlemmer). I første halvår 1952 er der 501 medlemmer. Nedgangen i medlemstal siden 1945 (da der var 49 klubber med godt 1000 medlemmer) synes således at være standset. Derimod er antallet af passive medlemmer i klubberne dalet fra 666 til 234.

Startantallet, der i 1948 var i top med godt 18.000, er efter nogle års nedgang steget til 14.100 (1950 : 12.600). Stigningen fordeles ligeligt på glide- og svæveplaner.

Den totale flyvetid, der siden 1947 har været nogenlunde konstant, er gået lidt op til 1306 timer (1950 : 1125), det hidtil højeste.

Antallet distanceflyvninger har siden 1947 ligget temmelig konstant omkring 40. Derimod har flyvningerne i 1951 været kortere, nemlig ialt 1895 km mod 3013.

Danmarksrekorderne, der blev sat godt op i 1950, har ikke kunnet forbedres i 1951.

Antallet af havarier er sunket fra 14 til 11.

Antallet af glide- og svæveplaner er uændret 72. Samlet værdi opgøres til 415.000 kr.

Ialt er der 35 startspil (halvdelen selv-kørende), 6 biler, 20 transportvogne, 7 motocykler, 13 wirehentere, 8 faldskarme (en stigning på 5), 27 barografer og meget andet hjælpemateriel. Samlet værdi anslås til 232.000 kr.

Der er ialt udstedt 275 diplomer og certifikater mod 164 i 1950 og 181 i 1949. Imidlertid var en del af disse prøver aflagt i tidligere år. I 1951 blev der bestået prøver til 51 A-, 49 B-, 57 C- og 7 sølv-diplomer. Hertil kommer 39 svæveflyvecertifikater. Det giver sammenlagt 203 mod 171 i 1950. Den væsentligste fremgang ligger på certifikaternes område, 39 mod 9.

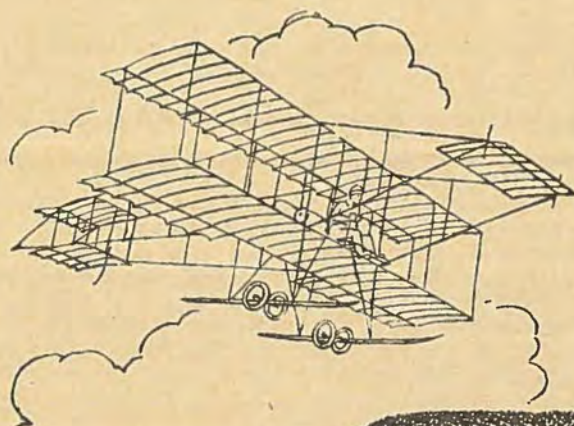
Nærmere oplysninger om de enkelte klubber findes på årsstatistikskemaet, der kan købes hos KDA for kr. 2,25.

Nye flyvejournaler

Som det fremgår af annoncen andetsteds i bladet har FLYV's Forlag fremstillet nye flyvejournaler for svæveflyverne. I stedet for det ret ubekvemme format, de gamle havde, har de fået et mindre format, som nemt kan være i lommen, og i stedet for et hylster til at opbevare det i har man forsynet den nye journal med stift bind. Trods det mindre format er der plads nok deri til de oplysninger, man ønsker at skrive.

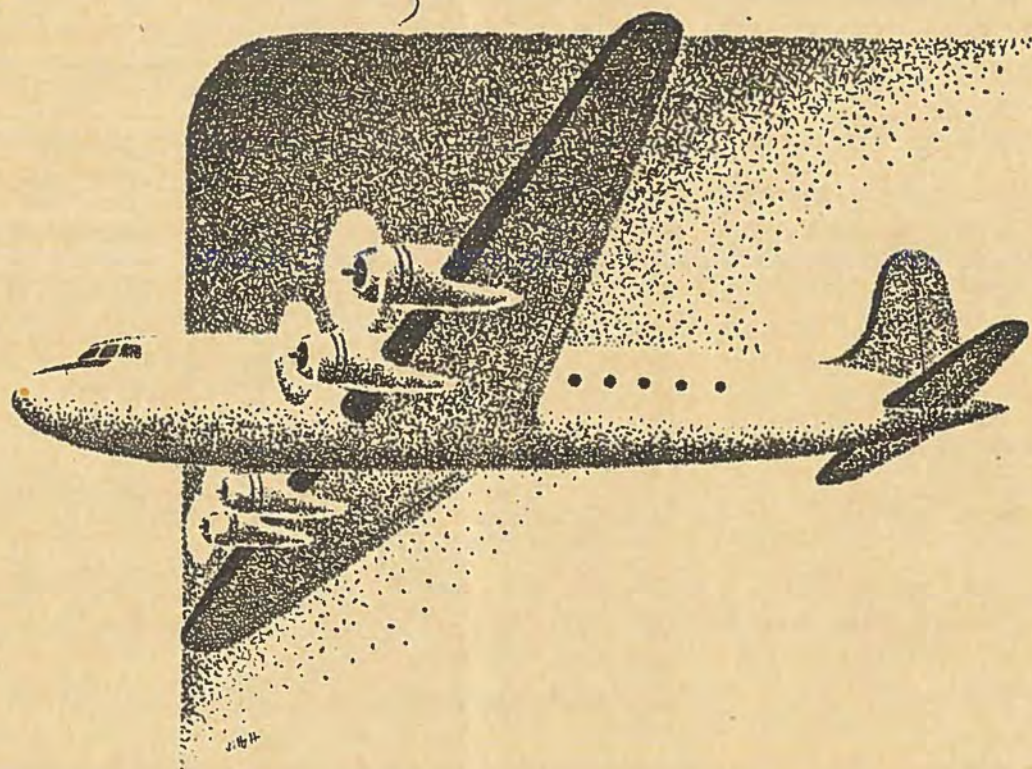
5-timers prøve

Århus Svæveflyveklub har i marts været ude på Mols-skrænterne, hvor Jørn Nielsen, bedre kendt som „Blondie“, den 8. marts fløj 5 timer 10 min.



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

HVAD SPØRGE- SKEMAERNE VISTE

Flyveklubbernes betydning for flyvevåbnet

HVAD betyder flyveklubberne for tilgangen til flyvevåbnet og den erhvervsmæssige flyvning? Det er et omstridt spørgsmål, på hvilket svarene er meget varierende. Det er imidlertid et faktum, at mange lande anser flyveklubberne for så betydningsfulde, at de af den grund nyder stor statsstøtte.

For at søge spørgsmålet belyst udsendte KDA i efteråret et spørgeskema til flyveklubberne, på hvilket man anmodede klubberne om at opføre de medlemmer, der var blevet militærflyvere, trafikflyvere og på anden måde var kommet ind i flyvevåbnet eller erhvervsmæssig flyvning.

Det var en stor opgave at stille klubbestyrelserne og en opgave, der kun delvis kan løses. Der er formodentlig ingen klubber, der gennem tiden har ført nøje kontrol med deres medlemmers udvikling på dette felt.

Svarene måtte derfor baseres på bestyrelsernes og de nuværende medlemmers erindring og viden om disse forhold. Disse svar må nødvendigvis blive temmelig ufuldkomne, da man ikke ved besked om alle, og i mange tilfælde er der gået så mange medlemmer ud og ind af klubberne, og skiftet så mange bestyrelser, at det må svække besvarelsene.

Når man derfor skal analysere svarene og prøve at supplere dem op til sandsynlige virkelige tal, må man først studere medlemsforholdene.

Hvor stor del af medlemmerne dækker svarene?

Der blev givet klubberne en ret lang frist til at udarbejde svarene, og den blev endda forlænget. Ialt er der indløbet svar således: fra 28 modelflyveklubber med 537 medlemmer, fra 22 svæveflyveklubber med 416 medlemmer, fra 5 motorflyveklubber med 723 medlemmer. Ialt fra 55 klubber med 1676 medlemmer. Men vi havde ialt 94 klubber med ca. 2500 medlemmer i 1951, så kun 58 % af klubberne dækkende ca. 65 % af medlemmerne har svaret.

Der er mest bevægelighed blandt modelflyveklubberne, hvor næsten halvdelen af medlemmerne udskiftes med nye hvert år, og hvor der også kommer og går adskillige klubber i årets løb. Derfor blev ikke alle klubber fra 1951-statistikken spurgt, da nogle var udgået og andre ikke indmeldt, da skemaerne blev udsendt.

Den store bevægelighed blandt modelflyverne skyldes, at de er i en alder (gennemsnit 18 år), hvor de er ret ustabile, både m.h.t. interesser, og især i deres livstillinger. En del »sorteres fra«, da de ikke opfylder de krav til karakteregenskaber, som

modelflyvningen stiller. Man skal have en vis mængde koncentrationsevne, tålmodighed, fingernemhed, teknisk indsigt o.s.v. Andre flytter rundt i landet, fordi de skal i skole, på læreanstalter, i lærepladser o.s.v. andre steder i landet, eller fordi de indkal-des til militærtjeneste.

Frasortering i modelflyveklubberne.

Atter andre forlader hurtigt modelflyveklubberne og bliver svæveflyvere, motorflyvere eller går ind i flyvevåbnet. Alle disse forhold er til skade for modelflyvningen som sådan og bevirker den store bevægelighed, men netop derfor kan modelflyvningen — foruden at være en selvstændig hobby, som en del trofast holder fast ved uden at drømme om at gå videre — tjene som en grovsortering af de flyveinteresserede og som en art rekrutteringsbasis for anden flyvning. Og derfor får modelflyveklubberne statsstøtte i mange lande.

Svarene fra de 28 klubber med 537 medlemmer dækker således kun 54 % af klubberne og 66 % af medlemmerne i 1951.

Går vi imidlertid tilbage til begyndelsen af den periode, som svarene skal dække, nemlig fra ca. 1945 til nu, så viser det sig, at der i dette tidsrum har været 115 modelflyveklubber med ca. 2800 medlemmer. Svarene dækker altså kun 25 % af klubberne og 19 % af medlemmerne ved en umiddelbar betragtning.

Dog må det tages i betragtning, at nogle af de 28 svarklubber går tilbage gennem denne periode. Men det kan sikkert forsvares at gange resultaterne fra modelflyveklubberne med 4 for at få et sandsynligt samlet resultat over deres indflydelse. Så er der endda ikke taget hensyn til de indløbne svares ufuldstændighed.

Svæveflyveklubbernes svar.

Svæveflyveklubberne har svaret bedst, nemlig 78 % af klubberne med 83 % af medlemmerne i 1951.

Går vi tilbage til 1945, er det en smule vanskeligere end for modelflyveklubberne at nå til et nøjagtigt medlemstal, men der har dog været omkring 65 klubber med ca. 2000 medlemmer i disse år. Svarene dækker således 33 % af klubberne og 21 % af medlemmerne. Da størstedelen af disse klubber har eksisteret i hele perioden, kan man nok kun forsvare at gange resultaterne med 3.

Motorflyveklubberne.

Motorflyveklubberne har svaret dårligst, kun 30 % af klubberne, men dog omfattede 59 % af medlemmerne, da de største klubber er med. Der foreligger ingen samlet oversigt over bevægeligheden af motorflyveklubbernes medlemstal, men den er sikkert langt mindre end for de to andre grupper. Yderligere må sikkert størstedelen af de ca. 6000 medlemmer, der formodentlig har været i perioden, anses for passive.

Mens de faktorer, vi vil multiplicere med for model- og svæveflyveklubbernes vedkommende, kan beregnes ret nøje, så savner

vi virkeligt faste holdepunkter for motorflyveklubberne og tør kun gange med 2 for deres vedkommende.

Og nu til besvarelsene.

Klubbernes betydning for flyvevåbnet.

Lad os gemme de andre spørgsmål til senere og straks springe frem til flyvevåbnet. Spørgsmål 9 lød: »Hvilke medlemmer menes at være blevet uddannet til flyvere i flyvevåbnet?»

Modelflyveklubberne har opgivet 10 navngivne militærflyvere, svæveflyveklubberne 22 og motorflyveklubberne 25, ialt 57. Herfra går 10 »gængangere«, så det samlede svar bliver 47.

Tager vi vore multiplikationsfaktorer frem, får vi følgende resultat, idet vi på forhånd har udeladt gængangere:

Fra svæveflyveklubberne $16 \times 3 = 48$

Fra motorflyveklubberne $22 \times 2 = 44$

Fra modelflyveklubberne $9 \times 4 = 36$

Ialt beregnet antal 128.

Dette tal kan være en smule optimistisk, da flyvevåbnet jo har uddannet flest flyvere i sidste halvdel af perioden; men på den anden side har klubberne næppe husket at få alle med.

Det er i hvert fald et ikke ubetydeligt antal militærflyvere, der kommer fra klubberne, og af anmærkninger på skemaerne ser vi, at mange flere søger eller vil søge om at komme ind.

Teknisk personel.

Også for tilgangen af teknikere har klubberne betydning: »Hvem er blevet uddannet til flyvemæther (mekanikere)?« lød spørgsmål 12.

Svaret er 12 modelflyvere, 24 svæveflyvere og 9 motorflyveklubmedlemmer, ialt 45, hvorfra trækkes 11 gængangere, så vi kommer ned på 34.

Multipliseret op får vi:

Fra modelflyveklubberne $12 \times 4 = 48$

Fra motorflyveklubberne $5 \times 2 = 10$

Fra svæveflyveklubberne $17 \times 3 = 51$

Ialt beregnet antal 109.

Dette tal er næppe for højt, da mekanikeruddannelsen kom alvorligt i sving på et tidligere trin end flyveruddannelsen.

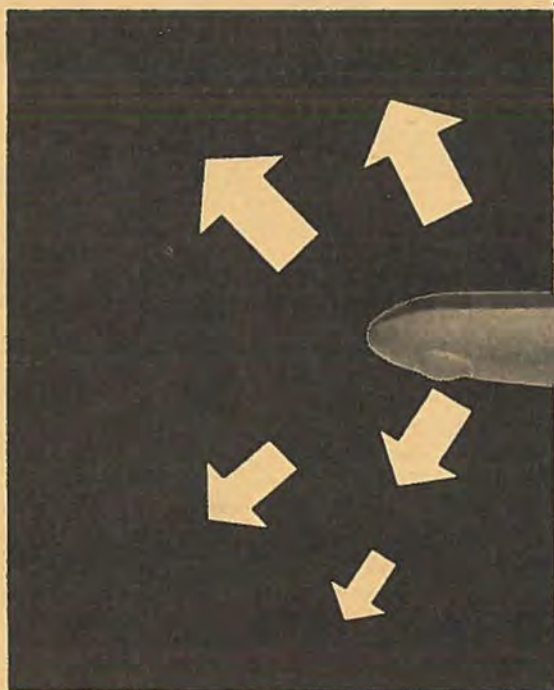
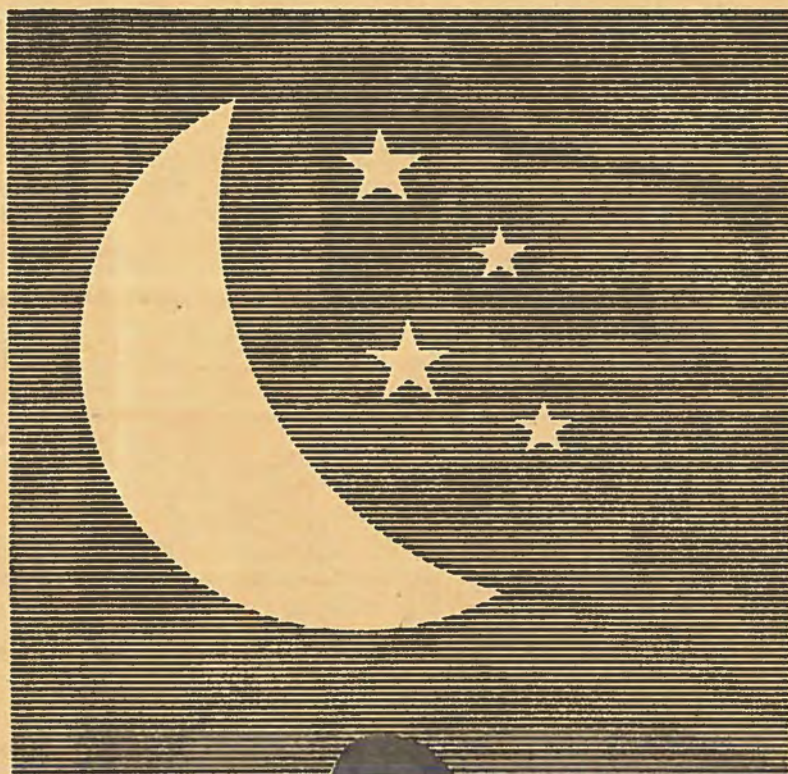
På spørgsmål 11 og 13 om, hvem der gør tjeneste i andre stillinger som militært eller civilt personel, angiver svarene ialt 22 mand (ingeniører, flyveledere, radio- og vejrtjeneste, håndværkere etc.). Heraf er de 18 fra svæveflyveklubberne. Multipliseret op giver det 57 mand.

Endelig aftjener naturligvis mange unge flyveinteresserede deres værnepligt ved flyvevåbnet. Her er opgivet 9 modelflyvere, 36 svæveflyvere og 7 motorflyvere, ialt 52. Multipliseret op bliver det over 150.

Undersøgelsen giver i hvert fald konkret bevis for, at flyvevåbnet henter meget af sit kvalificerede mandskab fra flyveklubbernes rækker. Og undersøgelser i andre lande viser, at frafaldsprocenten under uddannelsen er meget mindre for disse, end den er for folk, der ikke tidligere har haft tilknytning til flyvning. Især skal frafaldsprocenten være ubetydelig ved flyveruddannelsen, mens den er på ca. 50 % ellers.

Næste gang skal vi se på betydningen for den civile flyvning.

N.F.11
... dens radar
gør nat
til dag



ARMSTRONG WHITWORTH
N.F.11

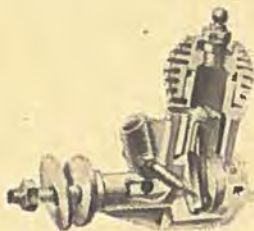
Hverken mørke eller skyer kan værne den fjendtlige bombemaskine mod opdagelse og ubarmhertig forfølgelse af N.F.11 natjageren. Vejledet af sin fintmærkende, vidtrækkende radar er N.F.11 lynhurtig, let at manøvrere, har en fantastisk stige-evne og er svært bevæbnet med fire 20 mm kanoner i vingerne. Efter produktions-orde, udstedt til Armstrong Whitworth Aircraft, er leverancer allerede i gang til R.A.F. Denne dødbbringende natjager overtager nu en hovedopgave i Vesteuropas forsvar.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
 BAGINTON, COVENTRY, ENGLAND

MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY GROUP
 PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN

GLØDHOVEDMOTOREN

bliver mere og mere udbredt



Snit gennem en moderne glødhovedmotor.

GLØDHOVEDPRINCIPPET har været kendt i over 50 år, men først i de senere år har man taget det i brug til modelmotorer, og også her i landet vinder glødhovedmodelmotorerne stadig større udbredelse.

De kan betegnes som en mellemting mellem dieselmotorerne, hvor tændingen fremkommer ved kompressionsvarmen, og den almindelige benzinsmotor med elektrisk tænding, idet der skal elektrisk strøm til at starte glødhovedmotoren, men ikke til at holde den i gang.

Princippet er, at der i glødhovedet sidder en lille platintråd, en kvart mm eller mindre i diameter. Når den udsættes for alkoholdampe, bliver den varm og kan tænde dampene. Til start af motoren er det dog ikke nok. Her må man sætte strøm til, der får tråden til at gløde.

Strømmen tages bedst fra en akkumulator, da glødhovedet bruger megen strøm, 2—3 ampère. Et tørbatteri bruges alt for hurtigt op. Spændingen må ikke være for høj, kun 1½ til højst 2 volt. Da strømkilden kun bruges til start af motoren, behøver hver mand ikke sit anlæg, men man kan slå sig sammen om det i klubberne og derved fordele udgifterne.

Fordele og ulemper

Man kommer ikke uden om, at dieselmotoren er simplest at have med at gøre. Den klarer sig uden elektrisk udstyr, er ikke så kræsen og forslugen med brændstof og kan bedre reguleres i hastighed.

Det bliver noget mere kompliceret og derfor også dyrere med glødhovedmotoren. Mens dieselmotoren stort set er overlegen i den lille klasse (under 2,5 cm³), så kan man imidlertid få bedre præstationer ud af glødhovedmotoren i de større klasser, og det er grunden til dens anvendelse.

Da kompressionen er konstant (forøvrigt noget mindre end for dieselmotoren), kan den kun reguleres ved det anvendte brændstof, og den kan almindeligvis kun yde sit bedste ved en ganske bestemt blanding. De mindre motorer er mere kræse end de større.

Brændstof

Standardbrændstoffet for glødhovedmotorer er metylalkohol, hvortil naturligvis må sættes en smørelolie. Hertil er amerikansk olie bedst. Forholdet kan f.eks. være 2 til 1, men selv 20 % amrk. olie kan være tilstrækkelig. Den simple blanding af metylalkohol og amrk. olie er bedst egnet til motorer med forholdsvis højt kompressionsforhold.

I mange tilfælde (og især ved lavt kompressionsforhold) er det en fordel at tilsætte visse nitroparafiner, f.eks. nitrometan eller nitropropan. På nogle motorer forøger de topydelsen, på andre ikke. Men de letter i hvert fald motorens start og får den til at løbe jævner.

Hvor meget, der skal blandes i, afhænger af den pågældende motor. Der kan være tale om 25 %, eller en god standardblanding kan bestå af 3 dele metylalkohol, 2 dele amerikansk olie og 3 dele nitrometan. Men iøvrigt må man rette sig efter fabrikantens anvisninger.

Brændstoffet har en særlig ulempe, nemlig at det angriber og opløser den dope, der almindeligvis anvendes til modellerne. For at undgå det, må man dope med andre stoffer, som er modstandsdygtige mod alkohol. I udlandet sælges sådanne doper, men fordi de er gode mod alkohol, behøver de ikke at være det mod andre brændstoffer.

Desværre er disse brændstoffer dyre, og glødhovedmotoren har et ret højt forbrug, så det går ud over pengepungen.

Glødhovedet, der af og til må udskiftes, koster også penge, og man må derfor som helhed regne med lidt større omkostninger for glødhoveddrift end dieseldrift.

Skal man nå op på de store ydelser, f.eks. i hastighed, er et godt kendskab til brændstoffer af betydning. De store hastighedseksperter tager endda hensyn til luftens temperatur og fugtighedsgrad, når de blander brændstof.

Særligt egnet til hastighed

Det er især, når man vil flyve hurtigt, at glødhovedmotorerne har deres store fordel. De opnår ofte særligt store omdrejningstal og har deres største ydelse ved høje omdrejninger. Både til ren hastighedsflyvning og til holdkapsflyvning er de meget anvendt, men naturligvis kan de også bruges til kunstflyvning og i fritflyvende modeller.

Modelflyvernes repræsentantskabsmøde

Repræsentanter for modelflyveklubber fra næsten alle landets egne mødtes den 2. marts i slut og sne til det årlige møde, der afholdtes i Odense Model-Flyveklubs lokale med Jørgen S. Petersen som dirigent.

På mødet, der varede hele fem timer, blev der aflagt detaljerede årsberetninger fra modelflyverrådet, uddelt et væld af vandrepokaler og diskuteret aktuelle emner.

Især var den nye ordning af distriktskonkurrencerne til debat, og der var nogenlunde lige stor stemning for de gamle og de nye regler. Efter en lang diskussion blev det med 16 stemmer mod 14 henstillet til rådet at indføre den gamle ordning for 1953.

Der blev nedsat et udvalg til at udarbejde regler for holdkapsflyvning med linestyrede modeller, så de efter gennemprøvelse kan vedtages næste år.

Efter at den regnskabsmæssige oversigt over modelflyvevirksomheden i 1951 var gennemgået, besluttede modelflyverne enstemmigt at hæve kontingentet for 1953 (der indbetales i i november 1952) til 5 kr. for senior- og 3 kr. for juniormedlemmer.

Vælgene var genvalg.

TYPEHJØRNET

Bell 47 D



Enmot. helikopter m. tobladet hovedrotor og en halerotor. Første flyvning i slutningen af 1945. Udviklet af Bell Model 30 (1943). Bell 24 D var den første helikopter, som fik luftdygtighedsbevis gældende for erhvervsflyvning (8. marts 1946). To Bell 47 D-2 er bestilt af flyvevåbnet, som bl. a. vil anvende typen på Grønland. De første danske piloter har allerede gennemgået uddannelse i Frankrig. Bell 47 D har flere gange været præsenteret i Danmark af det svenske helikopter-firma Ostermanns Aero AB — bl. a. ved flyvestævner og dyrskuer. Typen anvendes til redningstjeneste af USAF (under betegnelsen H-13B) og USNavy (HTL-3). Bygges af Bell Aircraft Corp., N.Y., USA.

Motor: 178 hk 6-cyl. Franklin 6V4-178-B32 boxermotor (ell. 200 hk. 6-cyl. Franklin 6B4-200-C32).

Data: Hovedrotor-diam.: 10,72 m. Krop-længde: 8,33 m. Højde: 2,79 m. Bladareal: 3,28 m². Rotorareal (areal af hele rotor-cirklen): 89,65 m². Rotorbelastning (beregnes af rotorareal): 11,22 kg/m². Tomvægt: 626 kg. Fuldvægt: 944 kg. Max.h.: 147 km/t. (0 m.). Marchh.: 128 km/t. Landingsh.: 0 km/t. Flyvestrækkn.: 342 km. (2,3 tim.). Tjenestetoph.: 3.965 m. Stigehastigh.: 313 m/min. Besætn.: 1 plus 2.

Vigtigste kendetegn.

(Vigtigste kendetegn for helikoptre er kroppens form, rotorernes antal, rotorakslens (slernes) placering og udseende samt understellet art).

Forfra: Enkel hovedrotor m. u-indklædt rotor-aksel. Stort glasdækket cockpit.

Nedefra: Bred forkrop, slank bagkrop. Lille stabilisator nær halerotor. Fire-hjulet understel.

Fra siden: Enkel rotor m. u-indklædt rotor-aksel. Halerotor. Vandret kropoverside. Stort glasdækket cockpit. Rotoren er placeret umiddelbart bag cockpit.

NB. Version m. ubeledet stålørskrog findes, ligesom med- og pontonunderstel kan forekomme. Pudringstanke kan være påhængt kroppens sider (på begge sider af motoren, som er begravet i kroppen umiddelbart bag cockpitet).

O. O.

HANGARFLYVNING

Hvad et dansk flyveblad skrev i 1911: "...men så personbefordringen (i luften), jeg skal til at begynde med indrømme, at den er mulig, d. v. s. teknisk, flyve- og maskinteknisk mulig. Men trafikmæssig set umulig. Hvad fragtbefordringen angår, så behøves næppe nogen påvisning af, at den aldrig vil finde sted ad luftvejen..."

Endvidere: I England har nogle sportsinteresserede unge mennesker tænkt sig at spille golf pr. flyvemaskine. Endnu har de ikke realiseret denne plan, men de håber i en nær fremtid at kunne gøre et forsøg.

... Den italienske flyver Manifuro er bleven udnævnt til kongelig hofflyver af kong Victor Emanuel efter at have foretaget en flyvning, som det italienske kongepar overværede.

*

I Sverige blev to elefanter anbragt i en DC-3, medens eksperter undersøgte deres muligheder for at bevæge sig, ånde o. s. v. Derefter blev elefanterne atter ført ud, da man blot ville være rede, hvis nogen en dag skulle ønske en sådan transport udført.

På Merrill flyveplads i Alaska krydser en hovedvej en af de lange startbaner. En lyskurv er derfor opsat til regulering af trafikken på jorden og i luften.

Filmsstjernen *Kirk Douglas* fløj nærved 5.000 km fra Hollywood til Stamford for at sige tre ord i en film, som optoges der.

Junkers G-38 „Flyvende Vinge“, ofte set på Kastrup før krigen, havde flaps eller bremseklapper anbragt på selve det 4-hjulede understel.

EGE.

VIL DE MED TIL VM I SPANIEN?

Vi arrangerer en selskabsrejse til Paris—Spanien—Mallorca i tiden 28/6 til 13/7. Benyt lejligheden til at overvære verdensmesterskaberne i svæveflyvning. 16 pragtfulde dage for kun ca. 895,00 kr. Forlang nærmere oplysninger.

Lærernes Intern. Rejsebureau.
Kaj Nielsen. Aalborg.

„BROOMWADE“

Luftkompressor og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m. v.



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

KALENDER

Modelflyvning:

- 15/4 Frist for tilmelding t. USA-udveksling.
- 15/4 Frist f. tilm. til DM og udtagelse.
- 18/4 Frist f. betaling af gebyr til DM.
- 20/4 Distriktskonkurrence nr. 1 (linestyrede).
- 9/5 Udtagelseskongurrence og DM for fritflyvende modeller (A, C, D). Odense.
- 19/5 Frist f. tilm. og gebyr t. sommerlejr.
- 22/5 Distriktskonkurrence nr. 2 (fritflyvende).
- 3/6 Frist f. forsøkt tilm. t. sommerlejr.
- 15/6 Distriktskonkurrence nr. 2 (linestyrede).
- 30/6 til 5/7 Sommerlejr.
- 2/7—5/7 Nordisk landskamp (Vandel).
- 3—7/7 VM-Wakefield (Sverige).
- 24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
- 14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
- 14/9 VM for gasmotormodeller (Schweiz).
- 12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
- 31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

- 1/4 Flyvedagskonkurrencerne begynder.
- 15/4 Frist for tilm. t. USA-udveksling.
- 1/5 Frist f. tilm. til flyveskolen til nedsat gebyr.
- 3/6 Sidste frist for tilmelding t. skolen.
- 30/6—13/7 Verdensmesterskab (Madrid).
- 6/7—31/8 Svæveflyveskole.
- 30/9 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

- 24—25/5 Int. navigationskonk. Auster Flying Club.
- 25/5 Rallie de la Foire de Paris.
- 31/5—2/6 Int. rally i Cannes.
- 31/5—2/6 Int. rally i Champagne.
- 14—15/6 Int. rally i Pons (Fr.)
- 15 ell. 22/6 Int. rally i Montauban (Fr.)
- 22/6 Int. rally i Aix les Bains (Fr.)
- 6—7/7 Int. rally i Auvergne (Fr.)
- 20—27/7 Int. uge i Rimini Venise (It.)
- 2/8 Daily Express int. konk. (Engl.)
- 2—3/8 ILSY-stævnet, Ypenburg (Holl.)
- 16—17/8 Int. rally i Sables d'Olonne (Fr.)
- 23—24/8 Int. rundflyvning i Dolomiterne.
- 31/8 ell. 7/9 Skandinavisk konkurrence.

Møder og udstilling etc.

- 3—11/5 FAI generalkonference (Madrid)
- 24—27/6 Int. udstilling i Venise (It.)
- 2—7/9 Opvisning i Farnborough.

*

En amerikansk søndagspilot, som fløj lavt hen over en fodboldbane og råbte „Hvorledes står det?“, fik svaret nogle dage senere i retten: 100 dollars i bøde!

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i
svæveflyveklubberne

- Kontrolbog for startspil. kr. 4.75
- Fartøj-journal 6.00
- Flyve-journal (ny udgave) . 3.00
- Arbejdsbog 0.85

Ekspederes fra

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

„CELOSE“
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse

med Forskrifterne i B.E.S.A.

Specifikation 2 D 101

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske
samt Identificeringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Hvidovrevej 294 C, Valby.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

KDA indbyder til flyverbal i København

Lørdag den 26. april inviterer KDA sine medlemmer med ledsagere til et stort flyverbal i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, kl. 1800.

Aftenen indledes med en hyggelig lille middag, bestående af tarteletter med høns og asparges, helstegt svinekam med kompot og salat samt islagkage confiture.

Fra kl. 2000 til kl. 0100 bal.

Prisen for deltagelsen i middagen plus baltegn er 12 kr. (heri ikke indbefattet betjening og drikkevarer).

For de, der ikke ønsker at deltage i midt-dagen, kan der løses baltegn à 2 kr. Anmeldelse om deltagelse i middagen og ballet sker ved personlig henvendelse til KDA's kontor eller ved indbetaling af beløbet på girokonto 256.80 senest mandag den 21. april.

I aftenens løb vil der blive underholdning af forskellig art.

Påklædning: mørkt tøj.

Teorikursus i Århus

Efter at Århus har fået sin privatflyveplads, er der kommet gang i Århus Flyveklubs virksomhed. Klubben har bl. a. oprettet et teorikursus, som er startet med over 30 deltagere.

Nye bøger i biblioteket

Fritz Stamer: Wege über Wolken. (1951).
Congrès des chronometreurs sportifs. (1949).
KSAK's medlemsboks 1948.

Terminologi vedr. reaktionsdrift af luftfart.
Erfahrungsbericht Segelflug 1—10.

Erfahrungsbericht Segelflug 11.

KSAK: Årsrapport över den statsunderstödda segelflygverksamheten 1946—47.

do. 1948—49.

do. 1949—50.

Veubeke: Bulletin Service Technique de l'Aéronautique (Bruxelles 1951).

Aeromodeller 1951. (England).

Propel 1951. (Danmark).

Looping 1951. (Sverige).

Bergman, Norrvi & Svensson: Ett År i Luften 1952.

George Kimble: The Weather (England 1951).

B. J. Hurren: Fellowship of the Air (Jubilee Book of the Royal Aero Club 1901—1950).

F. W. Schmitz: Aerodynamik des Flugmodells.

Forårsfest i Sportsflyveklubben

Lørdag den 1. marts havde Sportsflyveklubben i København indbudt sine medlemmer til en sammenkomst med dans i K. B. hallens pejsesal, og aftenen fik et overmåde vellykket forløb. Den havde samlet et par hundrede glade deltagere. Næstformanden, Erik Jensen, bod velkommen til aftenen, som indledtes med spisning. Derefter tog dansen sin begyndelse. I aftenens løb uddelte KDA's generalsekretær, kaptajn John Foltmann, Sportsflyveklubbens gyldne vinge til de flyvere, som havde fået certifikat i løbet af 1951. Der var 13 tilstede af ialt 15. Kommunelærer Wm. Nielsen rettede en tak til KDA, fordi Aeroklubben ved sin økonomiske støtte havde muliggjort gennemførelsen af de billige teorikursus. Endvidere uddeltes en række diplomer til deltagerne i de afsluttede teorikursus. Skuespiller Helge Kjærulff-Schmidt fortalte morsomme historier. Inden den vellykkede aften sluttede, overrakte kommunelærer Wm. Nielsen prisen til vinderen i medlemskonkurrencen. Den heldige blev den energiske Ludvig Hansson, som havde skaffet 20 nye medlemmer til klubben. Medlem nr. tyve hvervede Ludvig Hansson samme aften.

KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.

Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.

Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Bjørn Thøgersen.

MODELFYVERADET

Formand: Kommunelærer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),

Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.

Generalsekretær: Salgschef Max Westphall,

Hostrups Have 60, telf. NORA 9011.

KDA's

ordinære generalforsamling

Kongelig Dansk Aeroklub indkalder hermed sine medlemmer til ordinær generalforsamling torsdag den 17. april d.å. kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade.

Dagsorden ifølge lovens § 14 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.

OBS: Husk at medlemskort skal medbringes.

Nye medlemmer

Distriktschef P. Horn, DDPa

Mejerist Arne Michael Larsen

Jørgen Bruhn

Salgschef i SAS H. Davids Thomsen

Trafikinspektør Helge Skjoldager

Chauffør Kai Haaland

Telegrafistelev Jørgen Nielsen

Chauffør Svend Torp

Lærer Preben Lund

Direktør i SAS Viggo J. Rasmussen.

★

FAI-emblemmer



KDA har endnu en lille rest af FAI-emblemmerne tilbage. Prisen er kl. 7,50 for emblemet for flyvere og kr. 6,00 for emblemet for ikke-flyvere. Beløbet kan indsendes til KDA på giro nr. 256.80. Den næste sending emblemmer, som kommer hjem, bliver dyrere.



Fru Gudrun
Krebs død

Aeroklubbens mangeårige sekretær, fru Gudrun Krebs, er natten mellem 1. og 2. marts afgået ved døden. Fru Krebs var enke efter direktør i Det Danske Luftfartsselskab ingeniør K. Krebs, som døde i 1935. Da DDL dengang ikke havde nogen pensionsordning, måtte fru Krebs klare sig selv og sine to børn, og dette formåede fru Krebs på en mønsterværdig måde. Hun fik en lotterikollektion og ansattes samtidig som sekretær i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, som aeroklubben hed dengang, og i de mange år, der er gået, har fru Krebs varetaget sit arbejde som sekretær og kassererske med den største pligt-opfyldelse og interesse. Lige indtil 1944 var det fru Krebs alene, som passede kontoret, og samarbejdet med bestyrelsen har altid været det bedste og mest loyale. En af de første dage i januar blev fru Krebs ramt af en hjerneblødning i forbindelse med en blodprop og måtte på hospitalet. Midt i februar kunne hun dog udskrives for at påbegynde en længere rekreation, men et nyt anfald berøvede hende livet.

Danske Flyvere's generalforsamling

Under ledelse af lrs. Børge Moltke Leth afholdt Foreningen Danske Flyvere sin ordinære generalforsamling tirsdag den 26. februar.

Formanden, direktør Knud Lybye, indledede sin beretning med at mindes de medlemmer, som var afgået ved døden i 1951.

Foreningens medlemstal var ved udgangen af 1951 ialt 380, bestående af 1 æresmedlem, 36 overordentlige medlemmer og 343 ordinære medlemmer. I årets løb havde været afholdt en række foredrag og andre sammenkomster. Foreningen havde fortsat med at nedlægge blomster på afdøde kammeraters grave.

Kassereren, cigarhandler Rud. Olsen, aflagde regnskabet, for hvilket der enstemmigt blev givet decharge. Foreningens fond var nominelt på 86.000 kr.

Det vedtoges at bibeholde kontingentet 16 kr. årligt for 1952.

Fundatsen for oprettelsen af et blomsterfond blev enstemmigt vedtaget.

Til bestyrelsen genvalgte dir. August Jensen, og nyvalgt blev kaptajnerne H. R. Hummelgård og H. O. C. L. Tonnesen. Til suppleanter genvalgte luftfartsinspektør L. M. S. Jacobsen, og nyvalgt blev flyverløjtnant Kofoed Jensen. Til revisor genvalgte prokurist Poul Hølfelt, og nyvalgt blev statsaut. revisor Iver H. Iversen.

FAI-rekorderne.

Da FAI-rekorderne efterhånden er så tallose, så kun få kan hitte rede i dem, vil vi fremtidig kun offentliggøre de mere interessante. Komplette lister fra FAI kan ses i KDA.

Den i sidste nummer omtalte varighedsrekord for to-sædede svæveplaner på 53 t. 04 min. den 4.—6.2. er blevet anerkendt. Den blev sat af Albert Carras og Jean Branswick på en Castel-Mauboussin CM-7.

Distance-målrækorden for to-sædede blev den 19.7.51 af polakken Pawlikiewicz med passager sat op til 511 km på en Ruraw/Kranich.

Og den 1.7.51 satte en polsk dame Lucyna Wlazio returmålflyvningsrekorden for kvinder op til 248 km.

PROGRESS

Rolls-Royce

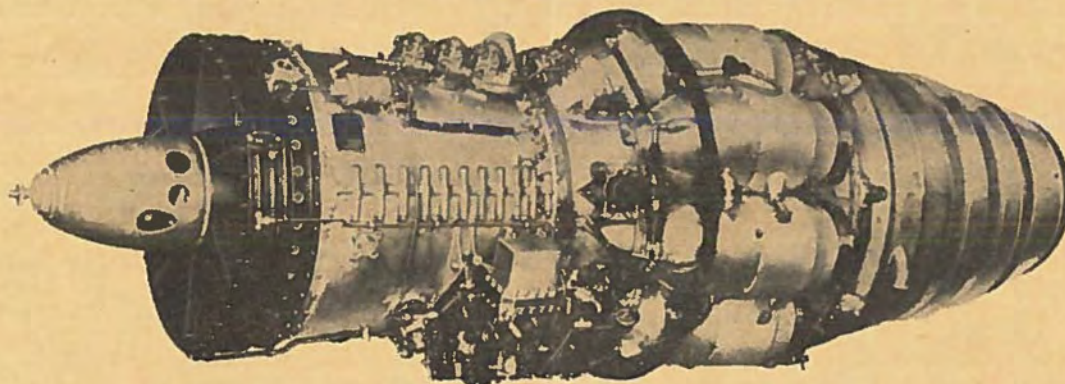
powers

Britain's first

four-jet

Bomber,

the Vickers "Valiant".



The

Rolls-Royce "Avon"

jet engine

is in quantity

production.

ROLLS-ROYCE  Aero-engines

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.



SAS... si bon



Det er forår i Paris — flyv derned med

Nat-Pariseren

Natpariseren skal starte.
Hvilket festligt eventyr!
Vi skal sejle mellem stjerner,
vi skal flyve over skyer.

Byens vartegn, Eiffeltårnet,
springer frem fra Seinens dis.
Natpariseren er fremme!
SAS . . si bon! Paris, Paris!

Sigfred Pedersen.

Natpariseren har daglig afgang
fra København, Dagmarhus, kl. 22,20
og ankommer til Paris, Le Bourget,
kl. 2,50. I modsat retning: afgang
fra Gare des Invalides kl. 2,20
og ankomst i Københavns Lufthavn kl. 7,10.

Pris: tur/retur **kr. 567,—**

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



BILLETTER OG ALLE OPLYSNINGER I REJSEBUREAUERNE. BESTIL BILLET I GOD TID!

PRIS
Pr. årgang kr. 9.00
Pr. nummer 75 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

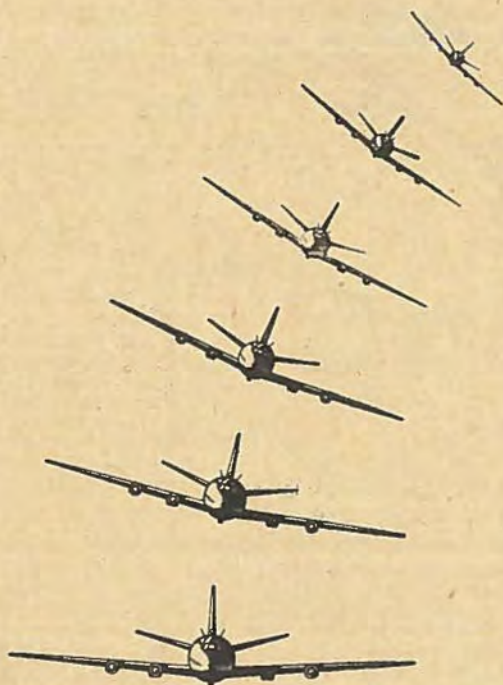
25. ÅRG. NR. 5

— MAJ 1952 —

PRIS 75 ØRE

Ny tidsalder

FOR CIVILFLYVNING



16. JULI 1948.

Første flyvning med Viscount 630, verdens første propel-turbine fly.

15. SEPTEMBER 1949.

Viscount var det første fly med turbine-motor, der fik normalt luftdygtighedscertifikat og det første britiske fly, der fik »C of A« i overensstemmelse med de sidste I.C.A.O. betingelser.

29. JULI 1950.

Viscount begynder en serie BEA flyvninger til Paris og Edinburgh og bliver det første turbinedrevne fly, der transporterer betalende passagerer.

3. AUGUST 1950.

BEA beordrer de første 28 Viscount fly.

28. AUGUST 1950.

Første flyvning med Viscount 700, prototype til BEA »Discovery« klasse.

FEBRUAR/MARTS 1951.

Aer Lingus og Air France meddeler, at man har beordret Viscount.



**VICKERS
VISCOUNT**

B.E.A. „Discovery“ Klasse.



OA143

VICKERS-ARMSTRONGS LTD. • AIRCRAFT DIVISION • WEYBRIDGE • ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Central 6395, København V.



Har De
nogensinde
konstrueret en
flyvemaskine?

Prøv engang at stille dette spørgsmål til Sidney Camm, Hawker's chef-konstruktør. Han vil fortælle Dem, at en moderne flyvemaskine ikke er en enkelt mands værk. Idéerne til en moderne jetjager opstår ganske vist i een mands fantasi, men de føres ud i livet af eksperter, konstruktører og teknikere indenfor en lang række områder. De er specialister i „air frame“, aerodynamik, belastning, „wind tunnel“, vægkontrol og hydraulik ... mange mænd, der arbejder på grundlag af mange års erfaringer. Disse forskellige eksperter udgør et team og skaber sammen en fremragende flyvemaskine. På samme måde har Hawker Siddeley gruppen organiseret sine individuelle fabrikker til eet fællesskab, med det formål at skabe bedre flyvemaskiner. Som den største sammenslutning i sin art anvender denne industri-gruppe alle sine vældige ressourcer til opbygning af Den Frie Verdens forsvar.

Ovenfor: Fra venstre til højre:
S. D. Davies, chef-konstruktør hos
A. V. Roe. W. S. Farren, teknisk
direktør, A. V. Roe. S. Camm, chef-
konstruktør, Hawker Aircraft,
T. O. M. Sopwith, bestyrelses-
formand, Hawker Siddeley Group,
Sir Frank Spriggs, adm. direktør,
Hawker Siddeley Group.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 5

Maj 1952

25. årgang

Klubbernes betydning for flyvevåben og civilluftfart

J dette og foregående nummer af FLYV har vi bragt resultaterne af den undersøgelse, KDA har foretaget med flyveklubbernes hjælp for at få konkrete oplysninger om den betydning, som flyveklubberne har for tilgangen til flyvevåben og civilluftfart.

Kun hvis en sådan undersøgelse gennemføres regelmæssigt i en årrække, kan man få virkeligt nøjagtige resultater, og selv da afhænger det af de skiftende bestyrelsers kendskab til medlemmerne.

Men den foretagne undersøgelse har medført, at KDA har fået opgivet et betydeligt antal navngivne klubmedlemmer, der er blevet militærflyvere, civilflyvere etc. Herudfra har man foretaget en beregning over det sandsynlige virkelige antal.

Resultaterne viser glædeligt nok, at flyveklubberne gennem deres virksomhed i betydelig grad bidrager til at skabe tilgang til flyvevåbenet, noget der har særlig betydning under den nuværende oprustning, hvor der må anvendes meget betydelige beløb til annoncering o. lign.

I mange lande har man anerkendt klubbernes betydning for tilgangen og giver dem en meget betydelig statsstøtte, hvorved klubbernes indsats bliver endnu mere virksomhedsfuld. Vi behøver ikke gå længere end over sundet, hvor den svenske stat på det svenske flyvevåbens initiativ giver betydelige beløb til svensk model- og svæveflyvning.

Denne store økonomiske støtte giver man, fordi det kan betale sig. Man opnår en forøget tilgang af flyveinteresserede ungdom; og det har vist sig, at klubbens „sortering“ har medført, at de unge, der kommer fra klubberne, gennemgående er bedre kvalificeret. Deres frafaldsprocent er betydelig lavere, og derved sparer man penge til den første uddannelse af folk, der senere falder fra.

Lad os håbe, at man også i Danmark efterhånden kan nå frem til et lignende system til gavn for landet, flyvevåbenet og flyveklubberne.

Så er

FLYVELOTTERIET 1952 i fuld gang

SA skal vi til at sælge løs igen. Flyvelotteriet skal have afsat 100.000 lodsedler, og det skulle helst ske så hurtigt som muligt. Salget begynder den 1. maj og slutter den 15. juni. Men så længe må lodsedlerne ikke være ude, med mindre det er bombesikkert, at der bliver totalt udsolgt. Derfor er vi nødsaget til at hjemkalde de ikke-solgte lodsedler så betids, at de er lotteriets kontor i hænde senest den 31. maj. Derved bliver der en periode på fjorten dage tilovers, hvor vi kan arbejde på at få solgt de resterende lodsedler andre steder. Derfor er det magtpåliggende, at denne afleveringstermin overholdes fra klubbernes side. Det er så magtpåliggende, at vi er nødsaget til at sige: »Den klub, som ikke indsender rettidig, har fortabt sin ret til andel i flyvelotteriets overskud«. Vi må og skal have lotteriet udsolgt til bedste for klubberne selv. Hvis en klub på et meget tidligt tidspunkt bliver klar over, at den har vanskeligheder med salget, så beder vi den indstændigt om at returnere lodsedlerne, således at de kan forsøges afsat andetsteds, og ikke ligger hen til ingen nytte. Hver enkelt lodseddel skal arbejde i hele salgsperioden — med mindre den er blevet solgt forinden.

Gevinsterne.

Hovedgevinsten har vi sat til »Køb hvad De vil for 10.000 kr.«, og det er i hvert fald en gevinst, som er værd at vinde. Dernæst er der flyverejser med SAS for 2 personer til henholdsvis London, Paris, Oslo og Stockholm og retur; så er der en knallert — og endelig er der mellem 200 og 300 sjældne gevinster fra hele verden. Det er SAS, der har hjulpet os, og det er SAS, der flyver gevinsterne hjem til os fra alle de lande, hvor SAS har stationer. Vi får tæpper fra Persien, dametasker af krokodilleskind fra Ægypten, skønne mosaikarbejder ligeledes fra Ægypten, sjældne og meget smukke dametasker af ægte zebraskind fra Kenya i Østafrika, hvorfra der også kommer en del meget eftertragtede negerskulpturer. Fra Syrien kommer der kostbare sølvarbejder og mosaikarbejder, fra Japan dejlige silkekimoner og lakarbejder; kunsthåndigt broderede læderpuder fra Dakar i Vestafrika, sjaler fra Spanien, kobberarbejder fra Chile, smukt udskårne elfenbensarbejder fra Indien, sølvskrin fra Siam, alligatortasker fra Brasilien o.m.m. Kort sagt, vi får gevinster til flyvelotteriet, som alle andre vil misunde os.

Find på nogle morsomme og originale salgsmetoder.

Der er selvfølgelig mange måder at få solgt lodsedler på, men noget, der er sikker på at give bonus, er et velorganiseret lodsedelsalg indenfor den kreds af foreninger, kontorer, værksteder, fabrikker el. lign., som De kender. Så er der gadesalg, salg fra biler, salg foran et udstillingsvindue o. m. a. Apropos udstillingsvindue — i denne forbindelse kan vi give Dem en god ide. Det var vist nok Cowboy, som først lancerede ideen. Få arrangeret en vinduesudstilling, bestående af et pengeskab, hvorfra det vælter ud med pengesedler. Det skal illustrere hovedgevinsten på »Køb hvad De vil for 10.000 kroner«, og den ide er i hvert fald sikker på at skulle trække folk til. Salg fra køretøjer af enhver art har også vist sig at være meget indbringende, så er det ligegyldigt om køretøjet er en bil, en hestedroske eller en trækvogn (pyntet som frugtvogn el. l.).

Flyvelotteriets trækningsavis.

Resultatet af flyvelotteriets trækning har hidtil været bekendtgjort i en række dagblade, men det har haft sine ulemper, fordi man kun kunne se, at nummeret var kommet ud, men ikke gevinstens art. Såfremt det af bekendtgørelsen i bladene også skal fremgå, hvad gevinsten består af, kommer annoncen til at fylde for meget, eller rettere sagt: den bliver for dyr. Vi har regnet ud, at en bekendtgørelse af dette flyvelotteris ca. 300 numre i det sædvanlige antal aviser, vil komme til at koste over 3000 kroner, og det er for stor en belastning af flyvelotteriet. Derfor har justitsministeriet givet os tilladelse til at udgive en trækningsavis, som vil blive forhandlet fra kiosker og andre salgssteder til en pris af 15 øre. Og disse 15 øre skal ikke afregnes. Vi tror, at denne fremgangsmåde er god, og den er under alle omstændigheder meget billigere end annonceringen.

* * *

Der kunne siges mangt og meget endnu om flyvelotteriet, men det ville alt sammen være spildt ulejlighed, hvis ikke alle klubberne og alle medlemmerne var besjælet af den hellige ild og vidste — at flyvesportens udvikling i Danmark står og falder med flyvelotteriets salgresultat. Men vi kender medlemmerne og stoler på dem.

Held og lykke med salget!

Flyvelotteriet.

KDA's virksomhed i 1951

Formandens beretning ved generalforsamlingen

ÅRET 1951 har været særdeles begivenhedsrigt, hvad aktiviteten indenfor KDA angår. Her skal blot kortelig nævnes følgende begivenheder, som har præget virksomheden: Det store internationale Rally i Danmark, udvekslingen af unge flyveinteresserede mellem Danmark, Canada og USA, flyvelotteriet, de mange kursus og foredragsaftener rundt om i landet, de mange danske privatflyveres deltagelse i rally'er i udlandet, svæveflyvernes danmarksmesterskaber o. m. m.

* * *

I løbet af 1951 har der været en netto-tilgang af 60 personlige medlemmer, således at det samlede medlemstal pr. 31. december 1951 var følgende:

- 7 æresmedlemmer
- 27 livsvarige medlemmer
- 42 firmamedlemmer
- 503 personlige medlemmer

I alt 579 medlemmer. Heraf er imidlertid senere blevet slettet 12 personlige medlemmer og 1 firmamedlem på grund af henholdsvis kontingentrestance og likvidation.

Hertil kommer ialt 2537 organisationsmedlemmer, som fordeler sig på 93 klubber således:

- Motorflyveklubber: 14 (14) klubber, 1222 (ca. 1400) medlemmer.
- Svæveflyveklubber: 27 (27) klubber, 506 (458) medlemmer.
- Modelflyveklubber: 52 (47) klubber, 809 (711) medlemmer.

Tallet i parentes angiver pr. 31/12 1950.

Blandt aeroklubbens personlige medlemmer er i årets løb følgende afgået ved døden:

- Fabrikant Boris de Voss, Hillerød.
- Kaptajn Axel Nissen, Serridslevgaard.
- Grosserer O. Willer Petersen fra Firmaet Petersen & Albeck.

Møder og foredrag.

Der har i årets løb været afholdt følgende foredrag:

8. januar: Civilingeniør *Per Meulengracht* talte om »Uden motor til 11 kilometers højde«. I forbindelse med foredraget blev der vist tre pragtfulde farvefilm.

7. februar: Formanden for British European Airways bestyrelse, Marshal of the Royal Air Force, *Lord Douglas of Kirtleside*, talte på engelsk om »The Future of Turbine Aircraft in Civil Aviation«. Efter foredraget, der fandt sted på hotel d'Angleterre, havde KDA arrangeret en souper, hvori deltog et ret stort antal af KDA's medlemmer.

6. marts: Formanden for Dansk Selskab for Rumforskning, cand. mag. scient. *E. Buch Andersen*, fortalte om »Fra Raket til Rumskib«. Foredraget var ledsaget af lysbilleder.

21. april: KDA havde indbudt sine medlemmer til et flyverbal. Forinden var arrangeret en lille middag, hvori deltog over 120 medlemmer med ledsagere. Det efterfølgende bal, som havde samlet ca. 250 deltagere, fik et overmåde vellykket forløb.

4. oktober: Ingeniør *Per Weishaupt* fortalte om sin rejse til Amerika i foredraget »Med KDA til USA«. I tilslutning til foredraget vist forskellige tonefilm fra USA. Ved samme lejlighed foretoges uddeling af pokaler fra svæveflyvernes danmarksmesterskab samt af motorflyvernes flyvedagspokaler.

15. november: Redaktør *Poul Westphall*, Berlingske Tidende, fortalte om »Bort fra denne Verden«. Foredraget var ledsaget af filmen »White Sand Rock«, som var den første skildring af de nye raketforsøg i New Mexico's orken. Endvidere vist filmen »Faster than Sound«.

10. december: Generalsekretæren viste 3 nye film, som Shell havde stillet til rådighed: »Model Flight«, »Air Parade« og »The History of the Helicopter«. Endvidere filmene »Thunderjet i Kastrup« og »Han blev Flyver«.

Aeroklubbens legat for forulykkede skandinaviske flyveres efterladte.

Legatportionen for 1951, som efter tur tilfaldt Norge, er på indstilling af Norsk Aero Klubb tildelt *Jan Emil Raastad*, hvis forældre omkom ved en flyveulykke. Legatportionen var på 400 kr.

Ærespokalen.

KDA's ærespokal, som er skænket aeroklubben af pressens luftfartsmedarbejdere, blev for året 1950 overrakt generallojtnant *C. Førstev* ved en lille højtidelighed i aeroklubbens lokaler i januar 1951. De tidligere indehavere af pokalen, kaptajn *John Foltmann* og ingeniør *Per Kampmann*, fik ved samme lejlighed overrakt aeroklubbens gyldne plaqueette.

Resume af KDA's arbejde i 1951.

Flyvepladser. KDA har ydet sin bistand ved forhandlinger med myndighederne for at få skabt en flyveplads for privatflyvere i umiddelbar nærhed af Århus. Forhandlingerne er foregået i nøje samarbejde med Århus Flyveklub, og de er resulteret i, at Århus kommune for et par måneder siden har fået forsvarsministeriets tilladelse til at benytte et areal ved Kirstinesminde til privatflyveplads, og kommunen har overdraget Århus flyveklub at indrette og bestyre pladsen.

KDA har atter i 1951 forsøgt at hjælpe svæveflyverne på Sjælland i deres søgen efter egnet øvelsesterræn, og navnlig har man koncentreret sig om Værløse flyveplads. Desværre er alle forhandlinger med flyvevåbnet om benyttelse af Værløse flyveplads til privat svæveflyvning endt med negativt resultat, men KDA har alligevel ikke opgivet håbet om at finde en udvej.

Arbejdet for flyveklubberne. Som et led i at hjælpe flyveklubberne i deres arbejde har KDA (i samarbejde med de respektive råd) været medvirkende ved arrangementet af en række mødeaftener og kursus landet over.

Den 24. februar hjalp KDA med til arrangement af et flyverbal i Esbjerg, hvor

Vestjysk Flyveklub var vært, og den 7. april assisterede KDA ved arrangementet af et flyverbal i Odense, hvor Fyens Flyveklub og Reklameforeningen var værter. I begge tilfælde ydede SAS en værdifuld assistance bl. a. ved fremskaffelse af gevinster til bortlodning.

Der har med KDA's assistance været afholdt foredrag i motorflyveklubberne i Odense, Aalborg, Herning, Fredericia og Thisted. Som foredragsholdere har KDA stillet generalsekretæren og erhvervsflyver *Johs. Thinesen* til rådighed. Modelflyvernes førsteinstruktør, ingeniør *Per Weishaupt*, har holdt en række instruktionsforedrag rundt om i landet. Endvidere har ingeniør Weishaupt — med KDA's assistance — holdt foredrag om sin rejse til USA i Århus, Kolding, Herning, Svendborg, Thisted, Aalborg og Vejle.

Ved velvilje fra luftfartsdirektoratets side har der i april i Aalborg (svæveflyveklubben Aviator), Århus (Århus svæveflyveklub) og Esbjerg (Vestjysk Flyveklub) været arrangeret foredrags- og filmsaftener, hvor vejrtjenesteleder *A. Jacobsen* fortalte om »Vejrfronter«.

Efter aftale med motorflyverrådet tilbød KDA en række motorflyveklubber et tilskud på indtil 600 kr. til oprettelse af teorikursus, hvor eleverne kun skulle betale en kursusafgift på 5—10 kr. Resultatet af dette arbejde har været, at Vestjysk Flyveklub (Esbjerg) oprettede 2 kursus, Midtjysk Flyveklub 1 kursus og Sportsflyveklubben i København 2 kursus med ialt ca. 120 elever. Senere på året blev der oprettet følgende andre teorikursus, som er i gang i øjeblikket: 1 i Varde, 1 i Århus og 2 i København.

For at yde privatflyverne en hjælp med hensyn til pasning af luftfartøjets kompas tilbød luftfartsdirektoratet velvilligst KDA at arrangere nogle kursus i kompas-kompensering. Disse blev, under ledelse af ingeniør *J. Nissen*, afholdt i april, og klubberne i følgende byer ønskede disse kursus:

- Ålborg (1 hold på 10 deltagere)
- Herning (2 hold på ialt 20 deltagere)
- Esbjerg (1 hold på 10 deltagere).

Luftfartsvæsenet afholdt alle udgifter til rejse og lærerhonorar, og KDA retter i den anledning en tak til luftfartsdirektoratet.

I slutningen af året planlagdes — ved luftfartsvæsenets medvirken — en række radiotelefoni-kursus, og disse blev gennemført i februar 1952 i Odense, Vejle og Esbjerg. På de tre kursus var der ialt ca. 40 deltagere, som bestod.

Rally'et.

Det internationale rally i Danmark. I samarbejde med Sportsflyveklubben, Fyens Flyveklub og Vestjysk Flyveklub havde KDA indbudt til et stort internationalt rally i dagene 15.—18. juni. Der blev udsendt indbydelse til 12 lande foruden Danmark. Fra 9 fremmede lande tilmeldtes 53 luftfartøjer med ialt 125 personer. Der deltog 46 luftfartøjer og 102 personer fra 9 fremmede lande, og rally'et blev en overordentlig stor succes. På motorflyvernes budget for 1952 var afsat kr. 11.000,00 til dækning af udgifterne, og disse blev følgende:

Når det har været muligt at afholde de billige teorikursus for motorflyvere i forskellige klubber, skyldes det de meget betydelige tilskud, som flyvelotteriet har ydet.

Tilskud til Sportsflyveklubben, kr.	
Fyens Flyveklub og Vestjyds Flyveklub	7.315,00
Arrangementsudgifter	2.368,50
Tilskud til den afsluttende fest i København	1.097,50
Overskud overført til udveksling med USA	219,00
	ialt 11.000,00
Udgifterne til middagen i København var	9.697,50
70 gæster betalte	3.500,00
Indgået i gaver (fra 22 firmaer)	5.100,00
Tilskud	1.097,50
	9.697,50 9.697,50

KDA bringer en tak til de firmaer og privatpersoner, som ved deres økonomiske bidrag muliggjorde den festlige afslutning af rally'et.

Danske privatflyvere til stævne i udlandet. Danske privatflyvere har i ret betydelig udstrækning benyttet sig af de invitationer til deltagelse i rallies i udlandet, som er blevet formidlet gennem KDA. I årets løb har 4 danske privatluftfartøjer med ialt 113 personer ombord deltaget i 8 rallies i 7 forskellige lande (England, Frankrig, Holland, Schweiz, Sverige, Spanien og Tyskland).

Udvekslingen med USA og besøg i Canada. I april måned foreslog den amerikanske organisation Civil Air Patrol (CAP) at foretage en udveksling mellem 5 unge CAP-kadetter og 5 unge flyveinteresserede danske, og Air Cadet League of Canada inviterede en ung dansker til et 3 ugers ophold i Canada. Alle udgifterne til rejserne og opholdet for de danske deltagere i USA og Canada skulle betales af henholdsvis USA og Canada.

De samlede udgifter til amerikanernes ophold i Danmark beløb sig til kr. 2.823,18. Til dækning af denne udgift modtog KDA som gaver et beløb på kr. 519,00 og yderligere kan forventes at indgå et gavebeløb på kr. 500,00.

Denne udveksling med USA skal gentages i indeværende år.

For mange carnet-reklamationer.

Carnets. Foruden 59 carnets til motorflyvere er der udstedt 1 carnet til svæveflyvere. I denne forbindelse skal nævnes, at KDA har haft — og i øjeblikket stadig har — alt for mange vanskeligheder med fremmede landes toldmyndigheder, fordi de respektive carnet-indehavere ikke sørger for at få deres carnets behørigt stemplet ved ud- og indrejse i de lande, hvor de har været. Alene i 1951 havde KDA 26 reklamationer fra udenlandske toldmyndigheder — eller ca. halvdelen af de udstedte carnets, — og sådanne sager er meget tids-spildende, ikke blot for KDA's administration, men også for de udenlandske og egne toldmyndigheder og fremmede aeroklubber. Da disse reklamationer også kan betyde ekstra udgifter for KDA, må de indehavere af carnets, på hvilke der er reklamationer, være forberedte på, at de ekstra udgifter trækkes fra det stillede depositum på kr. 60,00. De lande, hvorfra reklamationerne er kommet, er følgende: Frankrig, Italien, Holland, Belgien, Luxemburg og Østrig.

KDA og andre landes aeroklubber er vel vidende om, at de nuværende carnets er

meget upraktiske, og derfor har man på et møde i FAI i Paris i marts i år — hvor KDA også var repræsenteret — vedtaget at få toldmyndighederne til at godkende et helt nyt carnet.

Nordisk motorflyvekoneurrence. Den konkurrence mellem nordiske motorflyvere, som var fastsat til afholdelse i august/september 1951, blev efter henstilling fra Norge og Finland aflyst, og de fire nordiske landes aeroklubber har senere besluttet, at den skal afholdes i Oslo den 1. august (el. 7. september) 1952.

Akkvisition for nye medlemmer. I oktober/november startede KDA en propaganda for erhvervelse af nye medlemmer, og denne har foreløbig resulteret i en tilgang af over 60 nye medlemmer. Aeroklubben agter at fortsætte denne kampagne og henstiller iøvrigt til alle sine medlemmer om at virke kraftigt for tilgangen af nye medlemmer.

Boligfonden. Som det gennem meddelelse i FLYV er medlemmerne bekendt, forbedrede KDA i slutningen af året oprettelse af et boligfond.

Man vil skaffe midlerne til veje på den måde, at medlemmerne på deres fødselsdag sender et beløb — stort eller lille — til aeroklubbens postgirokonto, idet de modtager en fødselsdagshilsen vedlagt et indbetalingskort. Desværre er det ikke lykkedes KDA at få oplysning om samtlige medlemmers fødselsdato, hvorfor aeroklubben henstiller til disse at sende meddelelse herom til generalsekretariatet.

Deltagelse i kongresser og møder i udlandet. For at styrke det internationale samarbejde mellem landenes nationale aeroklubber har KDA været repræsenteret (ved generalsekretæren) ved FAI's årskongres i Bruxelles. Endvidere har generalsekretæren deltaget i et møde i Paris, hvor generalsekretærene i de europæiske landes aeroklubber — på initiativ af FAI — var samlet for bl. a. at drøfte 1) Indførelsen af et mere praktisk carnet, 2) Lempelser med hensyn til landingsafgifter for privatflyvere, som besøger andre lande i turistøjemed, 3) Fælles bestemmelser for afholdelse af internationale rallies m. m.

For at fastlægge de nærmere propositioner for den nordiske motorflyvekoneurrence har KDA ved civilingeniør Vagn Prytz deltaget i et møde i Oslo.

Flyvelotteriet. Justitsministeriet havde efter ansøgning givet KDA tilladelse til afholdelse af et lotteri i perioden fra 1. maj til 15. juni. Lotteriets størrelse var på 100.000 lodsedler à 1 kr. Desværre lykkedes det ikke at få afsat samtlige lodsedler, idet der kun blev solgt 84.484 lodsedler. Salget fandt sted gennem flyveklubberne, en række kiosker landet over samt gennem andre salgssteder.

Motorflyvevirksomheden.

Motorflyverne. Der har i årets løb været en ret stor nedgang i motorflyvernes medlemsantal. Pr. 1. januar 1951 var tallet ca. 1400, men pr. 1. januar 1952 var det kun på 1222.

Der blev i årets løb udstedt 63 nye privatflyvecertifikater mod 70 i 1950, 66 i 1949 og 180 i 1948. Antallet af gyldige certifikater er i årets løb steget fra 383 til 392 pr. 1. januar 1952.

Der foreligger desværre ikke nogen samlet oversigt over antal fløjne timer, og KDA henstiller derfor høfligt til motorflyverrådet, at en sådan statistik søges fremskaffet for fremtiden.

Gennemførelsen af det store internationale rally i Danmark i juni forrige år var kun muligt, fordi flyvelotteriet ydede sin meget store støtte.

For årene 1950 og 1951 foreligger kun følgende oversigt over antal fløjne timer, som imidlertid viser en ret stor fremgang i 1951:

	1950	1951
Sportsflyveklubben	886	1649
Fyens Flyveklub	986	680
Vejle Motorflyveklub	—	140
Vestjyds Flyveklub	285	419
Midtjyds Flyveklub	—	1100

Som nævnt andetsteds i denne beretning har 4 danske privatflyvemaskiner med ialt 113 personer deltaget i rallies o. l. til udlandet.

I »Det internationale rally i Danmark«, som fandt sted fra 15. til 18. juni, deltog 5 danske privatflyvemaskiner.

Der har i årets løb været udstedt 59 carnets til motorflyvere.

Svæveflyvevirksomheden.

Svæveflyvningen. Den nedgang i antallet af svæveflyveklubber og medlemmer, der er foregået siden 1945, synes i 1951 at være standstødt. Der er udgået en klub, men genindmeldt en anden.

Der er udstedt 236 diplomer mod 155 i 1950. Stigningen er dog kun tilsyneladende, da der indkom en del fra tidligere år, idet man indførte nye bestemmelser med frist for indsendelse af ansøgningerne. Antallet af beståede diplomprøver har været næsten konstant de sidste år.

Derimod er antallet af svæveflyvecertifikater udstedt af luftfartsdirektoratet steget fra 9 til 39.

Startantallet er steget fra 12.600 til 14.100, klubbernes samlede flyvetid fra 1125 til 1306 timer.

Ved imodekommenhed fra flyvevåbnet kunne svæveflyveskolen på ny henlægges til flyvestation Vandøl, og der deltog ialt et halvt hundrede elever. Som en nyhed gennemføres et repetitionskursus for instruktører, idet samtlige svæveflyveinstruktører efter indførelsen af nye skolingsnormer skal gennemgå et sådant kursus inden udgangen af 1953.

For første gang lykkedes det — trods dårligt vejr forresten — at gennemføre en konkurrence om danmarksmesterskabet. Den første mester blev Aksel Føddersen fra Polyteknisk Flyvegruppe. Flyvevåbnet deltog i konkurrencen og ydede på forskellig måde værdifuld hjælp, bl. a. ved at stille en slæbemaskine til disposition. Også fra anden side mødte vi stor hjælpsomhed ved arrangementet.

Desværre rammes konkurrencerne af en alvorlig ulykke, idet to svæveplaner kolliderede i luften og løjtnant J. K. Kjær og stud. polyt. Erling Svoldgaard Jensen blev dræbt.

Samarbejdet med luftfartsdirektoratet er fortsat og har bl. a. resulteret i nye regler for svæveflyvecertifikat og godkendelse af instruktører.

Svæveflyvningen på Sjælland, især i Københavnsområdet, er meget stærkt hindret af mangel på flyvepladser, men desværre har det ikke været muligt at opnå forbedringer. I Jylland er der omkring de militære flyvestationer indført forbudte og begrænsede områder til nogen gene for svæveflyvningen, og

omkring Københavns Lufthavn er svæveflyvningen ligeledes blevet forbudt.

Dansk Svæveflyvefunds materiel er blevet udvidet med et to-sædet Gö-4-svæveplan ved en byttehandel med to andre planer, og endvidere har man fået indført et havareret Olympia-svæveplan, der nu er under opbygning.

Modelflyvevirksomheden.

Modelflyvningen. Antallet af modelflyveklubber og medlemmer har i 1951 ligget på højde med de hidtil bedste år. Der blev stiftet 11 nye klubber, mens 10 gamle udgik.

Iøvrigt er modelflyvearbejdet videreført af rådet efter de traditionelle retningslinier.

Der er ikke i kalenderåret afsluttet noget klubinstruktorkursus, men der blev dog påbegyndt et sådant sidst på året. Førsteinstruktøren har kun i begrænset omfang haft tid til at aflægge instruktionsbesøg i klubberne.

Der var meget stor deltagelse i modelflyvesommerlejren i Vandel.

KDA sendte et hold til verdensmesterskaberne for svæveflyvere i Jugoslavien, og en af deltagerne blev nr. 3 i konkurrencen. Derimod var Danmark for første gang ikke repræsenteret i den nordiske landskamp, da der ikke meldte sig kvalificerede deltagere. Vinderen af KLM-pokalen i sommerlejren blev af KLM fløjet til Holland og var sammen med hollandske modelflyvere.

Der er nogen nedgang i den hjemlige konkurrencevirksomhed, specielt lokale konkurrencer, hvorimod deltagelsen i distriktskonkurrencerne har været næsten lige så stor som de foregående år. Der er gennemført 5 danmarksmesterskabskonkurrencer om KDA's pokaler, og de bedste resultater fra hele landet i distriktskonkurrencerne blev belønnet med flyvedagens pokaler.

Der blev anerkendt 13 nye danmarkskrekorder, flest på de linestyrede modelleres område, hvor den absolutte hastighedsrekord kom op på 164 km/t.

Endvidere er anerkendt 10 præstationer i kampen om KDA's årsrekordpokaler samt indberettet 13 distanceflyvninger over 5 km.

Der har været stor fremgang i antallet af diplomprøver, der nåede op på 360 mod 192 det foregående år. Fremgangen falder især på de linestyrede modelleres område.

Der blev udsendt 6 numre af meddelelsesbladet »Modelflyvenyt fra KDA« til samtlige modelflyvere.

Den nye modelflyvefilm blev gjort færdig ved årets slutning, men nåede ikke i brug før indværende år. Den er optaget af Carl Johan Petersen, Odense.

Salget af KDA-modellerne er gået godt, men der er ikke udsendt nye typer i 1951.

Som helhed må året siges at have været et godt år for dansk modelflyvning.

Referat af generalforsamlingen

KDA's ordinære generalforsamling afholdtes torsdag den 17. april i Borgernes Hus i København og varede ca. 1½ time.

Formanden, direktør Hjalmar Ibsen bød velkommen og foreslog som dirigent hrs. Stig Rode, der blev enstemmigt valgt.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen ikke var lovligt indvarslet. Ganske vist var den indkaldt korrekt gennem FLYV, men indkaldelserne til de tilsluttede klubber (udsendt sammen med regnskabet) var ikke som foreskrevet sendt pr. anbefalet brev.

Dirigenten mente dog — med forsamlingens tilslutning — at man burde afholde

HVAD SPØRGESKEMAERNE VISTE. II.

Klubbernes betydning for civilflyvningen

I sidste nummer side 66 gennemgik vi de af flyveklubberne indsendte spørgeskemaer og viste den betydning, som flyveklubberne har for tilgangen til flyvevåbnet.

Imidlertid gik spørgsmålene også ud på at få oplyst, hvad betydning klubberne har for den erhvervsmæssige flyvning.

Således lød spørgsmål 3: »Hvilke medlemmer har fået erhvervsvævercertifikat eller højere civilt certifikat?»

I svarene opgives 3 modelflyvere, 15 svæveflyvere og 27 motorflyvere, ialt 45, hvorfra går 7 gengangere, så det endelige tal bliver 38. Af disse er 4 trafikflyvere hos SAS.

Multipliseret op med de i sidste nummer omtalte sandsynligheds-faktorer kommer vi op på 94, hvilket forefalder lidt på den optimistiske side. Det kan imidlertid se ud til, at der i nogle tilfælde er opgivet flyvemaskineejere, der lejer deres maskiner ud, men som ikke er erhvervsvævere selv af den grund.

Spørgsmål 4: »Hvilke medlemmer er eller har været i Statens Luftfartsvæsen?» Her er svaret 1 modelflyver, 14 svæveflyvere og 8 motorflyvere, ialt 23, hvorfra går 5 gengangere, så der bliver 18 til rest. I nogle tilfælde ser det dog ud til, at det ikke er klubberne, der har tilført luftfartsvæsenet personale, men tværtimod omvendt udstationeret personale f. eks. i provinslufthavne, der er blevet medlem af klubberne de pågældende steder.

Betydningen for SAS

Vi har allerede omtalt, at fire klubmedlemmer efterhånden er nået frem til at blive trafikflyvere i SAS.

I spørgsmålene 5—7 spurgte vi, hvem der er eller har været ansat i SAS som andet flyvende personel, i administrationen eller som mekanikere o. lign.

Blandt svarene er der 7 fra modelflyveklubberne, 23 fra svæveflyveklubberne og 4 fra motorflyveklubberne, ialt 34 minus 5 gengangere, altså 29. De fordeler sig med 9 på administrationen, 3 radiotelegrafister, 6 ingeniører, 3 mekanikere og 2 linkinstruktører samt 6 ikke nærmere angivne.

Multipliseret op bliver tallet 88.

I spørgsmål 8 efterlyser vi de medlemmer, der er eller har været ansat i SAS eller

Skandinavisk Aero Industri ell. lign. som fagarbejdere eller andet. Svarene er 2, 10 og 8, ialt 20 minus 1 = 19. Det er 4 ingeniører og resten fagarbejdere. Multipliseret op får vi 52.

Andre flyveerhverv

Under spørgsmål 15 »andre oplysninger, der kan have interesse« anfører nogle klubber f. eks. medlemmer, der er ansat i model- og svæveflyveindustrien, som telegrafister eller i administrationen i private flyvevirksomheder og på forskellige andre områder. Det drejer sig ialt om 22, og det er meget morsomt at konstatere, at der er opført hele 14, der har erhverv inden for model- og svæveflyvning, som altså har gjort deres hobby til erhverv.

Multipliseret op giver det ialt 75.

Klubbernes gensidige betydning

Spørgsmål 1 lød »Hvilke af modelflyveklubbernes medlemmer menes i de senere år at være blevet svæveflyvere?« I besvarelserne anføres ialt 105 minus 3 gengangere, altså 102. Multipliserer vi dem op med 4 får vi 408. Da der i betragtningsperioden har været et par tusind svæveflyveklubmedlemmer, lyder dette meget sandsynligt.

Der er forøvrigt også en del af svæveflyveklubberne, der har besvaret dette spørgsmål, nemlig 12 klubber, der opgiver 55 navne. Supplerer vi dem op, kommer vi til 101, altså nøjagtigt det samme tal, som modelflyveklubberne angiver.

Flere svæveflyveklubber anfører ingen navne, men skriver f. eks. »50%«, »en stor del«, »den overvejende del« — og en enkelt: »ingen«.

Spørgsmål 2 lød »Hvilke af model- og svæveflyveklubbernes medlemmer menes i de senere år at være blevet privat-motorflyvere?«

Der opgives 11 modelflyvere og 78 svæveflyvere (minus 12 gengangere), ialt altså 77. Multipliseret op giver det 242, men det bliver nok for meget. Spørgsmålet må antages at være forholdsvis fuldstændigt besvaret af svarklubberne, da det er et punkt, man forholdsvis nemt ved besked med. Men et par hundrede, altså en betydelig del af vore privatflyvere, skal det nok dreje sig om.

Der var ikke indkommet forslag til behandling.

Efter tur afgik direktør Ibsen, luftfartsinspektør Dalbro og civilingeniør Kalm fra bestyrelsen. Mens direktør Ibsen var villig til at modtage genvalg, måtte hr. Dalbro indtil videre renoncere herpå, ligesom hr. Kalm ønskede at trække sig tilbage.

Bestyrelsen indstillede direktør Ibsen, direktør Einar Dessau og regnskabschef i SAS, Peter Petersen, til valg.

Ingeniør Aulkaar Andersen fra Fyens Flyveklub ønskede større provinsrepræsentation i bestyrelsen og foreslog ingeniør Korsgård Nyborg.

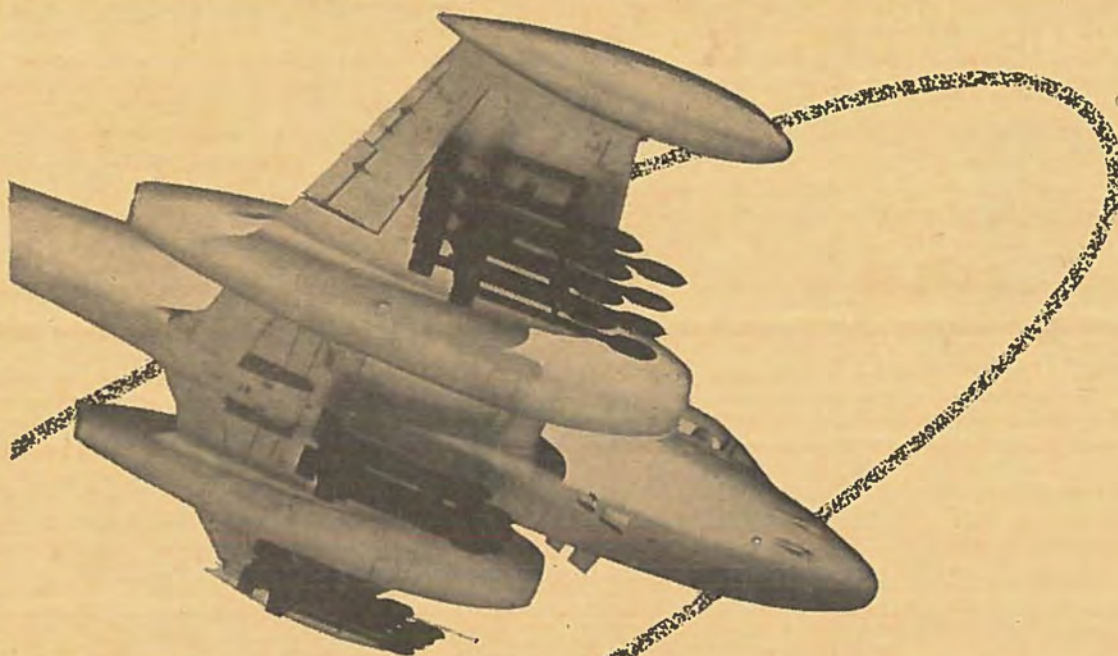
Ved skriftlig afstemning blev de tre af bestyrelsen foreslåede herrer valgt, ligesom revisorerne blev genvalgt, hvorpå formanden med en tak for genvalget og en tak til dirigenten kunne slutte mødet.

generalforsamlingen, men dennes lovlighed måtte derpå afhænge af, om klubberne på en forespørgsel anerkendte, at de havde modtaget indkaldelsen.

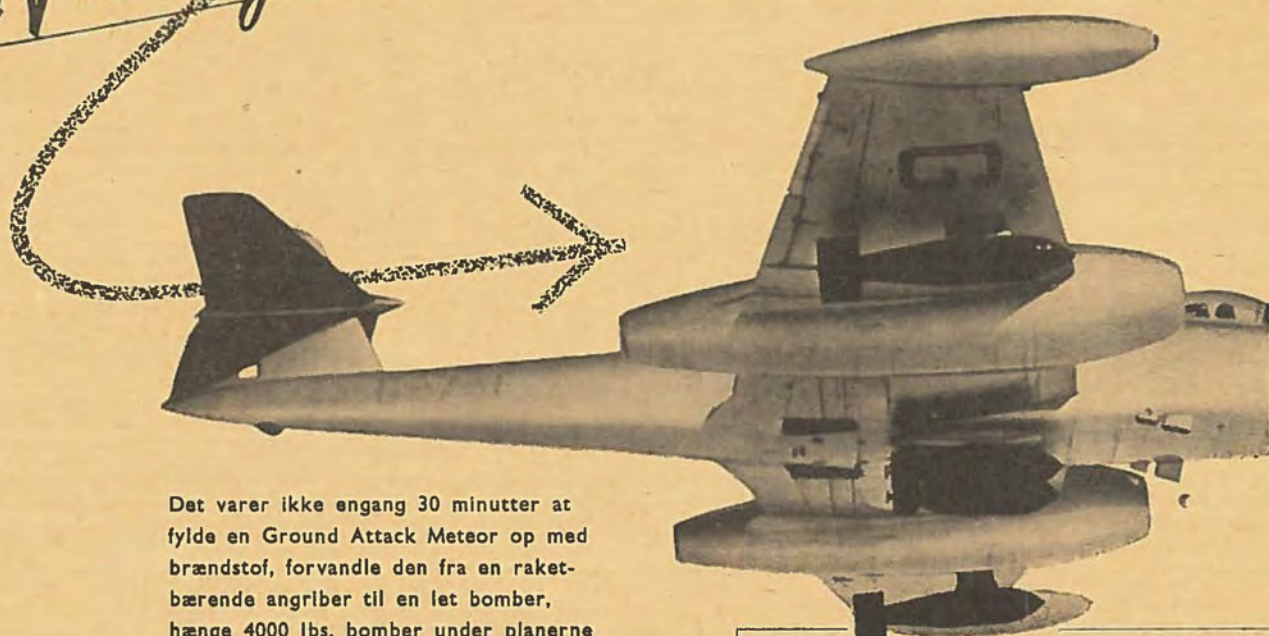
Formanden afslagde årsberetningen, som vi bringer hovedparten af i dette nummer. Han sluttede med en tak til pressen, personalet i sekretariatet og til de mange institutioner, firmaer og privatpersoner, der havde hjulpet KDA i det forløbne år. Endelig opfordrede direktør Ibsen medlemmerne til at gøre en kraftig indsats for flyvelotteriet, uden hvilket KDA ikke kan udrette sit store arbejde for flyvningen.

Forsamlingen godkendte beretningen uden kommentarer.

Kassereren, civilingeniør Leif Prytz, knyttede enkelte kommentarer til det udsendte regnskab og besvarede en enkelt forespørgsel, hvorpå der blev givet decharge for regnskabet.



Hurtig omklædning...



Det varer ikke engang 30 minutter at fylde en Ground Attack Meteor op med brændstof, forvandle den fra en raketbærende angriber til en let bomber, hænge 4000 lbs. bomber under planerne og „maven“ og sende den afsted — klar til angreb. En sådan alsidighed og hurtighed er blot to af grundene til, at Ground Attack Meteor regnes for at være verdens mest effektive luftfartøj til jordstøtte.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
Hucclecote, Gloucestershire, England

Gloster
GROUND ATTACK
Meteor

DE NÆSTE TI ÅR



Frederick B. Rentschler
United Aircraft Corp.



Formanden for United Aircraft Corporation's bestyrelse *Frederick B. Rentschler*, fremsætter i nedenstående artikel sit syn på flyvningens udvikling de kommende ti år.

DA vi i United Aircraft Corp. i 1946 blev spurgt om vort syn på flyvningens udvikling med henblik på reaktionsmotorernes anvendelse, svarede vi, at civile transportmaskiner verden over i hvert fald i de kommende fem år, indtil 1951, ville blive udstyret med stempelmotorer. Vi mente også, at stempelmotorerne ville bibeholde deres førerstilling indenfor lufttrafikken i en følgende 5-års periode op til 1956.

Vi var endvidere af den opfattelse, at alle nye militære jagere i perioden 1946—1951 ville blive udstyret med reaktionsmotorer, og at mellemstore, reaktionsdrevne bombere ville være i serieproduktion inden udlobet af denne periode. Vi regnede også med, at tunge bombere med reaktionsmotorer ville se dagens lys i løbet af den 2. periode, og at de ville være i serieproduktion inden udgangen af 1956.

Profetierne viste sig at være rigtige.

I de forløbne år har det vist sig, at vore profetier var rigtige. Grundlaget for disse forudsigelser var studiet af og kendskabet til motorernes udvikling. Man har så ofte sagt, at motoren er flyvemaskinens hjerte, og det forekommer måske noget trivielt at gentage det. Men det er nu engang motoren ydelse, dens økonomi og dens driftssikkerhed, som hele flyvningens udvikling er afhængig af.

Uden at komme nærmere ind på hele udviklingen af reaktionsmotoren skal her siges, at det var englænderne, som i lang tid var forende på dette område, og vi er de engelske ingeniører en stor tak skyldig for reaktionsmotorens udvikling.

Indtil 1946 koncentrerede englænderne sig så at sige udelukkende om reaktionsmotorer af radialtypen, som udviklede en

reaktionskraft på mindre end 1800 kg. På et senere tidspunkt kom englænderne frem med to fortræffelige aksialtyper, *Avon* med en ydelse på 2.950 kg, og *Sapphire* med en ydelse på 3.265 kg. *Avon* er i serieproduktion, og *Sapphire* er ved at være det. I Amerika har man koncentreret sig om udviklingen af aksialtypen, og allerede nu kan man fremvise gode resultater. Pratt & Whitney J-57 *Turbo-Wasp* skal således anvendes i det amerikanske luftvåbens tunge bomber Boeing B-52. Denne motor har en ydelse, som står på højde med, ja, som vist endog overgår alle andre reaktionsmotorer, som er i produktion eller klar til produktion i dag. J-57 skal endvidere have et stort fortrin med hensyn til brændstoføkonomi, og selv om den — hvad serieproduktionen angår — ikke er så langt fremme som de engelske *Avon* og *Sapphire*, så skal den være et hestehoved foran disse med hensyn til ydelse og brændstoføkonomi.

Herredømmet i luften er afhængig af de kraftigste og mest ydedygtige flyvemotorer.

I reaktionsmotorernes første år blev disse betragtet som værende sensible set fra et vedligeholdelsessynspunkt. En overgang mente man, at det var nødvendigt at have rådighed over fire til seks reservemotorer for hver motor, som var i anvendelse. Men dette er et forlængst overstået stadium.

Et enkelt eksempel skal nævnes. For Pratt & Whitney Aircraft's første produktionstype, J-42, var fastsat en driftsperiode på 100 til 150 timer mellem hvert hovedeftersyn. Denne periode blev lidt efter lidt forbedret, indtil man inden for den amerikanske flådes luftvåben officielt fastsatte en driftsperiode på 1.000 timer mellem hvert hovedeftersyn. Dette resultat nåede man til gennem masseproduktion, masseanvendelse og erfaringen fra talrige piloters anvendelse af luftfartøj-erne.

Briternes flyveopvisning og udstilling i Farnborough i 1951 gav de besøgende et overvældende indtryk af de engelske fabrikkers førerstilling på reaktionsmotorernes område, og fra visse sider i Amerika mente man, at briterne stadig var de førende. Med al anerkendelse overfor det fremragende arbejde, som englænderne har gjort for at udvikle reaktionsmotorerne, er vi imidlertid af den opfattelse, at vi ikke alene er på siden af dem, men endog en lille smule længere fremme, idet vi her tænker på typen J-57, som ganske givet vil blive fulgt af andre lignende amerikanske motortyper. Det

kan nemlig ikke siges tilstrækkelig kraftigt, at overlegenheden i luften stadig vil følge den nation, som har de kraftigste og mest ydedygtige flyvemotorer.

Det samme vil gøre sig gældende med hensyn til turbinemotoren, hvis det skulle vise sig, at denne motortype skulle få stor betydning. Endnu har den ikke været anvendt i en sådan udstrækning, at man kan forudsige noget med sikkerhed; men det er givet, at den vil få betydning for mange flyvemaskintyper, som skal bære meget, og som skal flyve længere strækninger. Pratt & Whitney Aircraft's T-34 turbinemotor, der er ved at blive sat i produktion, yder 5.700 hk, og det er den største enkeltmotor af denne art.

Denne motor vil det amerikanske luftvåben lade installere i Douglas C-124 transportluftfartøj, og man forbereder dens anvendelse i andre og lignende luftfartøjstyper. Der arbejdes i nøje kontakt med de civile luftfartsmyndigheder, fordi man ønsker at få konstateret, hvorvidt turbinemotoren vil kunne få betydning for den civile luftfart. Muligvis vil disse forsøg resultere i, at turbinemotoren lidt efter lidt vil holde sit indtog på luftruterne verden over.

I mellemtiden vil den britiske *Comet*, som er udstyret med reaktionsmotorer, blive sat ind på nogle af de britiske luftruter. I begyndelsen vil anvendelsen dog være noget begrænset, idet man agter at erstatte de første typer med luftfartøjer udstyret med de kraftigere *Avon* motorer.

Større transportluftfartøjer er ønskelige

Standard *Comet*'en har kun plads til 36 passagerer, men den kan indrettes med plads til 44—48 passagerer. De amerikanske luftfartselskaber er imidlertid af den opfattelse, at når tiden er inde til at udskifte materiel, så vil de anskaffe luftfartøjer, som ikke er mindre end den nuværende Douglas DC-6 og Lockheed Constellation, og højst sandsynligt vil de prøve på at få luftfartøjer, som kan rumme 25 til 40 procent flere passagerer. Dette medfører, at *Comet*'en ikke vil komme i betragtning ved en fornyelse af den amerikanske civile luftflåde. Det er snarere muligt, at flådens fornyelse vil kræve reaktionsmotorer på størrelse med J-57 eller turbinemotorer på mindst 5.700 hk (T-34). Når man endvidere tager et forøget forsvarsprogram i betragtning, vil den britiske produktionskapacitet af *Comet*'en være for mindsket.

Efter vor mening vil der ikke finde nogen fornyelse af den amerikanske civile luftflåde sted, forend vi har noget bedre kendskab til erfaringerne både med turbinemotoren og reaktionsmotoren i transportluftfartøjer. Der er visse ting, som taler til gunst for turbinemotoren, ikke alene med hensyn til rækkevidde og økonomi, som jo er faktorer af den største betydning for luftfartselskaberne, men også af andre grunde. Der vil gå mindst tre år, inden vi kan træffe en endelig afgørelse. Efter min mening vil det igen sige, at der ikke bliver tale om nogen fornyelse de første fem år. Når jeg drager denne slutning, skyldes det størrelsen af de luftfartøjer, der må regnes med, vor nuværende luftflådes levetid, og det endelige bevis for, hvad de to forskellige motortyper kan præstere.

Første flyvning med Boeing YB-52 Stratofortress fandt sted den 15. april. Her ses starten.





REGNAR VIKING
BOL DENH

SHELL

A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

TYSK TRAFIKFLYVNING IGEN?

Der arbejdes bag kulisserne på at forberede en ny tysk trafikflyvevirksomhed, fremgår det af en interessant artikel, der også trækker linierne op for Lufthansas virksomhed

SIDSTE år fik tyskerne tilladelse til at svæveflyve igen, men endnu er der ikke givet tilladelse til motorflyvning. Indtil for et år eller to siden anså man også rundt om i de lande, der var tyskernes modstandere i den sidste krig, den dag for fjern, da der kunne blive tale om tysk trafikflyvning. Men i løbet af det sidste år er der sket en betydelig ændring i synspunkterne. Nu er der jo også tale om tysk genoprustning (herunder eventuelt luftstridskræfter).

Efter den japanske fredstraktat har japanerne fået tilladelse til trafikflyvning og har oprettet et selskab, der nu flyver med støtte fra flere udenlandske selskaber.

Adskillige artikler i den udenlandske fagpresse har i den senere tid behandlet mulighederne for en ny tysk trafikflyvning. Især har vor udmærkede schweiziske kollega *Interavia* behandlet problemet og taget stilling dertil, sidst i en artikel i nr. 2 i år, skrevet af bladets velinformerede redaktør, E. E. Heiman.

Det gamle Lufthansa.

I denne artikel, der har titlen »Bonn's Airline — »Top Secret«, trækker han først det gamle tyske selskabs historie op. I årene efter den første verdenskrig fløj forskellige tyske selskaber under store finansielle vanskeligheder. I 1926 blev de sluttet sammen til Deutsche Lufthansa AG, der indtil 1933 udviklede sig støt og roligt og efter nazisternes magtovertagelse voksede endnu mere. Foruden et stort europæisk rutenet havde Lufthansa tilsluttede selskaber i Kina og Sydamerika og oprettede langruter til Østen samt over Syd- og Nordatlantehavet på et meget tidligt tidspunkt.

I artiklen hævdes det, at der ikke i starten var tale om, at Lufthansa skulle være et statsforetagende. Staten havde kun 25 % af aktierne. Der var heller ikke tale om, at det skulle være grundlaget for et tysk luftvåben. Det havde tre hovedopgaver: at fremme tysk handel, tysk flyveindustri samt at gøre nationen air-minded. Og efter disse principper udvikledes selskabet på en god måde indtil 1933.

Lufthansa blev stiftet af ministerialdirektør *Ernst Brandenburg* og hans kollega *Fisch*. Førstnævnte var en af Hitlers første ofre i 1933. Han lever endnu som en syg og bitter mand, som ingen trods hans erfaring spørger til råds. *Fisch* blev hans efterfølger, men er også ude af sagsen nu.

De tre store og deres skæbner.

De tre store navne i Lufthansa før og under Hitler var *Milch*, *Wronsky* og von

Gablenz. *Erhard Milch* var en meget begavet organisator, der var ansvarlig for Lufthansas stærke vækst. Han blev leder af luftfartsministeriet og senere generalfeltmarskal. Ved Nürnbergdomstolen blev han kendt medansvarlig for tyskernes anvendelse af slavearbejdere og først idømt fængsel på livstid, senere nedsat til 15 år. En af forhørsdommerne i Nürnberg udtalte om ham, at han i USA sikkert ville have drevet det til at blive chef for General Electric eller en lignende kæmpekoncern, men som tysker måtte denne ærgerrige mand nødvendigvis blive feltmarskal, hvad han slet ikke egnede sig til.

Martin Wronsky var en af de store ved IATA-kongresserne før krigen som Lufthansas repræsentant. De europæiske selskaber samarbejdede godt. Det var iflg. artiklen de store, der før kongresserne havde truffet bestemmelserne, men altid med hensyntagen til de små. I 1937 kastede antijødebladet »Der Stürmer« sig over ham, da han var af jødisk familie. *Milch* og *Göring* søgte forgæves at beskytte ham, men han blev moralsk likvideret. Efter krigen var det de allieredes mening at lade ham likvidere Lufthansa; men han begik selvmord, da der på grund af en misforståelse blev tale om at rejse sag mod ham for hans medlemskab af partiet.

Carl August Freiherr von Gablenz havde mange venner, men ikke blandt nazister. Han ville trække sig tilbage, da Hitler kom til magten, men *Göring* fik ham til at blive. *Mens Milch* ordnede den indre organisation og *Wronsky* forbindelserne udadtil, var von *Gablenz* teknisk leder — og en leder af den type, der selv arbejder aktivt med. Således fløj han selv de første flyvninger på forsgruterne over atlantehavet og til Kina. Efter *Ernst Udet's* død blev han mod sin vilje af *Milch* gjort til *Udet's* efterfølger som teknisk chef i luftministeriet. Han omkom ved en ulykke i 1942.

Mange af FLYV's læsere husker sikkert hans udmærkede foredrag om flyvningerne over Pamirbjergene til Kina i det gamle DKDAS i 1937.

Forberedelser til et nyt selskab.

At Tyskland er et betydeligt marked for trafikflyvning, erkendte man, så snart tyskerne begyndte at komme sig oven på nederlaget, og mange af de store selskaber begyndte at beflyve Tyskland; i øjeblikket er der over 15 luftfartselskaber, der har ruter til og gennem Tyskland, og som faktisk også tager sig af den indenrigske lufttransport i landet. SAS har naturligvis i tide sørget for at være med på markedet.

Siden *Adenauer* blev regeringschef i Tyskland 1949, har tyskerne sørget for at forberede en luftfartsadministration. Under transportministeriet er der efterhånden opbygget et civil luftfartsvæsen.

Artiklens forfatter har personligt kendt mange af de gamle Lufthansafolk. På grund af hans fremtrædende stilling har de nye folk tidligere årds purgt ham. Han er tidligt gået ind for, at Tyskland skulle have tilladelse til civil luftfart.

Men nu rejser han en advarende finger og hævder, at det er de forkerte folk, som sidder og planlægger tysk luftfart. Artiklens undertitel er en linie fra *Horst Wesselsangen*, »Die Strasse frei den braunen Bataillonen«. Han hævder, at både ministeren, Dr. *Seebohm*, og de øvrige ledende personligheder, deriblandt en tidligere Luftwaffegeneral *Kreibe*, der ikke har erfaring i civil trafikflyvning, er for »brune«.

I oppositionen til disse er der oprettet en art fagforening af tidligere Lufthansaspersonel, der gerne vil flyve igen, men ikke under tidligere Luftwaffe-generaler.

I det sidste halve års tid menes det, at politikerne i Bonn i stor hemmelighedsfuldhed og under udsendelse af mange dementier søger at nå frem til en løsning.

Det er klart, at der i tilfælde af tilladelse til tysk trafikflyvning vil være store problemer, da Tyskland ikke har flyveindustri, ingen trænede besætninger, ingen flyvemaskiner.

Et samarbejde med udenlandske selskaber vil være nødvendigt. I denne forbindelse kommer hr. *Heiman* ind på forlydender om, at KLM skal have forhandlet med tyskerne og skulle være rede til at hjælpe med personel og materiel. Kort før nytår var der meddelelser fremme i den hollandske presse om, at der skulle startes et tysk selskab, og at KLM ville hjælpe, samt at tyske flyvere ville få træning på den hollandske statsflyveskole etc.

Tyskerne i Bonn dementerede, men dr. *Plesman* har i hvert fald været i Tyskland, og KLM er overordentlig aktiv i Tyskland med oprettelse af kontorer i mange byer o.s.v.

Hr. *Heiman* finder det imidlertid meget betænkeligt, at tyskerne søger at udelukke amerikanerne, englænderne og franskmændene, af hvem de dog er meget afhængige i spørgsmålet om overhovedet at få tilladelse til at flyve igen.

Og dernæst mener han altså, at det er de forkerte tyskere, der er kommet i toppen. En ny tysk trafikflyvning bør efter hans mening baseres på de gode gamle Lufthansatraditioner fra før 1932.

— Man vil følge den videre udvikling med interesse.

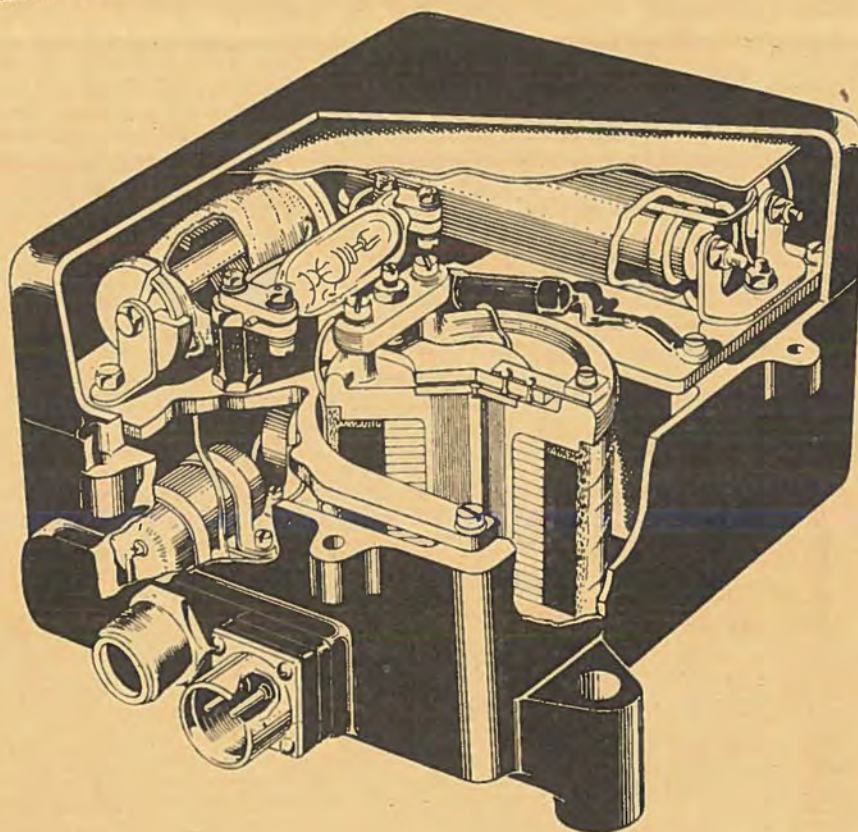
Såfremt der ikke indkom midler fra flyvelotteriet, ville det ikke være muligt at udstede et carnet til de nugældende priser.

Malmø udvider sin lufthavn.

Arbejdet med anlæg af startbaner på Bulltofta flyveplads ved Malmø er nu kommet godt i gang. Det påbegyndtes i november forrige år, og man regner med, at 1400-meter banen bliver klar til oktober 1953, og at 1800-meter banen er færdig til brug året efter.



Rotax udstyr til luftfartøjer



Dette specielle tændingssystem med stor energi, som nu er i masseproduktion og standardiseret på mange motorer, er i første række konstrueret til start af gasturbiner i store højder.

Nødvendig spændings-arbejdsområde ... 14 til 29 volt.
 Gnistdannelser ... 60 pr. min. ved anvendelse af 21 volt.
 Energiudvikling pr. gnist ... 12 joule.
 Arbejds-temperaturområde ... 50° C. til 100° C.
 Højde ... 16.760 m.
 Vægt ... 2,7 kg.

Hele Lucas-Rotax rådgivende service er til rådighed for flyvemaskinekonstruktører og -fabrikanter.

Komplette elektriske systemer for luftfartøjer.

ROTAX

ROTAX LIMITED, WILLESDEN JUNCTION, LONDON N.W.10, ENGLAND
 LUCAS-ROTAX LIMITED, TORONTO 13, CANADA
 LUCAS-ROTAX (AUSTRALIA) PTY. LTD., 81 BOUVERIE STREET, MELBOURNE N.3, AUSTRALIA

9 timers repræsentantskabsmøde hos svæveflyverne

SVÆVEFLYVEKLUBBERNES årlige repræsentantskabsmøde er som regel det længste af de tre faglige repræsentantskabsmøder, klubberne under KDA afholder hvert år, og det er det, hvor der udføres mest arbejde. De senere år har møderne været præget af stor saglighed. Men de har ikke været kedelige af den grund. Meningerne kan være meget delte, og der føres ret skarpe debatter, men efter at en afstemning har afsluttet en debat, er der ingen bitterhed, og man bøjer sig for flertallets mening.

I år mødtes man i Ålborg, hvor Aviator, der er den ældste af de danske svæveflyveklubber, lørdag aften holdt en fest for medlemmer og kammerater fra andre klubber. Søndag den 23. marts gik man så til arbejdet og var sammen fra kl. 9 til kl. 18 på »Kilden«. Mødet blev afbrudt af en kort fælles frokost.

Ca. 50 svæveflyvere overværede mødet. 16 klubber var repræsenteret ved 20 mand, og der var ialt 29 stemmer.

Civiling. *Eckert* var dirigent. Svæveflyverådets formand, civiling. *Thøgersen* aflagde en fyldig beretning om det mangesidede arbejde, som rådet havde udført i det forløbne år. Han aflagde også en regnskabsmæssig beretning for KDA's svæveflyvevirksomhed i 1951.

Formanden for Dansk Svæveflyvefond, civiling. *Harboe* aflagde beretning og regnskab for fondet. Dette fond har som bekendt overtaget det materiel, den tidligere union ejede, og materiellet står til rådighed for den af rådet arrangerede svæveflyveskole i Vandel.

Den fornemme Göta-pokal for sidste års bedste sportslige præstation tildeltes danmarksmesteren, civiling. *Aksel Feddersen*, der også vandt KDA's pokaler for bedste målflyvning og for bedste frie distanceflyvning, mens *Ebbe Wermuth Jensen* fik pokalen for størst højdevinding. Feddersens præstationer var fra DM, mens Ebbe havde udført en guldhøjde på ca. 3100 m i én af flyvevåbnets Olympia-svæveplaner — samme type som fondet stiller til Vandskolen til rådighed til sommer.

Livlig debat om klublotterier m. m.

På rådets vegne fremlagde ing. *Weishaupt* et problem, der gentagne gange var dukket op i det forløbne år. Det drejede sig om, at flere klubber havde haft lokale lotterier, der var til skade for det fælles flyvelotteri. Et af disse lotterier fandt oven i købet sted samtidig med flyvelotteriet, og KDA havde intet kendskab til dem på forhånd. Man vedtog en overenskomstændring, efter hvilken der ikke må holdes lokale

lotterier samtidig eller inden for en måned på begge sider af flyvelotteriet, og KDA skal i alle tilfælde underrettes.

Endvidere havde adskillige klubber indsendt ansøgninger til myndigheder og institutioner, som KDA havde søgt på helhedens vegne, og de havde ikke underrettet KDA. I generalsekretariatet fandt man denne praksis meget uheldig.

Der udspandt sig en langvarig debat om dette punkt og stilledes forslag af *John Wetlesen* til overenskomstændring. Der forelå her en konflikt mellem klubbernes rent egoistiske interesser og deres interesse i helhedens vel. Det omfindtlige problem og de konsekvenser, det kan få, ligger imidlertid nu klart for klubberne.

Man sluttede debatten med på *Harboe's* forslag at vedtage en udtalelse, efter hvilken man tog forhandlingen til efterretning og henstillede til klubberne ikke at foretage større ansøgninger til fonds eller landsomspændende virksomheder uden at holde KDA underrettet.

En landssvæveflyveklub.

På rådets vegne forelagde *Weishaupt* endvidere forslag til oprettelse af en landssvæveflyveklub. Et sådant forslag var fremme i 1948, men man var bange for, at den ville konkurrere med de ordinære klubber. Det foreliggende forslag til vedtægter siger udtrykkelig, at klubben skal supplere, ikke konkurrere med, de andre klubber.

Den er særligt beregnet for svæveflyveinteresserede på landet og i byer uden klubber, eller hvor man ikke kan komme i klubber. Den skal muliggøre disse interesserede at få kontakt med svæveflyvningen, at komme på Vandskole etc. I næste nummer kan vi antagelig bringe nærmere oplysninger, idet man vedtog at oprette klubben.

Flyvevåbnet med i flyvedagskonkurrencerne.

Det vedtoges at lade flyvevåbnets svæveflyvere få adgang til at deltage i flyvedagskonkurrencerne i sommer. Enkelte klubber var betænkelige p. gr. af de spærrede og begrænsede områder, hvor de militære i modsætning til de civile frit kan boltre sig, men man vedtog at se stort på dette forhold og håber nu på livlig konkurrence med flyvestationerne.

Forslag fra klubberne.

En ansøgning fra fire sjællandske klubber om tilskud fra KDA til en fælles tosædet skoleglider var afslået af rådet og henvist til mødet. Også her blev det stemt ned med 22 stemmer mod 7, ikke alene fordi man ikke har penge til rådighed, men fordi man principielt har vedtaget at anvende de til rådighed stående midler til fælles formål.

Svæveflyvefondets Gö-4, der er Vandel-skolens »flagskip«. I baggrunden en Olympia, hvilken type (i engelsk version) der bliver det store trækpåster til sommer.

Ny formand for rådet.

Efter tur afgik *Thøgersen* samt biograf-ejer *Ejvind Nielsen*. Sidstnævnte blev genvalgt og i stedet for *Thøgersen*, der om kort tid rejser til USA, valgtes civiling. *Harry Nielsen*, PFG. Rådet har siden konstitueret sig med denne som formand.

Som suppleanter genvalgtes *Wetlesen* og nyvalgte maskinarbejder *K. E. Sørensen*, Ålborg.

Til fondsbestyrelsen valgtes endvidere stud. oecon. *Poul Larsen*, Århus, urmager *P. Petersen*, Viborg, kobmand *Tage Denager*, Næstved, og driftsassistent *Albert Trachel*, Frederikshavn.

Kontingenter blev ikke ændret. Til næste års mødested valgtes Odense. Under eventuelt drøftede man VM, RI-kursus, flyvelotteriet m. m., og endelig var dagsordenen udtømt.

Sidste år fik Dansk Svæveflyvefond en tosædet Gö-4, i år kommer der en EON Olympia — begge takket være midler fra flyvelotteriet.

To 5-timers-prøver i Norge.

På PFG's Norge-ekspedition opnåede *Maribo* og *Back* hver en 5-timersprøve, og i det hele taget blev det til betydeligt mere flyvning end sidste år. Flyvningerne var tildels bølgeflyvning.

Svæveflyveskolen i Vandel.

Selv om der stadig indkommer tilmeldinger til Vandel-skolen, så var der ved redaktionens slutning langt fra kommet nok til at sikre skolens gennemførelse. Men forhåbentlig er der kommet en stor portion sidst i april inden den »billige« frists udlob — mange ynder jo at vente til sidste øjeblik med at tilmelde sig.

Nu er der kun en måned tilbage, inden den sidste frist for tilmelding udløber den 3. juni, men udsat alligevel ikke tilmeldingen til sidste øjeblik. Det vanskeliggør arrangementet og kan betyde omlægninger af de planlagte kursus til gene for deltagerne.

Af hensyn til de faste udgifter ved skolen skal der nemlig tilmeldes et betydeligt antal deltagere, for at skolen kan gennemføres.

Ingen ved, om vi kan flyve på Vandel næste år, så benyt lejligheden til at få et sølvdiplom i år! Og husk at få overstået RI-kursus for instruktørernes vedkommende, mens der er tid. Ellers står klubben en skønne dag og mangler flyveleder.

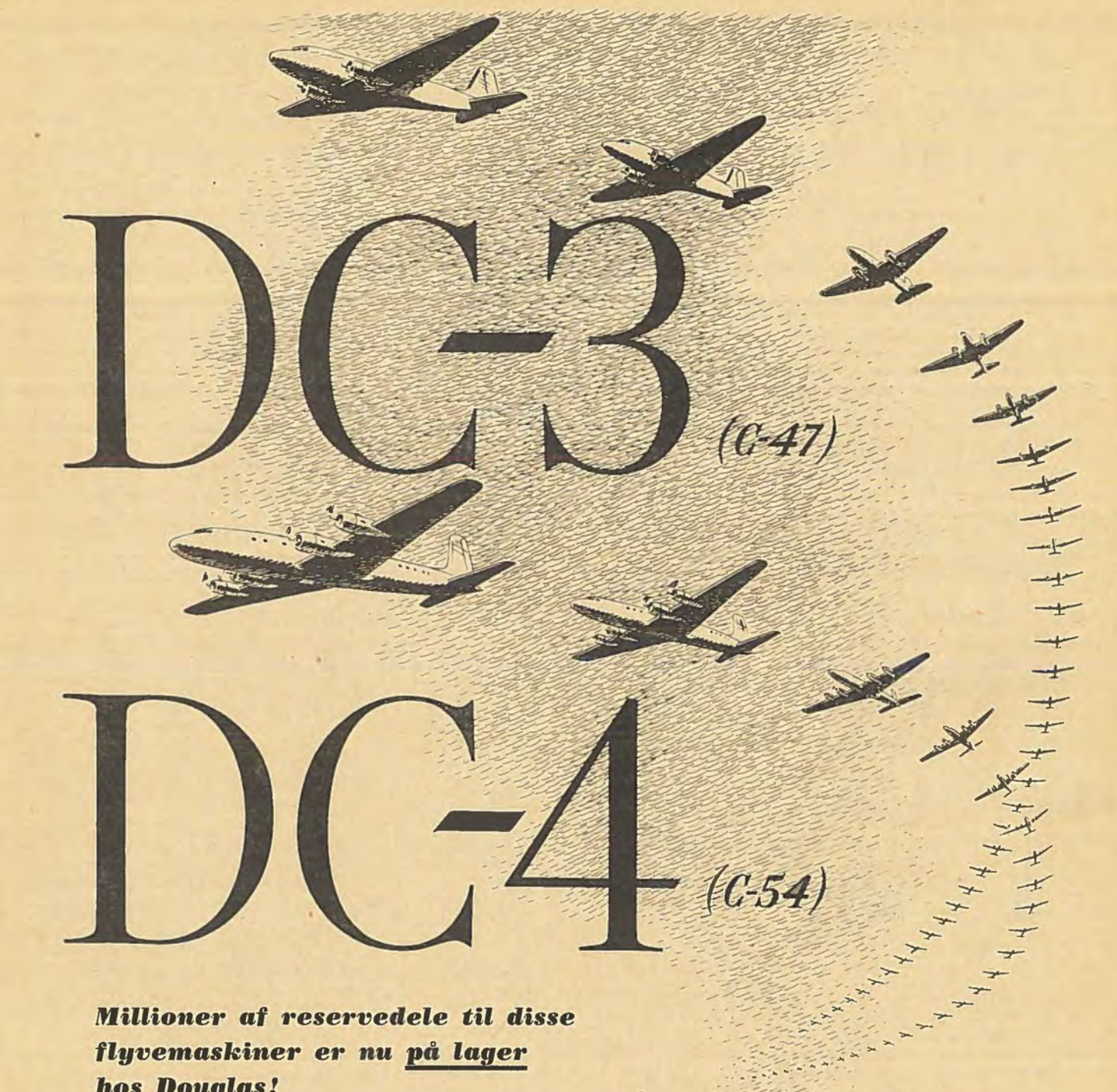
Den billige instruktøruddannelse på svæveflyveskolen er kun mulig takket være flyvelotteriet, der ligeledes yder tilskud til de andre kurser.

Flyvedagskonkurrencerne.

Påskevejret bragte nok megen flyvning, men det var for stabilt til svæveflyvning af længere varighed. Århus-klubben, der sidste år brillerede med sin fraværelse, kom imidlertid i år med årets første resultater i flyvedagskonkurrencerne, idet de fløj skrånt-flyvning ved Bogensholm (Mols). Så de forte, da bladet gik i trykken, med 7 timer 22 min. i varighedskonkurrencen.

SM-bladene med deres værdifulde vejledninger for klubberne udsendes med støtte af flyvelotteriet.





DC-3

(C-47)

DC-4

(C-54)

Millioner af reservedele til disse flyvemaskiner er nu på lager hos Douglas!

En af grundene til at flyvningens folk foretrækker Douglas maskiner er den, at de ved, Douglas „sørger for sine egne“!

Douglas fremstiller til stadighed reservedele til DC-3 (C-47), DC-4 (C-54) og militærmaskiner. Disse reservedele er fabriks-fremstillet — tredobbelt kontrolleret for at sikre fuldendt tilpasning og funktionering.

Ved udtrykkeligt at forlange originale Douglas reservedele nedsætter De forsinkelser „på jorden“ — undgår fejl og kostbare reparationer og holder deres maskiner i drift.

Over 65 % af alle bestillinger ekspederes *fra lager*. Ordre ekspederes omgående, og reservedele leveres hurtigt overalt i verden.

Douglas Aircraft Company Inc., Santa Monica, Californien, U.S.A.

Stol på

DOUGLAS

**originale
reservedele**

Førerskab kræver stadig nye præstationer



T-33 JET TRAINER
SUPER CONSTELLATION
P2V NEPTUNE
MILITARY CONSTELLATION
F-94 STARFIRE

KEMI	MEDICIN
METALLURGI	METEOROLOGI
ASTRONOMI	ATOMLÆRE
MATEMATIK	FYSIK
ASTROFYSIK	ELEKTRONLÆRE
RADAR	RØNTGENLÆRE
BEVÆBNING	AERODYNAMIK

Næsten alle de videnskaber man kender....

garanterer for Lockheed luftfartøjernes pålidelighed og tip top moderne konstruktion

Beregningen og konstruktionen af et luftfartøj er konkrete videnskaber. Det er grunden til, at Lockheed's konstruktionsvirksomhed omfatter flere afdelinger end et stort universitet.

Lockheed's flere tusinde videnskabeligt uddannede ingeniører arbejder på over 150 større projekter — for at kunne give et Lockheed luftfartøj den størst tænkelige præcision og pålidelighed.

LOCKHEED'S INGENIØRER må vide besked med hver eneste vital del i hvert eneste luftfartøj. Er det modstandsdygtigt overfor varme, kulde, fugtig tropevarme, korrosion, sand, støv, tryk, spænding, vridning — og hvor meget kan det tåle? Kan det bygges lettere, stærkere, mindre, mere enkelt, mere økonomisk, eller bedre på en eller anden måde? Hvis det rigtige materiale ikke eksisterer, må Lockheed videnskabsmændene skabe et nyt. Hvis en ny maskine er nødvendig, må Lockheed ingeniørerne opfinde en. Der vil altid være et nyt problem at løse, fordi Lockheed stadig stræber efter at finde en bedre metode — og stadig stræber efter at bygge et bedre luftfartøj.

Lockheed

Aircraft Corporation

BURBANK, CALIF., AND MARIETTA, GEORGIA, U.S.A.

Look to Lockheed for Leadership

Lockheed

UDVIDER AFDELINGEN FOR LUFTFARTSFORSKNING

Efter at moderne luftfartøjer har overvundet lydhastigheden og er ved at trænge ind i atmosfærens ydre grænser, opstår nye problemer vedrørende konstruktion, materialer, motorkraft, sikkerhed og hensyn til flyveren, og de kræver den slags videnskabelige forsknings-hjælpemidler, som nu forefindes hos Lockheed.

Nye bygninger, som rummer laboratorier for så at sige enhver kendt videnskab, er blevet opført i Lockheed's forsøgscenter i Burbank, Calif. Hver eneste bygning er blevet indrettet til et specielt formål. Hver eneste af dem yder sit bidrag til forskning, afprøvning, opfindelse eller konstruktion — for at hjælpe med til at løse ethvert nyt behov eller problem, som et luftfartøj måtte kræve.

Lockheed's nye 5-etages bygning, som rummer ingeniøraftdelingen, er f. eks. et hypermoderne videnskabeligt hovedkvarter, hvor ingeniører arbejder med sådanne opgaver som atomforskning, førerløse flyvemaskiner, reaktionsdrevne transportflyvemaskiner og jagere, som flyver hurtigere end lyden.

DEN VIDENSKABELIGE AFDELING

Lockheed's færdige konstruktionstegninger passerer den nye forskningsafdeling, som omfatter et aerodynamisk laboratorium, prøveanstalt, vindkanal, elektron-laboratorium, kemisk laboratorium og hydraulisk laboratorium. Her undersøger meteorologerne virkningen af al slags vejr på enhver vital del af luftfartøjet — f. eks. sprøjtes Saharasand ind i motoren, tropiske svampe får lov til at gro på ledninger, og der skabes arktiske isdannelser på forkanten af bæreplaner og haleplaner. Disse, og hundreder af andre videnskabelige prøver, resulterer i større pålidelighed hos Lockheed luftfartøjer.

En anden ny bygning hos Lockheed er »kæmpernes hal«, som rummer landets største maskiner til bygning af luftfartøjer.

De nye konstruktioner og metoder, som næsten dagligt udvikles hos Lockheed, opbevares i dag til firmaets eget brug. Når de engang bliver tilgængelige for offentligheden, vil de gå over i historien i lighed med mange andre af Lockheeds tekniske nyheder.

UDVEKSLINGEN MED USA OG CANADA

EFTER at dette nummer af FLYV er gået i trykken, vil KDA have haft møder med repræsentanter for Civil Air Patrol og Air Cadet League of Canada angående udvekslingen af unge flyveinteresserede i sommer.

I sidste nummer angav vi de kvalifikatio-



Major General
Lucas V. Beau.



ner, som ansøgerne skulle opfylde for at komme til USA. Ansøgningsfristen udløb midt i april.

Efter at sidste nummer af FLYV var færdigt, kom der også en invitation fra Canada, som i år vil modtage 2 unge danske, mod at vi til gengæld modtager 2 canadiere.

Vi går ud fra, at de mange, der har ansøgt om at komme til USA, også vil være interesseret i at komme til Canada, og blandt ansøgerne vil et udvalg af KDA's bestyrelse udtage de 5 plus 2 lykkelige. Udtagelsens resultat skulle foreligge i begyndelsen af maj måned, og samtlige ansøgere vil få direkte meddelelse om resultatet.

Delegationen fra Civil Air Patrol var som sidste år under ledelse af general Beau,

CAP's chef, og den var på en hel måneds tur rundt til de europæiske lande. Den skulle ankomme til København lørdag den 19. april og afrejse den 22. Inden for dette tidsrum skulle der være møde med repræsentanter for flyvevåbnet og KDA om ud-



Air Marshall
R. S. Leckie.



vekslingens detaljer, og herom har læserne sikkert hørt i dagspressen.

Fredag den 25. havde den canadiske delegation — som sidst ledet af luftmarskal Leckie bebudet sin ankomst, og der skulle her holdes et møde i KDA.

Det er jo en fin chance, KDA herigenem kan byde sine unge medlemmer. Men rejserne til USA og Canada er jo kun den ene side af sagen.

Vi skal til gengæld tage os af de unge amerikanere og canadere, og det kræver både penge og arbejde at arrangere dette besøg. KDA håber her på ligesom sidste år at møde forståelse og hjælpsomhed hos sine medlemmer, således at vore gæster kan få et lige så godt indtryk af Danmark, som vore unge får af USA og Canada.

FLYVEVÅBNET

Flyveulykken ved Viborg.

Den 31. marts skete ved Viborg en flyveulykke, hvorved den 20-årige flyvekadet Leif Graugård Jepsen fra Esbjerg blev dræbt, da hans Meteor-4 fløj i jorden for fuld fart. Ulykkens årsag har ikke kunnet fastslås. Man antager, at føreren i et krappt drej er blevet udsat for større accelerationspåvirkning, end han har kunnet tåle.

Graugård Jepsen havde været medlem af Polyteknisk Flyvegruppe.

Kundgørelse for forsvaret.

Hans Majestæt Kongen har under 24/3 allerhøjest reskriberet forsvarsministeriet som følger:

Hans Majestæt Gustav VI Adolf, Konge af Sverige, har under 24/3 1952 behaget at modtage udnævnelse til general i vort flyvevåben.

Hvilket herved bringes til forsvarets kendskab.

* * *

Ved flyvevåbnets mathskole (flyvemekanikerlinien) påbegyndes den 4/6 1952 for værnepligtige af hæren, søværnet og flyvevåbnet uddannelse af et nyt hold elever til militære flyvemekanikere med følgende forskellige tjenestegrene: Aeroplan, motor, elektro, våben, radio og radar (flyvemekanikerklassen 1952-1).

* * *

Fra den 1/6 1951 at regne er Oberst, afdelingsingeniør Peter Orm Han-

sen udnævnt til chef for flyvematerieltjenesten;

kontraktansat kontorchef E. G. F. Panduro Christensen udnævnt til kontorchef i flyvevåbnet; der tillægges den pågældende oberstløjtnantsgrad, så længe han beklæder denne stilling;

kontraktansat konstruktør af 1. grad K. E. Hutter udnævnt til afdelingsingeniør i flyvevåbnet;

de kontraktansatte værkmestre af 1. grad Erhardt A. Jensen og Jørgen A. Bloch samt kontraktansat værkfører af 2. grad Aksel H. Nielsen udnævnt til værkfører i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet;

de kontraktansatte konstruktører af 1. grad Poul H. Olsen og Otto Hoffding udnævnt til konstruktører i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet;

kontraktansat arkivar, kaptajn af specialgruppen i flyvevåbnets reserve Axel V. Andersen udnævnt til materielmester i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

★

Den etårige Erio Christensen fra Australien fløj den halve jord rundt for at blive døbt i samme kirke i Korsør som faderen, hvorefter familien atter vendte tilbage til Sydney.

Den nye modellflyvefilm, som der nu er stor rift om i klubberne, er optaget med støtte fra flyvelotteriet.

Direktør Kalm forlader SAS.

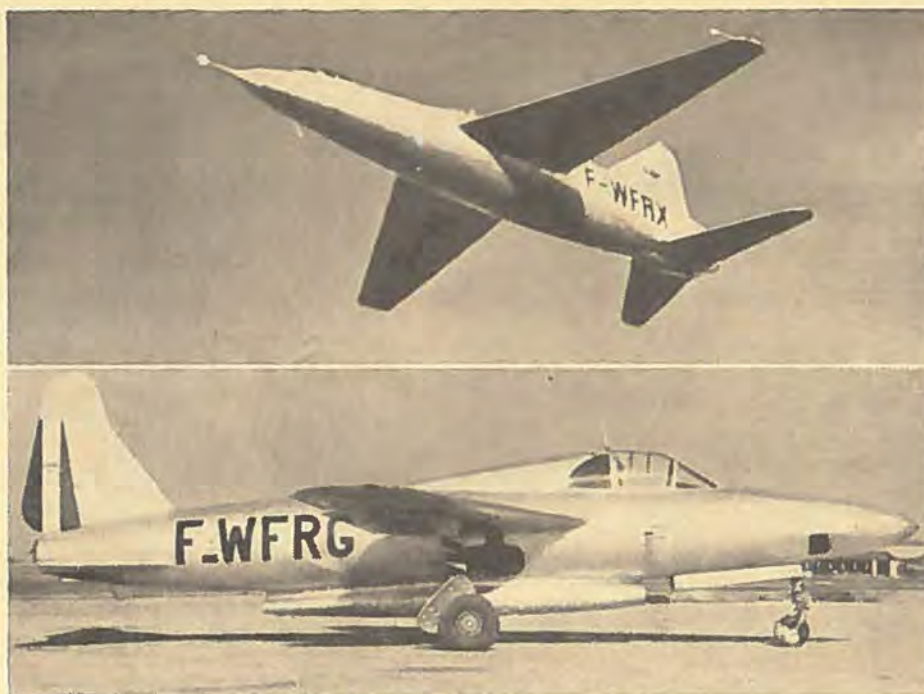
Fra 1. maj er civilingeniør Knud Kalm, SAS, indtrådt i bestyrelsen for Burmeister & Wain, hvor der forestår ændringer i direktionen fra 1. juli. Civilingeniør Kalm skal være salgsdirektør for B & W, men skal dog indtil årets udgang fortsætte som teknisk rådgiver for SAS. Knud Kalm var fra 1935, da han tog sin afgangseksamen fra Polyteknisk Læreanstalt, ansat hos B & W, hvor han har været leder af Bur-Wain Autodiesel og fra 1945 produktionschef for dieselmotorfabrikken. I 1948 knyttedes han til DDL som underdirektør og blev ifjor regionschef i SAS for Danmark. Foreløbig overtages direktør Kalms post af den danske SAS-direktør Viggo J. Rasmussen, der bor i Stockholm.

Ny teknisk chef for SAS i Danmark.

Fra 1. maj i år er ingeniør Hans Holm blevet udnævnt til teknisk chef i SAS, region Danmark. Ing. Holm har været direktør Kalm's nærmeste tekniske medarbejder.

SAS og lufttrafikkens udvikling siden 1920.

Skandinavisk luftfart, der med SAS's sommerfartplans ikrafttræden den 20. april er gået ind i sit hidtil største trafikprogram med en intensiv beflyvning af et rutenet på over 195.000 km, havde ved udgangen af 1951 trafikeret ialt 163.819.751 km og befordret 3.143.353 passagerer, 31.005.889 kg fragt og 17.852.951 kg post, en trafikpræstation, der populært sagt svarer så nogenlunde til en flytning af godt og vel hele Danmarks befolkning fra jorden op til solen. Den samme præstation udført af statsbanerne ville have krævet indsats af 2330 eksprestog i uafbrudt fart i 142 år!



Lidt fra Frankrig: Øverst SE-2415 »Grogard II«, udstyret med to Hispano Nene reaktionsmotorer på hver 2270 kg trykkraft. Beregnet til angreb mod jorden, all-weather-jager etc. — Nederst SO-6025, en videreudvikling af 6020 Espadon. Udstyret med en Nene samt en ekstra raketmotor til start og topdydelse.

THUNDERJETTS KLARGØRES I KØBENHAVN

SOM bekendt forsynes både det danske flyvevåben og en række andre NATO-lande med et betydeligt antal Republic Thunderjets. De transporteres til Europa pr. skib, men i fuldt monteret stand. Blot er de på transporten beskyttet af et plasticovertræk og noget korrosionsbestandigt fedt på understellet.

Inden de er klar, skal disse beskyttende lag tages af, og dette arbejde har SAS's flyveværft i Københavns lufthavn påtaget sig, både for de danske og for andre landes maskiner. Fra havnen køres luftfartøjerne gennem byen ud til flyveværftet, hvor de klargøres og indflyves på ny inden afleveringen.

Den Thunderjet-version, der er tale om, er F-84G. Det er den nyeste version i produktion, og den er en videreudvikling af F-84E, mens F-versionen med pilformede planer åbenbart endnu ikke er kommet så vidt.

F-84G er udstyret med en Allison J-35-A-29 reaktionsmotor på 2540 kg trykkraft, d.v.s. 10 % mere end E-versionen, hvis tophastighed var over 960 km/t. F-84G er den første jagermaskine i produktion med indretning til tankning i luften (på venstre plan). Den er også udstyret med automatisk pilot.

Det område i lufthavnen, hvor arbejdet foregår, er afspærret med pigtråd og under stærk bevogtning, hvilket har givet anledning til rygter og til natligt skyderi derude.

En forevisning af området for pressen for

nylig havde til opgave at vise, at der ikke foregår noget hemmeligt bag afspærringerne. Der er særdeles lidt at berette efter dette besøg, for det arbejde, der udføres, består som ovenfor nævnt blot i, at man med håndkraft river plasticovertrækket af, samt at man i et damptrum i hangaren fjerner fedtet.

Så er maskinerne praktisk talt flyveklare, men trænger enkelte instrumenter til justering, bliver det naturligvis gjort.

Selvfølgelig må man bevogte disse kostbare flyvemaskiner, der er et værdifuldt led i atlantpagtlandenes forsvar, men på den anden side kan det efter danske forhold forekomme lidt overdrevent, at man henstillede til pressen ikke at meddele, i hvilken hangar arbejdet foregik eller at nævne tal etc. Ligeledes måtte pressefotograferne (under bevogtning af militærpoliti med hunde) kun fotografere i en enkelt retning, så positionen af maskinerne foran hangaren ikke kunne bestemmes derfra. Man skulle ikke give nogen af oplysningerne på en præsentationsbakke, blev der sagt.

Men når nu arbejdet foregår på en præsentationsbakke, hvor alle uden for afspærringerne kan se og fotografere, hvad de vil, og det sker i en stærkt trafikeret lufthavn, som også beflyves af lande hinsides jerntæppet, og hvor enhver interesseret magt let kan få alle oplysninger om positioner og antal, er det så nødvendigt at give arbejdet udseende af at være så hemmeligt — »en hemmelighed, som alle kender undtagen vi selv«, som englænderne siger?

IATA-kongres i København.

IATA's første tekniske konference afholdes i København i dagene den 5.—15. maj. Ca. 200 luftfartsfolk fra hele verden vil komme til stede for at diskutere tekniske, radio-tekniske, meteorologiske m. fl. problemer. IATA's præsident, Sir William Hildred, kommer til stede ved konferencens åbning.

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup.

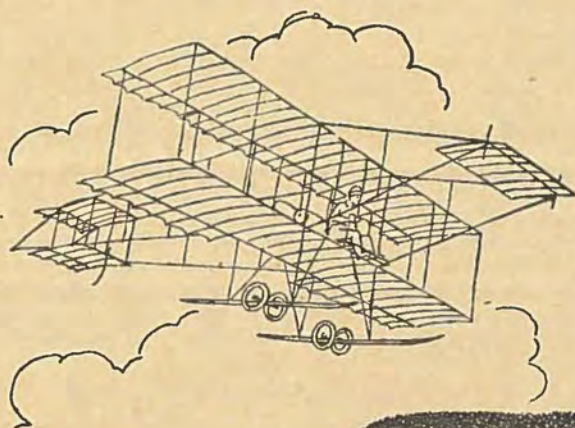
For første gang i lange tider har der været en minimal nedgang i passagertallene. I marts var tallet for passagerer (incl. transitpassagerer) 28.465, medens det i samme måned forrige år var 28.659. Passagerer excl. transitpassagerer var på 19.463 mod 21.313 i 1951. Derimod var der stigning i antallet af ankomne og afgående luftfartøjer, nemlig 2164 mod 2108 året forud.

Lufttrafikkens vældige udvikling.

ICAO har udsendt en kort oversigt over den civile lufttrafik udvikling i perioden 1937—1951, og denne giver nogle ret imponerende tal, som vist ikke ret mange andre brancher kan opvise. Passagerantallet for 1951 var det dobbelte af tallet for 1947, og fragtmængden blev i samme periode tredoblet. Trafikken i 1951 var 20 gange så stor som tilfældet var i 1937, hvilket vil sige, at flyvemaskinen er blevet en transportfaktor af overordentlig stor betydning. Tallene (i millioner) for udviklingen siger iøvrigt følgende:

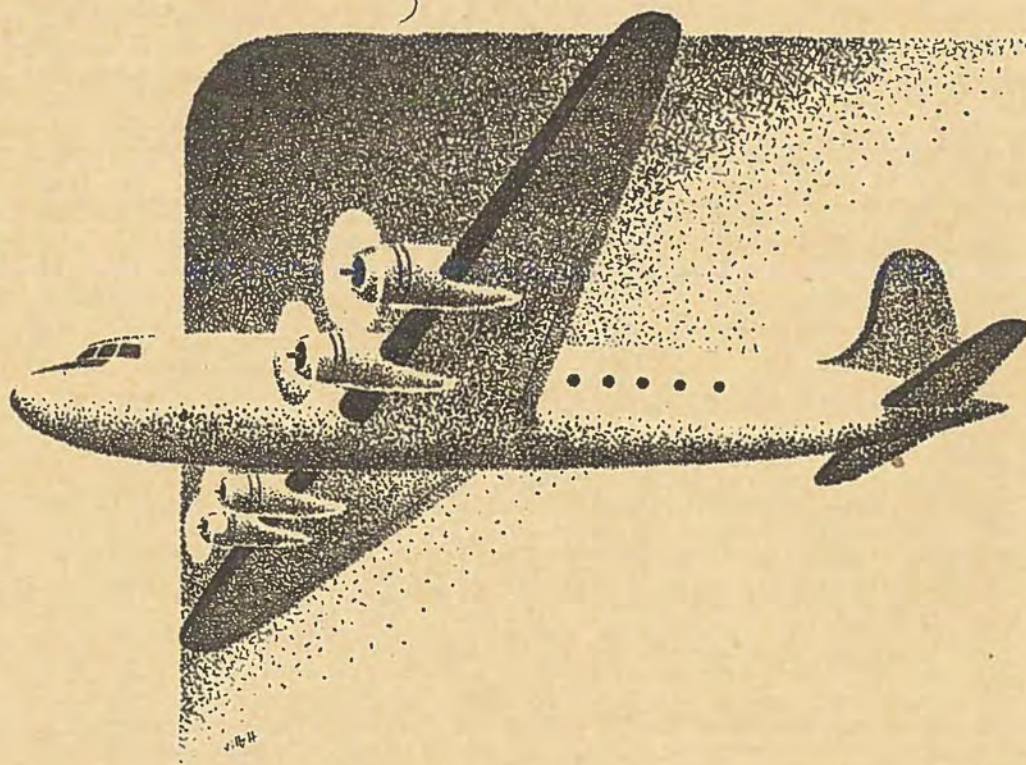
	fløjne km	passa- gerer	pass.- km	fragt ton-km
1937	269	2,5	1.425	—
1947	1.156	21,1	19.100	297
1948	1.292	23,6	21.200	450
1949	1.345	26,5	23.300	569
1950	1.432	31,2	27.300	757
1951	1.550	39,0	34.000	900

De for motorflyverne såre nødvendige radiotelefoni-kursus er blevet gennemført takket være støtte fra flyvelotteriet.



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

KLM's Atlanterhavstrafik.

Det antal ocean-flyvninger, som KLM skal foretage i sommeren 1952, udgør for passagerflyvningernes vedkommende 36 pr. uge, hvortil kommer de 3 faste ugentlige fragtforbindelser fra Amsterdam til New York, således at det samlede antal ocean-flyvninger, som KLM skal foretage, kommer op på 42 om ugen, d. v. s. gennemsnitlig 6 flyvninger om dagen. Passager-kapaciteten for disse forbindelser udgør fra april til oktober godt 50.000, det vil sige 7.400 passagerer pr. måned. Fragtkapaciteten over Nordatlanten incl. fragtrum i passagerflyvemaskinerne andrager for samme periode ca. 1.300.000 kg.

KLM's rutenet og personale.

I sommerens løb kommer KLM's lufrutene op på godt 190.000 km (sidste sommer var det 153.000 kr.). Den distance, der flyves hver dag, er gennemsnitlig 145.000 km mod 130.000 km i 1951. KLM har i øjeblikket 105 salgskontorer i udlandet fordelt over 76 lande. Der flyves til 88 byer i 61 lande (ifjor 73 i 56 lande).

Sammenstillingen af luftflåden efter de nye flyvemaskiners ankomst er som følger: 12 Convair 240, 2 Douglas DC-3 (Dakotaer), 10 Douglas DC-4 eller C-54, 7 Douglas DC-6 og 7 Douglas DC-6B, 16 Lockheed Constellation L-749A og 1 Auster fotograferingsmaskine. I alt 73 flyvemaskiner. Desuden er der afgivet ordre på 9 Super Constellation maskiner, 6 Convair-340 og 1 DC-6A „Liftmaster“, som er specielt indrettet og konstrueret til befording af fragt. Disse flyvemaskiner ventes leveret i løbet af 1953.

Den 29. februar 1952 havde KLM et samlet personale på 11.972, hvoraf 3.727 arbejder i udlandet. Det flyvende personale er for tiden 1.202, nemlig 399 flyvere, 228 flyvemekanikere, 197 telegrafister, 191 stewardard og 187 stewardesser.

SABENA i 1951.

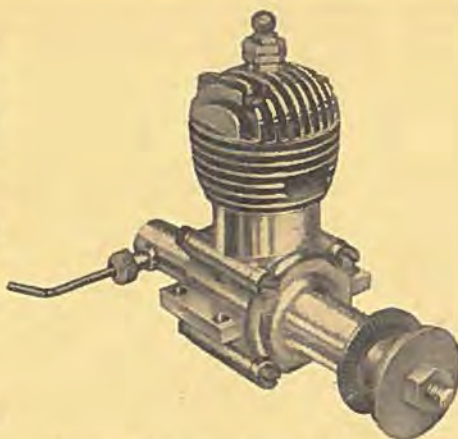
Det belgiske luftfartselskab har offentliggjort sin driftsstatistik for 1951. Ifølge denne har selskabets maskiner fløjet 19.181.048 km og befordret 260.674 passagerer. En sammenligning med resultatet for året forud giver følgende billede:

	1951	1950
Befordrede passagerer	260.674	195.466
Fløjne km	19.181.048	18.230.588
Passager-km	308.582.645	257.434.283
Ton-km (fragt og post)	21.640.925	12.621.311

Statistikken viser, at hver passager gennemsnitlig har fløjet 1183,7 km imod 1316 km i 1950.

Dækningsprocenten for luftfragtens vedkommende har været følgende:

	1951	1950
Udbudte ton-km ..	72.275.957	60.901.241
Befordrede ton-km ..	52.481.334	38.673.195
Dækningsprocent ..	72,6	63,5



Her er et billede af den nye 3,2 cm³ Viking glødhovedmotor, der, som man ser, er af meget moderne konstruktion.

Jachtmanns rekord endelig slået.

Værdien af varighedsrekorder i svæveflyvning kan diskuteres. Varighedsflyvning på skrånt er jo i realiteten kun en fysisk udholdenhedsprøve. Nogle mener, at det ikke er andet end den slags rekorder, hvor man prøver, hvem der længst kan sidde på toppen af en flagstang etc.

Men de er alligevel eftertragtede. Under krigen satte tyskeren *Ernst Jachtmann* en enestående rekord på 55 timer 52 minutter, men den blev efter krigen annulleret af FAI som alle rekorder sat i krigsførende lande under krigen, og man gik et par rekorder tilbage og anerkendte påny *Kurt Schmidts* rekord på 36 t. 36 min.

Senere lykkedes det franskmænd *Guy Marchand* at sætte rekorden op til 40 t. 51 min. (se artiklen i FLYV nr. 2/1950).

I februar blev den tyske tomsædede rekord som meddelt slået af to franskmænd, og nu har en fransk svæveflyver, *Charles Atger*, iflg. dagspressen fløjet 56 timer 15 min. Hvis denne rekord anerkendes af FAI, vil Jachtmann altså endelig være slået.

Airspeed Ambassador i København.

For en månedstid siden havde Københavns lufthavn, Kastrup, igen besøg af en af BEA's nye Airspeed Ambassador, og det nye og særprægede trafikluftfartøj vakte berettiget opsigt blandt de mange gæster, der var blevet inviteret på en flyvetur over Sjælland, og som alle uden undtagelse var begejstret for luftfartøjets indretning og

Når det i årets løb har været muligt at tilbyde motorflyveklubberne så mange foredragsaftener, skyldes det de midler, som flyvelotteriet indbringer.

fortræffelige flyveegenskaber. FLYV nr. 2/1952 side 27 bragte nogle indtryk af flyvning med Ambassador.

RI-kursus i påsken.

I påsken arrangerede svæveflyverådet i samarbejde med Ringsted Svæveflyveklub et repetitionskursus for instruktører i Ringsted. Civilingeniørerne *H. Harboe* og *Helge Petersen* ledede dette kursus.

Man skulle tro, at flere flyveledere havde benyttet lejligheden til at gennemgå dette kursus uden for sommerferietiden og på kun 5 dage mod ellers 7, men så kommer der formodentlig så mange desto flere til Vandel til sommer.

Polsk svæveplan i Danmark.

Stamgruppen har fået indregistreret et polsk svæveplan OY-DYX af typen Delfin. Planet er oprindelig bygget i Polen og nu istandsat af Stamgruppen. Fuldvægten er 280 kg, spændvidden 16 m, længden 6,79 m.

Planet blev indfløjet i påsken af *Aksel Feddersen*, hvorefter klubbens medlemmer overtog det.

Dansk svæveflyvning har hermed fået sin samling af rigtige svæveplaner forøget, og selv om Delfinen ikke er noget moderne svæveplan, skulle der nok være mulighed for at opnå gode præstationer med det.

Private Percival Proctors.

Den danske civile luftflåde er for nylig blevet forøget med nogle Percival Proctors, som flyvevåbnet fik kort efter krigen og nu ikke længere har brug for. De er bygget i 1942—43 og udstyret med en 200—210 hk Gipsy Queen II motor. (Se FLYV nr. 2/48, side 39).

Blandt de nye Proctor-ejere er hr. *Erik Jensen* fra København, direktør *Bay*, Tommerup (OY-BAY), *Krogh's* køreskole, København, samt hr. *Jørgen Mortensen*, København.

Modelflyvefilmen i livlig brug.

KDA's nye modelflyvefilm er der stadig stor efterspørgsel efter. Ing. *Weishaupt* har den 8. april vist den i en skole på Amager, den 15. i Hjørring Modelflyveklub og den 16. i Aviators Modelflyvere i Ålborg, hvorefter Odense Model-Flyveklub (der brugte den flittigt på sin udstilling) har lånt den til propaganda i Bogense og Ringe.

Klubberne bedes rekvirere den i god tid, når de har anvendelse for den.

*

En USAF C-47 startet fra København anmodede tårnet i Frankfurt om landingsinstruks for sig selv og 3.648 passagerer. Inden den dårlige spøg blev belønnet med en „balle“, fandt man dog tallet korrekt. Maskinen var fuld af bure indeholdende hvide mus, marsvin og kaniner til brug for medicinske studier.

Bristol Buckmaster har dobbelt sæt styregrej og instrumenter.

Fairey Flycatcher fra 1928 startede direkte fra hangaren på „Glorious“.

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

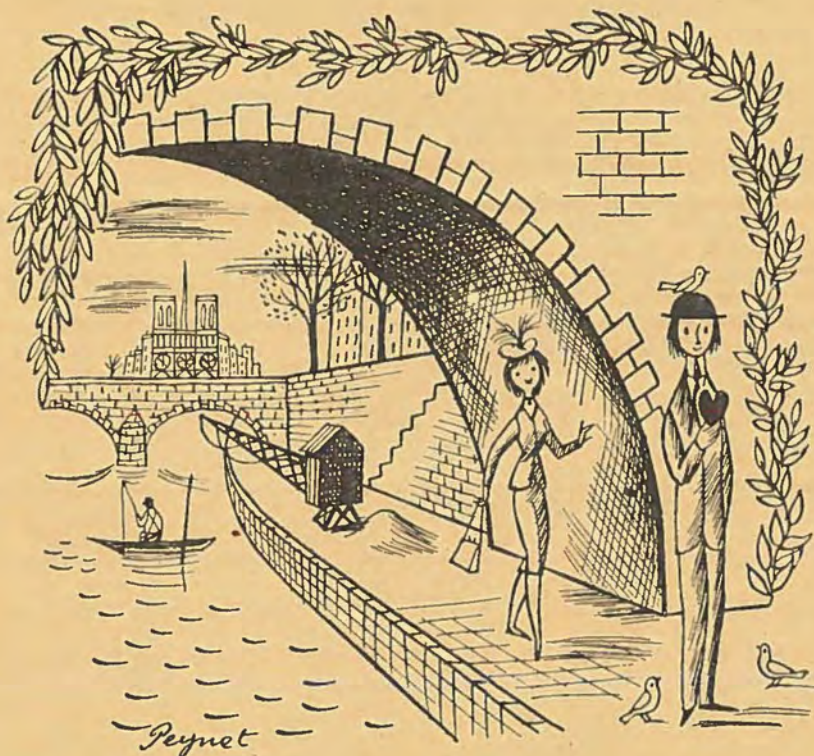
UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395



Det er forår i Paris — flyv derned med

Nat-Pariseren

Natpariseren skal starte.
Hvilket festligt eventyr!
Vi skal sejle mellem stjerner,
vi skal flyve over skyer.

Byens vartegn, Eiffeltårnet,
springer frem fra Seinens dis.
Natpariseren er fremme!
SAS . . si bon! Paris, Paris!

Sigfred Pedersen.

Natpariseren har afgang
fra København, Dagmarhus, kl. 22,20
og ankommer til Paris, Le Bourget,
kl. 2,50. I modsat retning: afgang
fra Gare des Invalides kl. 2,20
og ankomst i Københavns Lufthavn kl. 7,10.

Pris: tur/retur **kr. 567,—**

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



BILLETTER OG ALLE OPLYSNINGER I REJSEBUREAUERNE. BESTIL BILLET I GOD TID!



Klubben Windy i København har for nylig afholdt en byggekonkurrence med fin byggestandard. Her ses dommerne med de vindende modeller. Fra venstre ing. Nissen med nr. 2 (bygget af Henning Jönsson), ing. Weishaupt med nr. 3 (Holm Jørgensen) og salgsschef Stilling med nr. 1 (Jan Hackhe). De deltagende modeller var bagefter udstillet i KLM's rejsebureau. — Foto: Hartvig Jensen, Vig Foto.

Erdrup vandt DM-indendørs.

Efter udsættelsen på grund af vanskeligheder med at få lokale blev danmarksmesterskabet for indendørs modeller fløjet den 30. marts med *Svend Skou* som konkurrenceleder. Konkurrencen fandt sted i Munkkehøjsskolen i Odense.

Størsteparten af de tilmeldte var fra Odense og desværre udeblev to fra Horsens, så den gamle danmarksmester *Bendt E. R. Jensen* fra Progress var eneste udenbys. Det lykkedes ham ikke at blive mester tredje gang i træk og dermed vinde pokalen til ejendom. Han var uheldig og fik havari. Han havde ellers den bedste enkeltflyvning på 211 sek.

Det blev *Mogens Erdrup*, der løb af med DM-titlen med 412 sekunder sammenlagt mod *Bendt Jensens* 380. Samtidig tog han b-diplom. Nr. 3 blev *Valdemar Petersen*, også OM-F, med 305 sek. Erdrup og et par andre Odense-folk fløj *Bendt Jensens* konstruktion BE-I-31 fra FLYV nr. 1/52 (det kan måske være ham en trøst), Vald. Petersen fløj en gammel konstruktion af *Otto Jespersen* og en enkelt fløj en selvkonstruktion.

Mangler klubben stopure? Så gør en indsats ved salg af lodsedler og ansøg om tilskud til indkøb af stopur. På den måde har mange klubber fået deres ure.



To billeder af Skyroplanet.

INTERESSANT LEGETØJ

Et morsomt stykke legetøj, der har fået stor succes i udlandet, er nu kommet i handelen herhjemme. Det er nærmest en art moderne drage, og ligger som sådant uden for vort område. Når vi alligevel tager det med, skyldes det, at man anvender aerodynamiske principper på en måde, som måske kan interessere vore modelflyvere.

Legetøjet, der bærer det fine navn „Skyroplanet“, består af en strømliniet krop med haleplan. „Planerne“ er anbragt på en aksel bestående af pianotråd og kan rotere om denne akse. De er af plastik og har et svagt s-formet profil.

Når de anbringes i en luftstrøm, bringes de til at rotere — ganske på samme måde som en skalkors-vindmåler drejer rundt.

Nu fungerer de roterende planer nærmest som roterende cylindre. Når en cylinder roterer i en luftstrøm, bliver den nærmest-liggende luft revet med, og derved bliver strømningshastigheden på den ene side forøget, på den modsatte formindsket. Ifølge Bernoullis lov dannes der herved en opdrift, og takket være denne opdrift kan Skyroplanet, der er fastgjort til en snor, gå højt til vejrs. Ved en forevisning for FLYV's medarbejder i meget svag vind kneb det med at kunne udnytte den 100 m snor, men i stærkere vind skal det være muligt at få den meget højere til vejrs.

Princippet er ikke nyt. Det beror på den såkaldte Magnus-virkning og er forsøgsvis anmeldt både i flyvemaskiner og til fremdrift af skibe (af *Flettner*). Hertil brugte man imidlertid roterende cylindre, mens man i Skyroplanet meget fikt anvender disse „planer“, der takket være den konvekse halvdele større modstand end den konvekse bringes i rotation og nu fungerer som en roterende cylinder.

Måske nogle af vore opfindsomme modelflyvere kunne finde anvendelse for princippet i fritflyvende modeller?

Dansk deltagelse i verdensmesterskaberne i modelflyvning støttes af flyvelotteriet.

Odense Model-Flyveklubs udstilling

Fra sin start i 1935 som Danmarks første rene modelflyveklub har Odense Model-Flyveklub fra tid til anden afholdt en række udstillinger, dels rene modelflyveudstillinger, dels modelflyveafdelinger på andre udstillinger.

Fra 28.—30. marts afholdtes igen en selvstændig modelflyveudstilling på „Skandia“ i Odense. På en nat og en formiddag havde man stillet den lange forberedte udstilling på benene, og resultatet var nydeligt.

Over 60 modeller af alle mulige arter gav tilskueren et udmærket indblik i den mangesidede hobby, som modelflyvningen er blevet til. Hovedparten af modellerne var fra Odense, men der var dog også enkelte udenbys gæster, deriblandt en radiostyret gasmotormodel, bygget af *Kaj V. Nielsen* fra Roskilde. Den havde dog endnu ikke fløjet. Den var udstillet sammen med *Per Weishaupt's* gamle Stroh-svævemodel fra 1935.

Med forbauselse noterede man en samling på en halv snes linestyrede modeller i Odense, hvor man hidtil har holdt sig næsten helt fra denne interessante gren af modelflyvningen. Der var også hele to systemer til styring uden for cirklen, det ene et særligt udstillingsarrangement til demonstration.

Inden udstillingens åbning blev modellerne bedømt af en dommerkomite bestående af OM-F's formand *H. Agerholm Jensen*, ing. *C. J. Petersen*, fabrikant *Sven Skou*, og *Per Weishaupt*. Komiteen var stillet over for det næsten umulige hverv at skulle sammenligne vidt forskellige størrelser og typer af modeller. Man kunne enes om at udtage et halvt dusin med den bedste af hver gruppe, men herefter afveg dommerstemmerne meget fra hinanden.

Selv ved Windy's konkurrence for nylig, hvor det kun drejede sig om linestyrede modeller, var bedømmelsen svær. Men her var den værre, og det endelige resultat ret tilfældigt — men alle modellerne var fine:

Nr. 1 blev *Carl Høst-Aris* med en af udstillingens mindste modeller, en Westland Lysander i skala 1:100. De næste to pladser besatte faderen *Age Høst-Aris* med en A2 Høst-29, der løb af med sejren ved en byggekonkurrence i Næstved for nylig, samt en D1 Høst-28, normal i sin opbygning, men i Høst's verdenskendte fine udførelse.

Mange andre af familiens fine modeller var med, bl. a. AHA-S, den „store grønne“ A3-model, der i 1944 og 45 vandt KLM-pokalen i sommerlejren, men nu var lidt ramponeret.

Nr. 4 blev en stor linestyrer Hawker Tempest i skala 1:10, bygget af *Erik Rasmussen* og forsynet med optrækkeligt understel m. m., og nr. 5 en linestyrer *Martin Mauler* af *Valdemar Petersen*.

Kaptajn *Foltmann* var udstillingens projektor.

Den nordiske landskamp i modelflyvning arrangeres med støtte fra flyvelotteriet.

SOLARBO - BALSA
på lager

Mod indsendelse af porto tilsendes prislister

MODEL og HOBBY

Isafjordsgade 16 - København S.
Su. 8152

Announce på forsiden.

Fra dette nummer har FLYV — iøvrigt i lighed med mange andre flyvetidsskrifter — en annonce på forsiden i stedet for det sædvanlige ansigt med et forsidebillede.

Herved opnår vi med et givet sideantal at indvinde en side til tekst; og med det begrænsede antal sider, som de høje papirpriser tillader os at fremstille bladet i, mener redaktionen, at det er ønskeligt at indvinde denne plads. Vi går ud fra, at læserne er enige med os heri.

Dette nummer af FLYV udkommer nogle dage senere end normalt, idet vi gerne ville have referatet af KDA's generalforsamling med.

Sidste år gennemførtes den første konkurrence om danmarksmesterskabet i svæveflyvning — med støtte fra flyvelotteriet.

Alleberg 1952.

KSAK har atter udsendt sit program for svæveflyveskolen på Alleberg, som i sommer har sin 12. sæson. En nyhed på bjerget er en øst-vestlig startbane. Den ensædede skoling er helt ophørt, og foruden tosedede kursus direkte til C-diplom er der indført DK-A, DK-B- og DK-C-kursus til henholdsvis DK-A-, DK-B- og C-diplom.

Sidste år var det betydeligt dyrere at flyve på Alleberg end i Danmark, men dels har Alleberg i år nedsat priserne betydeligt, dels er rejsekatten bortfaldet, så forskellen er nu ikke særlig stor, og Alleberg har jo ting at byde på, som Vandel ikke har.

Nærmere oplysninger fås hos KDA.

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.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

KALENDER

Modelflyvning:

- 9/5 Udtagelseskonkurrence og DM for fritflyvende modeller (A, C, D). Odense.
- 19/5 Frist f. tilm. og gebyr t. sommerlejr.
- 22/5 Distriktskonkurrence nr. 2 (fritflyvende).
- 3/6 Frist f. forsøkt tilm. t. sommerlejr.
- 15/6 Distriktskonkurrence nr. 2 (linestyrede).
- 30/6 til 5/7 Sommerlejr.
- 2/7—5/7 Nordisk landskamp (Vandel).
- 10—14/7. VM-Wakefield (Norrköping, Sverige).
- 24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
- 14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
- 14/9 VM for gasmotormodeller (Schweiz).
- 12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
- 31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

- 1/5 Frist f. tilm. til flyveskolen til nedsat gebyr.
- 3/6 Sidste frist for tilmelding t. skolen.
- 30/6—13/7 Verdensmesterskab (Madrid).
- 6/7—31/8 Svæveflyveskole.
- 30/9 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

- 24—25/5 Int. navigationskonk. Auster Flying Club.
- 25/5 Rallie de la Foire de Paris.
- 31/5—2/6 Int. rally i Cannes.
- 31/5—2/6 Int. rally i Champagne.
- 14—15/6 Int. rally i Pons (Fr.).
- 15 ell. 22/6 Int. rally i Montauban (Fr.).
- 22/6 Int. rally i Aix les Bains (Fr.).
- 6—7/7 Int. rally i Auvergne (Fr.).
- 20—27/7 Int. uge i Rimini Venice (It.).
- 2/8 Daily Express int. konk. (Engl.).
- 2—3/8 ILSY-stævnet, Ypenburg (Holl.).
- 16—17/8 Int. rally i Sables d'Olonne (Fr.).
- 23—24/8 Int. rundflyvning i Dolomiterne.
- 31/8 ell. 7/9 Skandinavisk konkurrence.

Møder og udstilling etc.

- 3—11/5 FAI generalkonference (Madrid)
- 24—27/6 Int. udstilling i Venice (It.).
- 2—7/9 Opvisning i Farnborough.

Svæveflyvemateriel sælges

SG-38, selvkørende spil (Chevrolet-lastvogn 1931), wire, »hund« samt diverse værktøj sælges for højeste bud, når handel kan ske hurtigt. Henv. til frisørmeester Fritz Jacobsen, Rødby (tlf. Rødby 1272).

Autoriserede

journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i svæveflyveklubberne

- Kontrolbog for startspil. kr. 4.75
- Fartøj-journal 6.00
- Flyve-journal (ny udgave) . 3.00
- Arbejdsbog 0.85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V . C. 13.404

„CELOSE“
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse

med Forskrifterne i B.E.S.A.

Specifikation 2 D 101

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske
samt Identificeringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

Generalforsamlingens lovlighed.

Generalsekretariatet beklager meget, at man ved en fejltagelse ikke fik sendt indkaldelsen til generalforsamlingen til klubberne i anbefalet brev, således som lovene kræver det.

Indkaldelsen blev udsendt på forsiden af regnskabet såvel til klubberne som til de personlige medlemmer, og iøvrigt var der som foreskrevet indkaldt gennem FLYV.

Klubberne har nu modtaget en skrivelse, i hvilken de opfordres til at anerkende, at de havde modtaget indkaldelsen, og at de dermed anerkender de på generalforsamlingen truffene beslutninger som gyldige.

Generalsekretariatet henstiller indtrængende til klubberne, at de inden for den fastsatte frist sender denne meddelelse til KDA.

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde.

Motorflyveklubbens årlige repræsentantskabsmøde afholdtes torsdag den 17. april i Borgernes Hus i København. Der var mødt repræsentanter for motorflyveklubberne i følgende byer: Århus, Esbjerg, Herning, Kolding, København og Odense. Efter at ing. *Smith Hansen* (Århus Flyveklub) var valgt til dirigent, oplæste rådets formand, kommunelærer *Wm. Nielsen* beretningen for virksomheden i 1951 og sluttede denne med at udtale en tak til KDA's hovedbestyrelse for den smukke måde, hvorpå motorflyvningen var blevet støttet i det forløbne år.

Under aflæggelsen af beretningen henstillede formanden meget energisk til motorflyverne, at de måtte sørge for, at carnet'erne blev udfyldt på behørig måde. I denne forbindelse foreslog *Michael Hansen*, at KDA skulle forsyne hvert carnet med en kortfattet redegørelse på dansk, som nærmere forklarede, hvordan carnet'et skulle afstemmes, og hvordan toldvæsenet skulle forholde sig med de forskellige kontrolkuponer.

På mødet vedtoges det, at motorflyvernes flyvedagskonkurrencer skulle afholdes i Herning i slutningen af juni. Nærmere meddelelse herom vil blive udsendt til klubberne. Disse konkurrencer skal afgøre, hvem der skal repræsentere KDA ved den nordiske motorflyvekonkurrence i Oslo sidst i august måned.

Til medlemmer af bestyrelsen genvalgte alle, nemlig *Wm. Nielsen* (formand), *Østergård Vejvad*, *Aulke Andersen*, *A. Korsgård* og *Flensborg*. Suppleanterne *Michael Hansen* og *Carl I. Dam* blev også genvalgt.

Nye Medlemmer.

Stewardess frk. *Gerda Koberg*.
Mekaniker *Rasmus Døssing Jensen*.
Flyverløjtnant *Knud Jensen*.

Nye bøger i biblioteket.

Flight 1951 I.
Flight 1951 II.
Luftposten 1947—49.
Luftposten 1950.
Luftposten 1951.
FAI-Bulletin 1949—51.
Interview 1951.
Charles Cain: Military Aircraft of The USSR.
The Aeroplane Directory 1952.
Stevens & Allward: How & Why of Aircraft.
Gibbs-Smith: Aircraft Recognition Manual.
Kaufmann & Finison: D. C. Power Systems for Aircraft.
Nikolsky: Helicopter Analysis.
Hanna Reitsch: Fliegen — mein Leben.

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

KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFlyVERADET

Formand: Kommunalrør Knud Flønsted-Jensen.

DANSKE FLYVEBE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphal, Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.



KDA's nye emblem.

Blandt mange af KDA's medlemmer har det været et længe næret ønske at få det gamle ballonemblem erstattet med et nyt og mere tidssvarende. Dette er nu lykkedes, idet bestyrelsen blandt en række indsendte forslag har valgt ovenstående smukke emblem, hvis tilblivelse skyldes en af KDA's gode venner og trofaste hjælpere, tegneren *W. Neertoft*. Foruden til Neertoft vil KDA gerne hermed rette en tak til alle, der har indsendt forslag. Emblemet bliver udført i ægte emalje og ægte forgyldt, og det kan ved henvendelse til KDA's kontor købes for 5 kr. Alle, som er medlem af KDA eller en tilsluttet klub, kan købe emblemet, der bliver lidt mindre end vist her.

Motorflyvernes flyvedags-konkurrencer og udtagelsen til den nordiske motorflyverkonkurrence i Oslo.

Som tidligere meddelt i FLYV vil den første nordiske motorflyverkonkurrence blive afholdt i Oslo den 31. august (med mulig udsættelse til 7. september, såfremt vejforholdene måtte kræve det). Udtagelsen hertil vil finde sted ved årets flyvedagskonkurrence, der vil blive afholdt i Herning sidst i juni. De nærmere regler for deltagelse i denne konkurrence vil blive tilsendt motorflyveklubberne i nærmeste fremtid. Det bliver flyvedagskonkurrencens resultat, som lægges til grund for udtagelsen til konkurrencen i Oslo.

Herning Flyveklub.

På generalforsamlingen den 19. marts vedtog Herning Svæveflyveklub at ændre navn til Herning Flyveklub. Bestyrelsen genvalgte. Man regner med, at modelflyveklubben i Herning vil overgå til at blive en sektion af flyveklubben.

Odense Svæveflyveklub.

Odense Svæveflyveklub har ved en ekstraordinær generalforsamling den 18. februar skiftet formand, idet *Ib Randers* blev afløst af *Ole Frederiksen*.

1. distriktskonkurrence.

Forårsvejret var ikke slet så stabilt som anført i et generalforsamlingsforslag, for den 1. distriktskonkurrence, der var ansat til 9. marts, måtte overalt udsættes til 16. eller 23. marts, og vejforholdene var ikke de

bedste. Mange anmeldte faldt fra, men ialt deltog 80 modelflyvere med 98 modeller fra 22 klubber. Størst var deltagelsen i 2. distrikt, der fløj i Dianalund.

Her er resultaterne:

1. distrikt: A1: Flønsted-Jensen (106) 684, S. Mortensen (106) 438, O. Olesen (113) 362. — A2: B. Hansen (105) 728, Buch Andersen (113) 648, P. G. Jørgensen (113) 520. — C: Widell (105) 153. — D: Neumann (105) 201.

2. distrikt: A1: Damborg (208) 432, H. C. Hansen (208) 330, B. Petersen (208) 298. — A2: O. Meyer Larsen (208) 740, H. K. Jensen (215) 618, J. Nielsen (208) 601. — C: E. Knudsen (205) 445. — D: K. V. Jensen (215) 306, P. Knudsen (215) 251.

3. distrikt: A1: W. Larsen (301) 393, Fl. Nielsen (308) 183. — A2: Østervig (301) 500, A. Hansen (301) 422, W. Larsen 349. — C: B. Jørgensen (301) 459, J. S. Petersen (301) 264. — D: J. C. Nielsen (301) 339, M. Erdrup (301) 324, H. Iversen (301) 105.

4. distrikt: A2: Duus (403) 688, Østergård (403) 348.

5. distrikt: A: K. E. Andersen (506) 551, J. Christensen (523) 381, P. Jørgensen (523) 266. — D: Amorsen (523) 136.

6. distrikt: A2: Mathiesen (611) 360, J. A. Lauridsen (608) 221, Damkjær (611) 162. — C: Thuesen (616) 147, J. A. Lauridsen 68.

I flyvedagskonkurrencerne er resultaterne herefter:

Svævemodeller: Ole Meyer Larsen 740, Børge Hansen 728, Hans Duus 688.

Gummimotormodeller: Bjarne Jørgensen 459, Erik Knudsen 445, J. S. Petersen 264.

Gasmotormodeller: Jens Chr. Nielsen 339, Mogens Erdrup 324, K. V. Jensen 306.

Næste konkurrence for fritflyvende bliver 18. maj. I nogle af distrikterne, hvor konkurrencen ikke har været hård, har man mulighed for endelig placering, selv om man ikke har været med første gang, men i de andre bliver det sværere, hvis førstegangsdeltagere følger med i næste og sidste konkurrence.

Århus Flyveklub.

Århus Flyveklub afholdt den 3. april en godt besøgt generalforsamling. Interessen samlede sig særligt om det resultat, der i det forløbne år opnået i flyvepladsspørgsmålet efter mange års besvær. Der blev gjort rede herfor i formandens beretning og fandt bagefter en diskussion sted. Vi har tidligere meddelt ordningens hovedtræk i FLYV.

Til formand nyalgtes bagermester *Jensen*, og til bestyrelsen nyalgtes endvidere automobilforhandler *Soby*, mens resten af valgene var genvalg.

Efter en lovmæssigt nødvendig ekstraordinær generalforsamling er kontingentet blevet forhøjet fra 12 til 20 kr. pr. måned.

Et teorikursus er i gang, og snart vil klubbens medlemmer begynde at flyve på *Sylvest Jensens* flyveskole.

Hermed indledes et nyt kapitel i klubbens historie.

Skovtur i Danske Flyvere.

Foreningen Danske Flyvere afholder skovtur lørdag den 17. maj. Nærmere meddelelse tilgår medlemmerne direkte.

Luftpostbreve fra Paris til København duftede ved en lejlighed så stærkt af exotisk parfume, at postvæsenet måtte forklare flere mistænksomme bustruer, at en flacon fransk parfume var gået itu i luftpostsækken!

Når danske model- og svæveflyvere sidste år kom til USA og Canada, skyldes det, at flyvelotteriet gav tilskud til udgifterne ved de amerikanske kadetters besøg her i landet.



ACHIEVEMENT

Another World Class Record

LONDON AIRPORT —
CASTEL BENITO, TRIPOLI

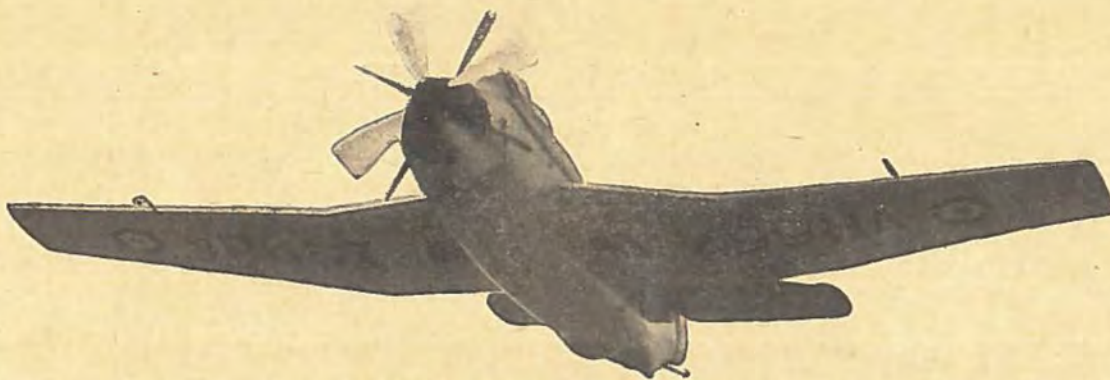
An English Electric Canberra
powered by Rolls-Royce „Avon“
Engines established a new point-to-point World
Class Record on 18th February, 1952,
by flying from London Airport to
Castel Benito in 2 hours 44 minutes,
average speed 538 m.p.h.

(Subject to Official Confirmation)

ROLLS-ROYCE
Aero

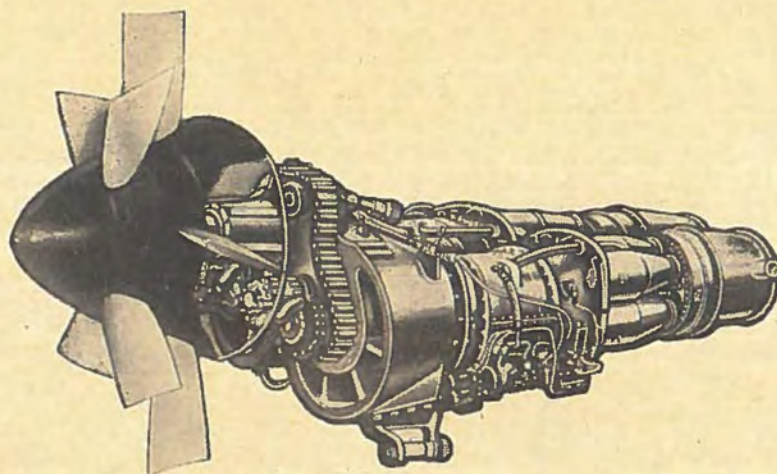
E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY



EEN MOTORS FRONTMODSTAND

Een enkelt motors konstruktionsmæssige fordel.



DOBBELT TRÆKKRAFT

Den praktiske fordel ved 2 motorers ydelse.

FAIREY GANNET

(FAIREY 17)

ARMSTRONG SIDDELEY „DOUBLE MAMBA“

TO-MOTORET · U-BÅDSJAGER · HANGARSKIBSBASERET

FORETRUKKET TIL BRUG I ROYAL NAVY

Repræsentant for Danmark, Norge, Sverige og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED, HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND



FLYV

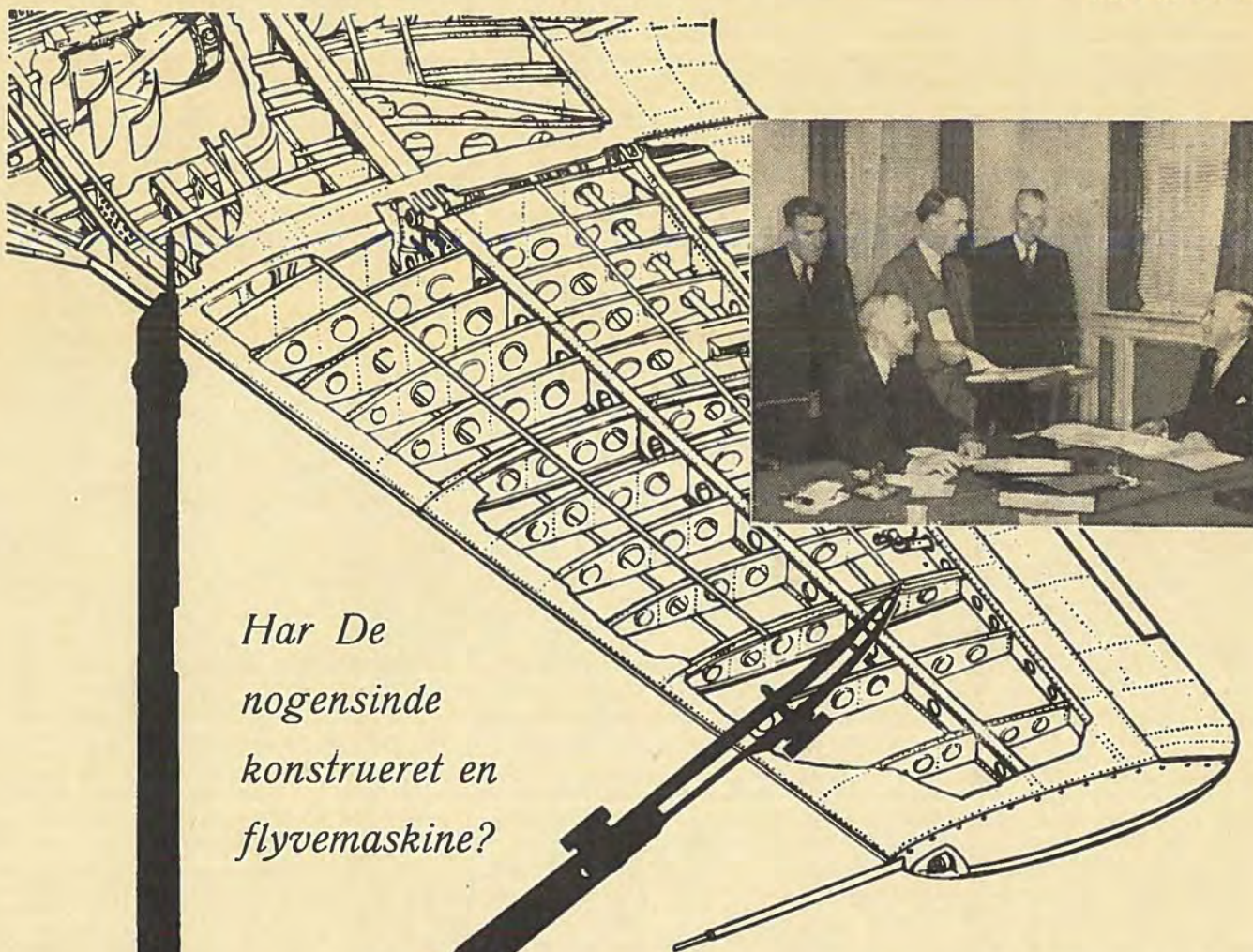
25. ARG. NR. 6

JUNI 1952

PRIS 75 ØRE

Til Rigets Forsvar

NR. 5 AF EN SERIE



*Har De
nogensinde
konstrueret en
flyvemaskine?*

I begyndelsen var der kun een mand om at tegne en flyvemaskine; men nu opstår ideerne til den moderne jeltager i een mands fantasi og føres ud i livet af en gruppe eksperter, lige fra aerodynamikere til belastningsmænd, fra „windtunnel“-eksperter til hydraulik-teknikere. Ligesom een mand leder disse eksperter til at producere bedre ideer, således hjælper Hawker Siddeley Group sine individuelle fabriker til at fremstille stadigt bedre flyvemaskiner. Som den største sammenslutning i sin art anvender denne gruppe alle sine ressourcer til opbygning af Den Frie Verdens forsvar.

Hawker Siddeley Group



PIONER ...
OG FØRENDE I LUFTEN

Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS



A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 6

Juni 1952

25. årgang

HASTIGHEDEN PÅ LUFTRUTERNE

25 år efter at Lindbergh foretog sin epokegørende atlantehavs-flyvning, kendetegnes lufttrafikens udvikling af indførelsen af turistklassen på atlantehavsruiterne samt af indsættelsen af reaktionsdrevne flyvemaskiner i lufttrafikken.

I de godt 30 år, trafikflyvningen har eksisteret, viser statistikken stadig fremgang. Rutelængde, frekvens, maskinernes kapacitet og ikke mindst deres hastighed er gået opad og opad uden tegn på, at denne fremgang vil ophøre.

Hvor længe kan det betale sig at forøge hastigheden? Det, der har interesse for passagererne, er, hvor hurtigt de kan komme fra bymidte til bymidte. I den henseende sker der stadig fremgang på de længere ruter, men ikke på de kortere.

Det kan således anføres, at det idag tager længere tid at komme fra London til Paris med de nuværende hurtige maskiner, end det gjorde før krigen med de gamle langsomme Handley Page Hannibal-maskiner.

På de kortere ruter vil en kostbar forøgelse af flyvemaskinernes hastighed ikke hjælpe meget. Man kan opnå mere ved at forenkle ekspeditionen og transporten på jorden.

På de lange ruter fra kontinent til kontinent ser sagen anderledes ud. Her kan det stadig betale sig at indføre hurtigere maskiner, og efterhånden som de reaktionsdrevne typer om nogle år for alvor vinder indpas, vil rejsetiden blive betydeligt formindsket.

Da flyvningen i sig selv ikke er særlig interessant, vil passagererne sætte pris herpå. Og på grund af det større antal ture, en hurtigere flyvemaskine vil kunne udføre om året, vil den større hastighed kunne forsvares også ud fra et økonomisk synspunkt, så man må forudse, at rejsehastighederne forøges i hvert fald op mod de 1000 km/t. Om det vil kunne betale sig at gå videre til hastigheder større end lydens, kan man vanskeligt se i dag.

IATA-konferencen i København

SOM omtalt i sidste nummer afholdt luftfartsselskabernes internationale sammenslutning, IATA, fra 5. til 17. maj en teknisk konference i København med ca. 200 deltagere. Møderne holdtes i frimurerlogen, hvor den fungerende trafikminister Knud Ree og overborgmester H. P. Sørensen bød velkommen.

Endvidere blev der talt af IATA's generaldirektør sir William P. Hildred, af den tekniske komités formand, den engelske kaptajn Kelly-Rogers fra Aer Lingus i Irland samt af civilingeniør Per Kampmann.

Konferencen konstituerede sig med den norske ingeniør Hagerup-Svendsen fra SAS som præsident og mr. Slater fra PAWA som vicepræsident.

Arbejdet var iøvrigt fordelt på tre grupper, General, Engineering og Communication. Man udvekslede erfaringer inden for disse områder og arbejdede på at fastslå IATA's officielle politik over for ICAO, der kan betegnes som luftfartsmyndighedernes internationale organisation.

Hovedvægten af arbejdet blev lagt på forbedringen af hjælpemidlerne til indflyvning og landing og på forbindelsen mellem flyvemaskinerne og jorden ved hjælp af radio og elektroniske apparater. Diskussionen om det første emne blev ledet af E. W. Pike fra BOAC og om det sidstnævnte emne af E. P. Post fra United Air Lines.

Ingeniør Hagerup-Svendsen udtalte efter konferencen, at man følte, at konferencens resultater ville medføre forbedringer af driften, når de efterhånden kunne sættes i kraft.

Kaptajn Kelly-Rogers udtalte, at konferencen havde været særlig vigtig for manden i cockpit'et. Den har medført bedre forståelse mellem konstruktørerne og flyverne.

Ialt deltog 222 personer i konferencen, deriblandt 114 teknikere og piloter fra luftfartsselskaber i 16 lande og observatører for 35 fabrikker og forsikringsanstalter i 9 lande. Endvidere var luftfartsmyndigheder fra 7 og repræsentanter for flyvevåbnene i 3 lande med.

Forbud mod flyvning

SOM et resultat af oliestrejken i Amerika udsendte handelsministeriet den 16. maj en bekendtgørelse, der i første omgang så ud til, at al privat flyvning ville blive stoppet. Ifølge bekendtgørelsen vil udlevering af benzin til brug i lufttrafikken i perioden fra 16. maj til 12. juni blive reduceret til 65 % af forbruget i april måned. Dette gjaldt benzin i oktantal over 80. For flyvebenzin med oktantal 77 og derover var der ingen reduktion; men til gengæld indeholdt bekendtgørelsen forbud mod udleveringer ved anvendelse af sådan benzin til al privatflyvning. Ved aeroklubbens mellemkomst lykkedes det imidlertid at opnå en lempelse i denne drastiske bestemmelse, således at skoleflyvning og taxaflyvning ikke rantes af forbudet. Hvad reklameflyvning og fotoflyvning angik, da åbnede bekendtgørelsen en mulighed for dispensation, og efter aftale med handelsministeriet henstillede KDA til

de enkelte interesserede at rette en direkte henvendelse til Direktoratet for Vareforsyning.

Dette forbud kom på et meget ubejligt tidspunkt, idet det altid er i maj måned, at den private flyvning har sin store gennembrudstid. Hvor meget der vil blive slået i stykker, er ikke let at sige; men KDA har gjort, hvad der kunne for at mildne de strenge bestemmelser. Bedst havde det været om den private flyvning i lighed med den offentlige lufttrafik havde fået sit benzinforbrug nedskåret med en vis procent.

— For lufttrafikken rundt om i verden er nedskæringen naturligvis også et alvorligt slag, netop som man nærmer sig trafikflyvningens højsæson og har indført turistklassen på atlantehavsruiterne, men da dette skrives, ser det ud til, at virkningerne ikke bliver slet så slemme endda.



Douglas DC-7, der ventes i brug om et par år, og DC-6B, der indsættes i stadigt større antal, også af SAS.

FOR et par år siden bragte vi en serie artikler om moderne trafikflyvemaskiner, ledsaget af tabeller med 4×10 typers data. Disse artikler fandtes i FLYV nr. 12 49-263 (britiske typer med reaktions- eller turbinemotorer), nr. 1/50-3 (langdistance-typer med fire stempelmotorer), nr. 2/50-23 (mellemrutetyper med to stempelmotorer) samt i nr. 4/50-71 (mindre typer).

Selv om læserne i al almindelighed er blevet holdt underrettet om udviklingen i de forløbne to år, er der dog nu grund til at tage et overblik over situationen.

Det kan straks siges, at der ikke i dette tidsrum er kommet nye og opsigtsvækkende typer frem, men man har udviklet de typer, man var i gang med, eller lavet videregående udviklinger af større dimensioner.

De reaktionsdrevne typer

Englændernes de Havilland Comet er nu så vidt fremme i produktionen, at den er sat ind i regelmæssig drift som den første reaktionsdrevne trafikflyvemaskine i verden. Den er også foreløbig den eneste, der er i produktion. Canadiernes Avro Jetliner er lagt på hylden på grund af oprustningen. Typer som Avro Ashton eller Vickers Viscount 663 (med to Rolls-Royce Tay motorer) eller franskmændenes SO-30 (to Nene) er kun at betragte som forsøgstyper. Og amerikanerne har slet ikke haft nogen i luften endnu.

Comet'en giver således englænderne et ubestrideligt forspring. Der er allerede 45 i produktion, deriblandt til Canada og Frankrig. Men på markedet i USA har der ikke været afsætning. Typen er nemlig for lille i forhold til den udvikling, der er foregået. De store amerikanske fabrikker arbejder med konstruktionen af større og hurtigere reaktionsdrevne typer, og i mellemtiden bygger de stadig større og hurtigere udgaver af deres stempelmotordrevne typer, som de amerikanske selskaber regner med at kunne klare sig med de første år.

Og selv om Comet foruden af de Havilland selv også skal produceres hos Short & Harland i Belfast, regner amerikanerne åbenbart ikke med, at englændernes produktionskapacitet er farlig.

En del af de Comets, der bygges, bliver Comet 2, hvis prototype for nylig kom i luften. Den er udstyret med fire Rolls-Royce

TRAFIKFLYVEMASKINERNES UDVIKLING

En oversigt over typernes udvikling de sidste par år

Avon motorer på hver 2950 kg reaktionskraft (Comet 1 har Ghost på 2270 kg), og den bliver dels lidt hurtigere, dels får den længere rækkevidde end den første udgave, hvorved man kan tænke på at bruge den på atlantehavsruten.

De turbinemotor-drevne typer

Også på de turbinedrevne typers område ligger englænderne klart i spidsen — faktisk uden konkurrence. Vickers Viscount kommer i tjeneste til efteråret. Prototypen har allerede en overgang fløjet på London—Paris-ruten med betalende passagerer. Der er bestilt 44 af dem.

Derimod er Armstrong Whitworth Apollo ikke kommet i produktion, og typer som den lille Handley Page Marathon med to Mamba-turbinemotorer og den store Handley Page Hermes 5 er heller ikke kommet over forsøgsstadiet.

Den kæmpemæssige Bristol Brabazon I med stempelmotorer bruges til forsøg, mens Brabazon II med turbinemotorer endnu ikke er færdig. Kæmpetyper vil sikkert give værdifulde erfaringer m. h. t. større typer, for alt tyder på, at trafikflyvemaskinerne stadig vokser.

Mens vi er ved kæmperne, er det værd at nævne, at den første Saro Princess-flyvebåd, udstyret med 10 Bristol Proteus turbinemotorer, langsomt nærmer sig sin fuldendelse.

Den 4-motors Bristol 175 Britannia ven-

tes i prototypeform at flyve til sommer. Det er en type på størrelse med de største amerikanske typer, men udstyret med turbine-motorer. Det vil dog nok vare et par år, inden de 26 bestilte eksemplarer kan indgå på ruterne.

Amerikanerne har endnu kun Convairs Turboliner flyvende i prototypeform til forsøgsbrug, men der reklameres med, at de nye store typer med stempelmotorer alle er beregnet til senere indbygning af turbinemotorer. Om det så vil blive anset for praktisk af luftfartselskaberne, er en anden sag.

Foreløbig vil de blive prøvet i militære transportmaskiner som flådens R70-1, en Super Constellation med fire T-34 turbinemotorer, der skulle få en rejsefart af 635 km/t i 7—8 km højde. For at få tilstrækkelig rækkevidde med det forøgede brændstofforbrug bliver den udstyret med tiptanke til hver 2260 liter, og den tid er måske ikke fjern, da trafikflyvemaskinerne får tiptanke.

Også Douglas YC-124B udstyres med T-34 turbinemotorer.

Typerne med 4 stempelmotorer

Foreløbig ser det ud til, at de store typer med fire stempelmotorer vil være førende på langruterne.

Englænderne fik med nogle forsinkelser deres Handley Page Hermes 4 flåde i brug, men ser fremover ud til at have forladt stempelmotorerne.



Den første prototype af Bristol 175 Britannia er under samling på Bristol-fabrikkerne i Filton og ventes at flyve hen på sommeren. Den bliver udstyret med fire Bristol Proteus turbinemotorer og kan medføre op til 104 passagerer med en fart af 585 km/t.

Franskmændene har 15 af deres SE-2010 Armagnac i produktion og vil måske forsyne den sidste med turbinemotorer. Endvidere bygger de 15 af typen Breguet 76 Provence, en 4-motors maskine med to dæk, hvor der er plads til kombinationer af fragt og passagerer. Eventuelt kan der blive plads til op til 130 passagerer. Den synes dog ikke beregnet for de helt lange ruter, og selv Armagnac vil ikke blive anvendt over Atlanten.

Meget hører man ikke til italienernes Breda-Zappata BZ-308, men de siges at have projekteret en videreudvikling i klasse med de store amerikanere.

Til gengæld arbejder amerikanerne sig videre frem. Boeing ser ud til at have forladt det civile marked for en tid. Stratocruiser'en er ikke blevet videreudviklet, som Constellation og DC-6 er det.

Det er Douglas og Lockheed, der behersker markedet. Af DC-6 blev udviklet DC-6A (fragttype) og DC-6B, som er i fuld produktion (138 bestilt), samt DC-7, der er bestilt i 33 eksemplarer til 1953-54. Af Constellation er udviklet Super-Constellation, af hvilken type 1049 svarer til DC-6B, mens 1049C med fire 3250 kh motorer svarer til DC-7. Der er bestilt 62.

Med disse typer går rejsehastighederne i praksis op over 500 km/t og fuldvægten over 50 tons (1049C helt op til 59,1), men dog ikke helt op på Stratocruiser'ens 64,7.

Medvirkende til de nye typers fine præstationer — også af økonomiske art — er deres motorer, de 3250 hk Curtiss-Wright Turbo Compound-motorer, som har tre små turbiner, der udnytter energien i udstødningsgassens hastighed og fører denne tilbage til propelakslen, hvilket giver motoren 20 % større ydelse.

Typerne med 2 stempelmotorer

Og så kommer vi til slut i vore betragtninger til mellemrutetyperne med to stempelmotorer. Der er stadig flest af den gode gamle Douglas DC-3 på ruterne, og en egentlig afløser er der ikke fundet endnu. Ombygningen til Super DC-3 har ikke slået an ret mange steder. Svenskernes Scandia flyver i SAS og i Brasilien, men er nu gået ud af produktionen, da oprustningen lagde beslag på fabrikkerne. Russerne er næppe konkurrencedygtige på verdensmarkedet med IL-12, franskmændene åbenbart heller ikke med SO-30P.

Den elegante engelske Airspeed Ambassador er først kommet på de engelske ruter i år, og oprustningen hindrer yderligere produktion.

Så har vi amerikanerne Convair og Martin tilbage. Convair-Liner 240 og Martin 2-0-2 kom samtidig frem, men den første gik af med sejren og flyver nu i et antal af ca. 175 overalt i verden. Den har haft en fin sikkerhedsprocent, thi først for nylig er der sket en ulykke med en i USA.

Som det er gået med de 4-motors typer, sådan også med disse 2-motors: De bliver forlængere og forstørret. Convair er i fuld gang med at producere Convair-Liner 340, der ligner 240, så de er svære at se forskel på. Men 340 er godt 4 m mere i spændvidde, hvorved planarealet er blevet 10 m² større. Planernes v-form er forøget lidt, plantankenens indhold er forøget, og naturligvis er kroppen gjort knap 1½ m længere, så der bliver plads til fire passagerer mere. Der er bestilt 140.

Der blev kun bygget 31 Martin 2-0-2, som ikke havde trykkabine. Desuden blev



Øverst Martin 4-0-4, der er en forlængt og moderniseret udgave af 2-0-2, bl. a. udstyret med trykkabine, som er en selvfølge i moderne trafikmaskiner. Nederst prototypen af Lockheed Super Constellation forsynet med brændstoftanke i plantipperne — det bliver nødvendigt på versioner med turbinemotorer.

der bygget 12 2-0-2A, der havde en anden motorversion, og som blev udlejet til TWA, indtil 4-0-4 kunne leveres.

4-0-4 har trykkabine og kroppen er blevet forlængt med 1 meter. Derimod er planet ikke som på Convair 340 blevet gjort større. Den er slået godt an, og der bygges over 100.

Selv om disse typer tager dobbelt så mange passagerer som DC-3, så er det egentlig disse, der er blevet dens efterfølgere. For i mellemtiden er trafikken vokset så stærkt,

at den kræver maskiner med flere pladser. I mange tilfælde flyves der også med typer som DC-4 på de ruter, hvor en DC-3 tidligere var nok. Derfor er en type som Viscount også et emne på disse ruter.

Til små ruter, indenlandske i vore små lande, »føderuter« i tyndt befolkede egne o.s.v. er der stadig brug for mindre typer, som vi behandlede i den fjerde og sidste artikel, men her er der ikke sket så megen udvikling, at vi vil tage dem med i denne omgang.

P. W.

DE NYESTE TRAFIKFLYVEMASKINER

I tabellen over de nyeste trafikflyvemaskiner gives en kort sammenlignende oversigt. Som sædvanlig må disse tabeller tages med et vist forbehold. At sammenligne flyvemaskiner er en hel videnskab, og i tabellens få tal indeholdes ikke ret meget. Det må endvidere tages i betragtning, at tallene for

nogle typers vedkommende kun er beregnede. Af præstationsopgivelser har vi kun medtaget den opgivne største rejsehastighed. De meget vigtige rækkevidder opgives så varierende m. h. t. reserver etc., at vi har udeladt dem.

TYPE	Motorer hk*)	Antal pass.	Spv. m	Længde m	Plan- areal m ²	Tom- vægt tons	Fuld- vægt tons	Max. rejse- hast. km/t
Comet 2	4×2950**	36—48	35.1	28.4	187		54.4	805
Viscount 700	4×1400	40—48	28.5	24.4	89	14.7	23.8	541
Britannia	4×3500	50—104	42.7	34.7	195		63.5	585
Douglas DC-6B	4×2500	54—92	35.8	32.2	135	24.6	48.5	498
Super C. 1049	4×2500	59—92	37.5	34.7	153		54.5	528
Super C. 1049C	4×3250	59—97	37.5	34.7	153		59.1	547
Douglas DC-7	4×3250	60—95		33.3			55.5	585
76-3 Provence	4×2000	—117	43	29	185	25.4	48	360
Convair 340	2×2400	44	32.2	24.1	86	11.1	20.4	448
Martin 4-0-4	2×2400	40	28.4	22.8	80	12.6	19.5	448

*) for Viscount og Britannia's vedkommende kommer hertil reaktionskraft på 165 hhv. 360 kg pr. motor.

**) kg reaktionskraft.

Den tosædede jagers stigende betydning

Oprustningen går fra de forhåndenværende typer kun langsomt over til de mere revolutionerende

I en tid med international spænding er det interessant fra tid til anden at tage et overblik over forsyningen med nye typer. For de vestlige lande, hvis forsvars første formål må være at stoppe et eventuelt fjendtligt angreb, må der lægges stor vægt på jagerne. Man kan ikke vide, hvor i verden et angreb muligvis kan komme eller på hvilken måde. Der kan blive tale om organiseret bandekrig som i Burma, begrænset krigsførelse som i Korea eller om en verdenskrig. Kun et alsidigt luftvåben kan imødegå alle former. Det må have de bedst mulige jetjagere til at afskrække modstanderen fra en storkrig og til at bruge i en sådan, hvis den alligevel kommer; men den sidste tids historie viser, at selv jagere med stempelmotorer har en rolle at spille i de mindre kampanjer, der har været tale om.

Kvaliteten af de flyvemaskintyper, som man kan forsyne luftvåbnet med i den første periode af oprustningen, afhænger nødvendigvis af, hvor stærkt det haster med denne oprustning. I det første stadium må man forøge produktionen af eksisterende typer, selv om disse ikke er på højde med de bedste, som modstanderen har. Man må sætte antallet over præstationerne.

I det næste stadium tilpasser man og producerer typer, der er udviklet af de tidligere og har betydelig bedre præstationer — uden at man derfor skal have helt nyt værktøj på produktionslinjerne. I dette mellemstadium forsyner man sig med flyvemaskiner, der kan fylde mellemrummet mellem de eksisterende delvis forældede typer og den nye generation af jagere, der nu er på prototypestadiet.

De, der hævder, at man skal springe det første stadium over, idet produktionen af delvis forældede typer er spild af materialer og arbejdskraft, overser to vitale betragtninger:

For det første er eksistensen af flyvemaskiner i stort antal nødvendigt for udvidelsen af et flyvevåben med dertil hørende organisation af dets administrative, tekniske og taktiske tjenestegrene i stor målestok.

For det andet kan man ikke effektivt uden en sådan produktion opbygge flyveindustriens fabrikationskapacitet. Når de nye typer er klar til produktion, så er det lettere at indføre dem i de eksisterende produktionsbaner end helt fra bunden at skabe nye.

De ældre typer meget anvendelige

Derfor blev i England først og fremmest typer som de Havilland Vampire og Gloster Meteor sat i større produktion, da oprustningen begyndte. Selv om man må indrømme, at de ikke ville kunne hamle op med MiG-15, vil det dog være forkert at formode, at disse jagere ikke kunne spille en rolle, hvis der kom en krig i den nærmeste fremtid. Man glemmer ofte, at intet luftvåben altid kan være fuldstændigt moderne udrustet, og at de problemer, som vestmagterne har med at erstatte forældede typer med nye, også findes bag jerntæppet.

Det er således sandsynligt, at hovedvægten af et eventuelt angreb mod England i den nærmeste fremtid ville blive ført med

bombere med stempelmotorer, og mod dem vil Vampire og Meteor være tilstrækkeligt effektive. På tilsvarende måde vil disse typers natjager-versioner, de tosædede radar-udstyrede Vampire NF 10 og Meteor NF 11, yde effektivt forsvar om natten og i dårligt vejr.

Endvidere vil f. eks. Vampire på grund af sin usædvanlige manøvredegtighed og forholdsvis beskedne krav til flyvepladser være overordentlig velegnet til anvendelse som taktisk type mod jordmål — både mod en hær, der gik frem i Vesteuropa og mod bander i en tropisk jungle.

Mellemstadiet

Et eksempel på det næste stadium er i England de Havilland Venom, der nu går i tjeneste i RAF. I sine 1- og 2-sædede versioner og i flådeversionen er den en logisk udvikling af Vampire. Dens Ghost-motor yder to trediedele mere end Vampire's Goblin, og det tynde moderne bærepåls er også med til at give Venom stærkt forbedrede præstationer i sammenligning med Vampire, både hvad angår hastighed og stige-evne. Og samtidig bibeholder den sin forgængers fine manøvrevevne.

Selv om den ikke er på højde med visse moderne typer m. h. t. tophastighed i lav højde, så har den enestående præstationer og manøvrevevne i de store højder, og den kan meget hurtigt nå derop.

Også Venom produceres som tosædet radar-udstyret alt-vejr- og natjager, og man anser arrangementet med besætningens anbringelse ved siden af hinanden for at være af meget stor betydning. Det var i hvert fald erfaringen med Mosquito's natjager-udgave. Selv om Venom natjageren må betragtes som værende i stand til at hamle op med en hvilkensomhelst bombertype, der kan ventes at optræde mod den i større antal i nogen tid, betragtes den dog kun som en midlertidig type.

Som hangarskibsbaseret jager er den tosædede Venom også et stort fremskridt og vil formodentlig blive anvendt i flåden i adskillige år.

Ikke bare England selv, men også Frankrig, Italien og andre lande har besluttet at anvende den tosædede Venom.

Den nye generation

Nu begynder den nye generation at vise sig. De nye engelske typer som Hawker Hunter og Supermarine Swift, der flyver nær lydens hastighed, vil sandsynligvis være overlegne i deres klasse. Som ensædede typer kan de kun klare dagbombangreb, men deres hovedmål i fremtiden, jetbombere, må nødvendigvis operere i de store højders skyfri luft, hvor man vil kunne se dem under angrebet.

Man kan aldrig have for mange ensædede jagere med høje præstationer. Foruden at forsvare landet mod dagangreb må de fungere som eskorte for landets egne bombere, og det er denne klasse jagere, der i en større krig skal opnå den overlegenhed i luften, som er nødvendig for at opnå den endelige sejr.

De flersædede jagere

Men den hurtige ensædede jager alene er ikke nok. Foruden dagbombning vil der sikkert igen finde bombeangreb sted om natten eller i dårligt vejr mod de store byer. Til det formål skal man bruge tosædede radar-udstyrede jagere, som kan hamle op med fremtidens jetbombere.

Til det formål er typer som de Havilland 110 og Gloster GA-5 bygget. Både den pilformede DH-110 og den delta-vingede GA-5 er resultater af de forsøgstyper, der er blevet gennemprøvet i de senere år. De er hver udstyret med to meget kraftige reaktionsmotorer (henholdsvis to Rolls-Royce Avon og to Armstrong Siddeley Sapphire) og det sidste nye radar- og navigationsudstyr. Prøverne har vist, at de meget høje forventninger til deres præstationer, som man har stillet, endog bliver overgået.

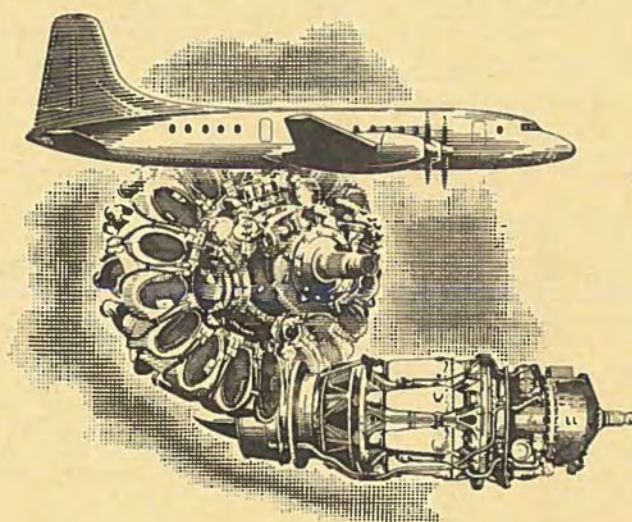
De vil til sin tid vise sig at være meget alsidige våben, der i præstationer er på højde med eller overgår deres jævnaldrende ensædede typer, og desuden har de fordelene af lang flyvevarighed og evnen til at operere uden hensyn til dårligt vejr eller mørke.



Den tosædede radarudstyrede de Havilland 110 til brug i dårligt vejr og om natten. Den er udstyret med to Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer.

Betjening i nutiden . . .

planlægning for fremtiden . . .



Britannia luftlinere . . . Type 171 og 173

helikoptere . . . Proteus turbinemotorer og

Olympus reaktionsmotorer . . . disse, foruden den udstrakte

anvendelse af „Bristol“ Hercules og Centaurus ventilløse motorer, er

betydningsfulde træk i The Bristol Aeroplane Company's løbende produktions-

program . . . et omfattende program anlagt på at

betjene nutiden og på at imødekomme fremtidens

verdensomspændende flyvnings behov.

Bristol

103 AE

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. 4 - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

NYT UDEFRA

USA

Boeing Stratojet leveres nu i versionen B-47B, som med et par kæmpemæssige udvendige brændstoftanke (mellem motorene) har en væsentlig større rækkevidde. Der anvendes også seks J-47 reaktionsmotorer på hver 2630 kg trykkraft i stedet for de hidtidige på 2300 kg. Stratojet produceres med indretning til tankning i luften.

B-47-C vil blive udstyret med fire Allison J-71 motorer på over 4000 kg reaktionskraft.

North American leverer nu versionen F-86F af Sabre. Den er udstyret med en General Electric J47-GE-27 motor, der yder 2630 kg trykkraft mod de 2300, den i Korea hidtil meget anvendte version F-86A's motor ydede. Den har derfor forbedrede præstationer. F-86A indeholder som bekendt den officielle absolutte hastighedsrekord med 1080 km/t.

Til flåden vil North American snart levere FJ-2, der beskrives som en flådejager, udviklet af North American FJ-1, men som mere ser ud til at være i nær familie med Sabre. Den har samme motor og dimensioner som denne og en fuldvægt på 8150 kg. I stedet for de seks 12,7 mm maskingeværer, FJ-1 og Sabre har anvendt, er den dog udstyret med fire 20 mm kanoner.

XF-100 er en forbedring af Sabre, udstyret med Pratt & Whitney J-57 motor.

Convair YB-60 har nu også foretaget sine første flyvninger. Den er i klasse med Boeing YB-52, som vi bragte et billede af i sidste nummer, og er udviklet af B-36, men forsynet med pilformet plan og 8 reaktionsmotorer af typen Pratt & Whitney J-57 Turbo-Wasp.



Et billede af Boeing B-47B med udvendige tanke, der skal være de største på nogen flyvemaskine. Den sort-hvide maling skal lette observationen ved faldprøverne.

Sverige

SAAB J-29, der nu er i tjeneste i Flygvapnet og bliver produceret i stort antal, skal have en tophastighed af 1060 km/t. Dens stigeevne skal være bedre end Sabre's og varigheden større end MIG-15's. SAAB har så travlt med J-29, at SAAB-91B Safir, som bliver standard-skolemaskine i Sverige, må bygges i licens hos De Schelde i Holland. SAAB har iøvrigt bygget en interessant vindtunnel, der drives af fire DH Goblin reaktionsmotorer. Der kan foretages målinger op til et Mach-tal af 1,4.

England

De Havilland Heron, den 4-motors trafikflyvemaskine til mindre ruter, er nu ved at komme i brug. Den første er leveret til New Zealand, og mange andre er bestilt. Bl. a. har Braathen i Norge bestilt to til brug på indenrigs ruter.

Super-priority. Visse typer af våben har i England fået første-prioritet i produktionen. Af flyvemaskiner er det Hawker Hunter, Supermarine Swift, English Electric Canberra, Vickers Valiant, Fairey Gannet samt en altvejrjager.

Armstrong Siddeley Sapphire reaktionsmotoren, som også bygges i USA, yder nu 3760 kg statisk reaktionskraft.

Bristol 170 Freighter eller Wayfarer, som en version kaldes, er nu solgt i over 125 eksemplarer og bruges mange forskellige steder i verden.

Londons lufthavn havde 796.092 passagerer i 1951. Lægger man Northolts passagertal til, når man frem til 1 1/4 million passagerer i London sidste år. Man regner med et dobbelt så stort tal i 1953.

Le Bourget og Orly lufthavne ved Paris havde tilsammen 1.217.553 passagerer i 1951. Til sammenligning kan anføres, at Københavns lufthavn havde 392.403 passagerer.

Rusland

Russisk kæmpebomber på størrelse med B-36, men udstyret med seks turbinemotorer menes at eksistere, ifølge meddelelse til Boeing Magazine fra Charles W. Cain, den kendte engelske ekspert på russiske typers område. Fuldvægten menes at ligge omkring 155 tons, spændvidden på 68 meter.

Spanien

Spansk trafikmaskine. CASA i Madrid arbejder på en 2-motors trafikmaskine til 33 passagerer, udstyret med to 1800 hk Pratt & Whitney motorer.

Den amerikanske flåde får nu en Sabre-version FJ-2 (i baggrunden) til erstatning for FJ-1.



UDVEKSLINGEN MED USA OG CANADA

Ved forhandlingerne i København med delegationerne fra Civil Air Patrol og Air Cadet League of Canada påpegedes den betydning, ungdommens flyvevirksomhed har for flyvevåbnene. — Danskerne til Mississippi og Vancouver, — Hvem kan indkvartere vore gæster?

SOM omtalt i sidste nummer havde KDA i slutningen af april forhandlinger om udvekslingen af unge flyveinteresserede med USA og Canada.

Den 19. april ankom generalmajor *Lucas V. Beau* i spidsen for en delegation, der i en måneds tid havde besøgt de europæiske lande, der deltager i udvekslingen. De fløj i en gammel »Flyvende fæstning«. Generalen var ledsaget af oberst *Cord Meyer* fra New York, en af de ledende civile i Civil Air Patrol, af oberstløjtnant *William H. Trachsel*, en af de officerer, der er stillet til rådighed af U.S. Air Force for CAP samt af kaptajn *Harold Hill*, generalens adjutant.

På ankomstdagen om lørdagen var der pressemøde, og mandag den 21. april indbød den amerikanske ambassade til frokost på d'Angleterre. Her deltog foruden delegationen bl. a. fra flyvevåbnet generalløjtnant *Forslev* samt kaptajn *J. G. Bergh*, der er udset til at være flyvevåbnets repræsentant på de danske deltageres USA-rejse i år, og kaptajn *Glarborg*. Endvidere deltog oberst *Green* fra den amerikanske militærmission, og KDA var repræsenteret ved formanden, direktør *Hjalmar Ibsen*, svæve- og modellflyverådenes formænd, civilingeniør *Harry Nielsen* og kommunelærer *K. Flensted-Jensen* samt fra generalsekretariatet kaptajn *John Foltmann* og ingeniør *Weishaupt*.

CAP vokser stadig

På begge møder gav den amerikanske delegation oplysninger om Civil Air Patrol og udvekslingen. FLYV's læsere er blevet grundigt orienteret herom i det sidste års tid. Det skal dog nævnes, at Civil Air Patrol nu har 35.000 senior-medlemmer, der udførte 83 % af al luftredningstjeneste i USA i 1951 på ca. 20.000 flyvetimer. De bemande endvidere 9.500 hjælperadiostationer — det største radionet under samme kommando i hele verden. Og endelig leder de kadet-programmet, der nu omfatter 43.000 kadetter.

CAP virker også i skolerne, men har fundet ud af, at eleverne ofte ved mere om flyvning end lærerne, hvorfor man til sommer afholder et »National Aviation Education Workshop«, d. v. s. et instruktionskursus for lærere. Det foregår på universitetet i Colorado.

Udvekslingsprogrammet kommer til at forløbe efter samme retningslinier som sidste år, idet dog også Belgien er kommet med blandt de deltagende lande.

Det var ikke helt fastlagt, hvor danskerne skulle hen i USA, men det bliver sandsynligvis Mississippi.

Programmet svarer iøvrigt til programmet sidste år. Holdet bliver hentet i København og fra Frankfurt fløjet til Washington, hvor det er et par dage. Efter opholdet i Mississippi, hvor de indkvarteres privat, mødes de mange landes unge i New York og opholder sig her et par dage inden hjemrejsen.

Man lægger vægt på, at turen ikke skal blive alt for anstrengende, men at der bliver tid til at hvile og til at komme lidt rundt på egen hånd.

Canadiernes besøg

Et par dage efter, den 25. april, ankom en delegation fra Air Cadet League of Canada, ledet af Mr. *Douglas Taylor* og desuden bestående af Air Marshall *Robert Leckie*, Wing Commander *C. M. Black* og Mr. *G. M. Ross*.

Der blev afholdt et møde i KDA, hvor udvekslingen blev diskuteret. Fra forsvarsministeriet deltog kaptajn *Danielsen* og fra KDA direktør *Ibsen*, kaptajn *Foltmann* og ingeniør *Weishaupt*.

SOLGT 1000 LODSEDLER PÅ 18 DAGE

Svæveflyversken *Signe Skaftø Møller* afregnede den 19. maj på flyvelotteriets kontor for et personligt salg af 1000 lodsedler. Hun fik 100 nye med. Bravo!!!

I år udvides udvekslingen (der omfatter Danmark, England, Holland, Norge og Sverige) til at omfatte to deltagere fra og til de fire små lande foruden et større engelsk hold.

De to danske skal møde i London den 29. juli og bliver i en Canadair North Star fløjet til Montreal. Efter et par dages ophold her bliver de fløjet langt ind i Canada til Calgary, hvorfra de tager med toget over Rocky Mountains til Vancouver ved Stillehavskysten. Her bliver de en uge, indkvarteret i private hjem, og flyves så tilbage til Montreal og derfra til London, hvortil de ankommer den 19. august efter en flyvetur på over 30.000 kilometer.

De to canadiske kadetter kommer til København den 31. juli og afrejser igen den 15. august.

På mødet fortalte Wing Commander *Black*, lederen af de 12 officerer fra Royal Canadian Air Force, der er stillet til Air Cadet League's rådighed, at det canadiske flyvevåben fandt, at det var en god forretning at støtte ACLC. Selv om kadetterne ikke på nogen måde er forpligtet til at gå ind i flyvevåbnet, så havde dog over 1000 gjort det, og de var så godt uddannet på forhånd i ACLC, at de straks fik en højere rang end andre rekrutter.

Mr. *Taylor* påpegede, at ACLC var en civil organisation, ledet af civile, men at staten støttede ved at stille officerer til råd-

dighed som instruktører, med uniformer, flyvetransport o. s. v. Ved en sammenligning mellem organisationerne udtalte han, at Civil Air Patrol var den mest civile og uafhængige. ACLC var noget nærmere knyttet til flyvevåbnet, og Air Training Corps i England endnu snævrere knyttet til RAF.

Air Marshal *Leckie* gjorde opmærksom på, at de canadiske flyveklubber også var med i programmet. Hvert år udtages de 300 bedste kadetter, og de får civil flyveuddannelse på regeringens bekostning i flyveklubberne. På den måde opnår regeringen også at holde liv i flyveklubberne, som man til lægger stor betydning i en nødsituation. Før og under den sidste krig dannede flyveklubberne kernen i de store flyveskoler, der uddannede militærflyverne.

Air Marshal *Leckie* var for resten oprindelig i Royal Air Force, inden han udvandrede til Canada, og for godt 20 år siden besøgte han Danmark med en lille afdeling Supermarine Southampton flyvebåde, der var på officiel visit.

Efter mødet i KDA havde den canadiske minister i Danmark indbudt til lunch i legationen.

Programmet for besøget i Danmark

Programmet for amerikanernes og canadiernes besøg i Danmark er endnu ikke udarbejdet i detaljer. Men antagelig skal de være nogle dage i København i begyndelsen og slutningen af besøget. Dernæst regner man med, at de vil opholde sig et par dage på Flyvestation Avnø og så fortsætte rundt i landet til Fyn og Jylland, hvor hovedvægten i år vil blive lagt på Århus og Ålborg.

Det er meningen, at de unge skal indkvarteres i private hjem, og KDA vil i den anledning appellere til sine medlemmer om at tage en af vore gæster i de dage, det drejer sig om. Vi vil jo gerne så godt som muligt gøre gengæld for den storslåede gæstfrihed, der bliver udvist mod vore unge. Vi hører derfor gerne fra medlemmer, der kan tage imod en af de unge i København fra 27.—31. juli og 11. til 13. el. 15. august, i Århus 7.—9. august og i Ålborg fra 9.—11. august.

De danske hold til USA og Canada

Blandt de mange ansøgere har et udvalg af KDA's bestyrelse den 1. maj efter grundig gennemgang udtaget følgende lykkelige unge mennesker:

Wilhelm J. Jensen, Aerosport, København,
Ole Meyer Larsen, Modellflyveklubben Ørnen, Næstved,
Flemming Lundgård Poulsen, Hårslev Modellflyveklub, Fyn,
Niels Holm Nielsen, Århus Flyveklub,
Palle Krag, Holstebro Flyveklub (og Struer Svæveflyveklub),
Per Heymann Andersen, Modellflyveklubben Agaton, Århus, samt
Torben Kaj-Nielsen, Svæveflyveklubben Aviator, Ålborg.

De fem første er udtaget til USA-turen, de to sidste til Canada.

Til Casablanca og Marrakech i KZ VII

Tre uger med 52 timers eventyrlig flyvning

Af Rigmor Madsen

FORUD for en sådan tur går naturligvis et stykke arbejde med tilrettelæggelse, og der er ikke mindst et hav af papirer at udfylde og mange formaliteter at ordne.

Vi blev dog efterhånden forsynet med 6 visa hver og blev vaccineret mod alt muligt, så at vi — som vi sagde — kun kunne få hold i ryggen.

Vi startede fra Odense lufthavn den 15. april i Fyens Flyveklubs Lærke OY-AAU. Som passagerer deltog reklamekonsulent Knud Hansen og frue, Odense, og »the crew« bestod af undertegete som captain og radio-operator samt erhvervsflyveren Sylvester-Nielsen som ansvarlig pilot.

Over Vesttyskland, Holland og Belgien lå en varmfront. Disen lettede i Bremen ved middagstid, og vi fik lov at starte der til med forsikring om, at alt var i orden for landing der. Det viste sig ikke at være tilfældet, så jeg måtte stille hos den amerikanske kommandant og hans sekretær, hvor jeg blev vist megen velvilje, og sagen blev ordnet med påmindelse om, at jeg, hvis jeg kom til Bremen på hjemturen, ikke måtte undlade at søge landingstilladelse gennem ambassaden i det land, jeg da ville komme fra.

Det blev noget hen på eftermiddagen, inden vi var klar til at afgå fra Bremen mod vort næste mål: Bruxelles. Sigbarheden var dårlig på grund af varmedisen, men vi kom dog vel igennem til — ja, den mur af tåge og rog, vi mødte, var vel Bruxelles. Vi var ude af stand til at orientere os derinde, vi nåede kun at se et jernbaneanlæg lige under os, da vi måtte gå ud fra byen igen.

Taget ned ved hjælp af radioen

Vi havde da 3 udveje: at finde tilbage til den sidste flyveplads, vi havde passeret — at gå ned på en mark — eller forsøge at kalde Melsbroek tower. Tårnet svarede, men jeg måtte meddele: I don't understand. Et øjeblik efter kaldte tårnet på formfuldendt engelsk. Jeg meddelte, at vi var ude af stand til at orientere os på grund af dis. Derefter fulgte: Opgiv Deres kurs — 330° svarede jeg. Drej hurtigt til 245° og kald, når De er der. Så gik det slag i slag: 10° længere til højre — 5° længere til venstre — 14 km fra Bruxelles — 5° till højre — 5° til højre — 6 km fra Bruxelles osv. osv. indtil: Nu ser De landingsbanen — Nej, svarede jeg, men jeg håber. Få sekunder efter: Nu ser jeg landingsbanen — You are cleared to land with crosswind. Da landingshjulene tog banen, kaldte jeg tårnet og takkede dem for deres hjælp; uden den havde det ikke været os muligt at nå Bruxelles den aften. Jeg bad derefter om taxi-instruktioner, og da vi var pareret, råbte vi et stille hurra for vor radio.

Efter et døgn's ophold i Bruxelles gik turen til Paris, hvor vi landede på Toussus-le-Noble, hvis radio var ude af funktion; men til gengæld er pladsen åbenbart kun befærdet af små planer.

Paris blev gennemkrydset i de følgende dage — et besøg på Montmartre viste sig at være så internationalt som et rally. Versailles havde den fordel at ligge på vejen

til Toussus, så at vi også fik aflagt besøg der.

Derefter tog vi til Cognac, som er militær lufthavn og uden antydning af Cognac og for øvrigt også uden antydning af benzin på carnet — men denne sidste affære ordnede jeg på min egen måde. (Tak! Dansk Shell). Vi lettede til Bordeaux, hvis herrer i tårnet ikke kunne stå for min »blide« ro, men absolut måtte bringe mig deres hyldelse.

Næste dag kom vi til en af turens smukkeste oplevelser, nemlig et besøg i Tarbes-Lourdes ved Pyrenæerne. Flyvepladsen ligger i 400 m højde. Vi drog herfra ind til Lourdes, som ligger smukt mellem høje bjerge med sneklædte tinder. Vi besøgte de hellige kilder og den smukke grotte samt kirken, der er bygget oven på grotten. Her var samlet en mængde raske og syge, her sås endog nogle på båre. De, der var i stand til det, knælede i bøn og andagt eller drak af de hellige kilder, badede sig i kildevandet eller tog vandet med sig hjem på flasker.

Tarbes-Lourdes flyveplads er et lukket område, idet der ligger en fabrik for krigsflyvemaskiner inden for pladsen. Kommandanten viste os megen venlighed og opmærksomhed og overrakte mig ved starten et smukt emblem i emaille og guld.

Vi skrev ud til Bilbao, da Biarritz var lukket på grund af arbejder, og havde en smuk tur ud til Biscayen og langs kysten over de store badesteder.

Til tyrefægtning i Spanien

I Bilbao overværede vi en tyrefægtning på byens arena. Jeg anslår tilskueraantallet til 8000. Det var et strålende spansk folkelivsbillede. Vi havde meget fine og dyre pladser, nemlig i skyggesiden! Selv om man må beundre toradorernes smidighed og elegance, er tyrefægtning ikke for vor nordiske indstilling.

Her i Bilbao oplevede jeg for første gang at være tilfreds med store cumulo-nimbus-skyer i horisonten, som viste sig at være høje bjerge.

Da vi i løbet af et par dage havde set os mætte på Bilbao og ønskede at komme til Madrid, viste dette sig at være vanskeligt at realisere.

Vi kørte med uforrettet sag frem og tilbage mellem byen og lufthavnen, idet skyerne lå lavt mellem bjergene mod syd i et ganske vist kun smalt bælte til Vittoria — men tilstrækkeligt for en lille lærke. Lufthavnene ved Biscayen er meget generet af det fugtige klima.

Næste dag prøvede vi lykken igen, og efter nogle timers ventetid fik vi lov at prøve at nå igennem. To gange var vi ved at vende om, men med megen agtpågivenhed lykkedes det at komme igennem til Zaragoza (den mest imponerende lufthavnsbygning, vi har set på turen — helt ny og med overdådig anvendelse af marmor).

Efter tankning gik turen til Madrids store lufthavn Barajas (jeg har, siden jeg gennemgik flyveskolen i foråret 1948, landet i 40—45 fremmede lufthavne, deraf adskillige

flere gange. Af disse er denne den største og mest imponerende af udstrækning).

Tårnet i Barajas kunne ikke få øje på lærken

Men Barajas ville ikke kendes ved vor Lærke.

Jeg havde fået lov at gå ind i trafikksens og være nr. 1 til landing, da tårnet bad om gentagelse af call-sign — dernæst om point of departure and destination, og til slut, efter at jeg havde anmeldt at være på down-wind og netop skulle til at anmelde at være på finalen, skreg de i tårnet: Jamen, hvor er De? Ja, der er jo en ganske lille forskel i størrelsen på en Skymaster og en Lærke!!! Vi morede os meget over denne tildragelse.

Da vi dagen efter startede til Badajoz ved Portugals grænse, tog tårnet i Madrid venligt afsked med mig over radioen.

Kunne Barajas ikke finde ud af vor ankomst, kunne Badajoz endnu mindre. Det var en ren militær plads med skole for piloter. Da jeg imidlertid iflg. rejsejournalen kunne vise, at Madrid havde skrevet os ud til tankning der, fik piben en anden lyd.

Vi blev halet ud af maskinen og modtaget med åbne arme, blev inviteret ind i officersmessen til et glas portvin og hyggelig komsammen; kokken blev sat til at lave frokost til os, et nydeligt bord blev dækket, 3 retter dejlig mad og rødvin blev serveret og derefter kaffe og cognac. Såvel Spaniens som Danmarks skål blev drukket. (Til sammenligning kan oplyses, at en helflaske cognac koster kr. 6,50 i Spanien).

Til alt dette var vi gæster. En større hjertelighed og større gæstfrihed har vi aldrig mødt. Vi måtte dog rive os løs, da vi gerne ville nå Gibraltar inden aften.

Efter endnu en tankning i Sevilla, hvor vi så de første blomstrende appelsintræer med også store modne frugter på og et væld af alle sydens skønne blomster, startede vi med Gibraltar som mål.

Landet trods forbud i Gibraltar

Men ak, var vi velkomne i Badajoz, var vi højst uvelkomne her. Vi nåede klippen, lige som solen skulle gå ned, og jeg kaldte tårnet for landingsinstruktioner. — De kan ikke gå ned her, De har ingen tilladelse, lod svaret. Jeg har visa for 4 personer i privatflyvemaskine — udstedt af Britisk Ambassade i København. — Vi har ingen meddelelse fået, De må ikke gå ned. — Og alt medens vi fløj om klippen, skændtes jeg med tårnet. Jeg har tilladelse, solen går ned, vi kan ikke flyve i mørke. — Til alt fik jeg kun: Ingen tilladelse, nej og negative som svar.

Så afskar jeg al videre diskussion med at sige: Nu går jeg ned og lander, så kan vi tale sammen. På dette fik jeg intet svar.

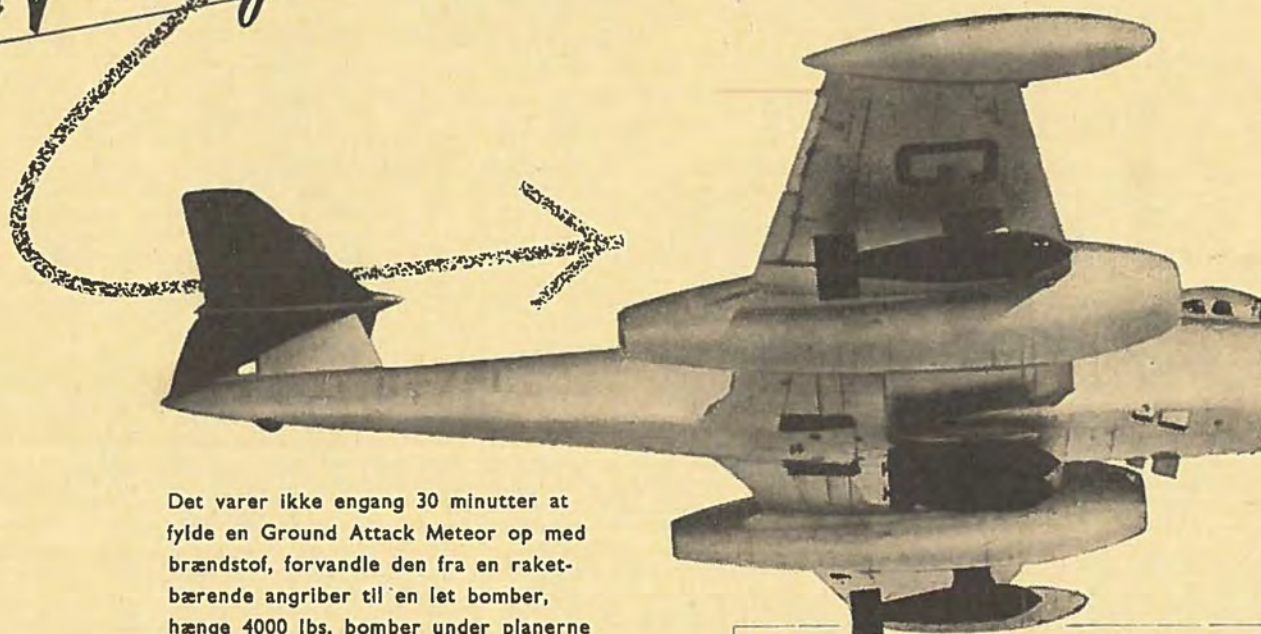
Så snart jeg satte foden på jorden, blev jeg anmodet om at møde hos kommandanten, hvor jeg blev mødt med et venligt håndtryk og et stort smil: »De må ikke tro, at det er mig, der ikke vil have Dem ned.«

Næste dag ringede kommandanten til Air Ministry i London for at forhøre om alle ambassader var informeret om, at der skulle en speciel tilladelse til for maskinen — det var de — så der forelå en fejltagelse fra Københavns side.

Alt ordnede sig således, og vi tilbragte en dejlig dag og nat på det store flotte Rock Hotel, højt oppe på klippen med udsigt over Middelhavet til Afrika. Et ideelt og interessant sted for ferieophold. (Fortsættes)



Hurtig omklædning...



Det varer ikke engang 30 minutter at fylde en Ground Attack Meteor op med brændstof, forvandle den fra en raketbærende angriber til en let bomber, hænge 4000 lbs. bomber under planerne og „maven“ og sende den afsted — klar til angreb. En sådan alsidighed og hurtighed er blot to af grundene til, at Ground Attack Meteor regnes for at være verdens mest effektive luftfartøj til jordstøtte.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
Hucclecote, Gloucestershire, England

Gloster
GROUND ATTACK
Meteor

MEDLEM AF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONER...OG FØRENDE LUFTEN

Førerskab kræver stadig nye præstationer



Igen i denne uge!

*Gennemprøvede Constellations fører endnu
5,133,710 kilometer til deres dokumenterede
pålidelighed...*

DET ER FLYVE-ERFARING — over 5 millioner kilometer — hver uge. De internationalt berømte Constellations transporterer flere mennesker over flere have og fastlande end noget andet moderne trafik-luftfartøj.

Lockheed Constellation, der er konstrueret til lange distancer, flyver idag på verdens længste ruter... og foretrakkes også til kortere rejser. Stol på de store verdens-luftfartselskaber, som anvender Constellation.

Og læg mærke til de store nye Super Constellations, der nu bliver produceret til 11 førende luftfartselskaber. Lockheed's Super Constellation er den bedste trafikflyvemaskine, der nogensinde er fremstillet, noget man naturligt kan vente sig af en luftliner, der er bygget på den berømte Constellations mageløse traditioner for pålidelighed.

Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA, U.S.A.

Look to Lockheed for Leadership

**19
AF VERDENS FREMTRÆDENDE
LUFTFARTSELSKABER
HAR VALGT
CONSTELLATION:**

Air France, Air India International Ltd., AVIANCA, Braathens South-American & Far East, Airtransport, British Overseas Airways Corp., Capital Airlines, Chicago & Southern Air Lines, Eastern Air Lines, El Al-Israel National Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Linea Aeropostal Venezolana, Pakistan International, Pan American World Airways, Panair do Brasil, Qantas Empire Airways, Seaboard & Western Airlines, South African Airways, Trans-Canada Air Lines, TWA-Trans World Airlines.

Lockheed

SUPER CONSTELLATION EFTERSPØRGSEL FRA HELE VERDEN

De ikke effektuerede ordrer på Super Constellation beløber sig nu til over 250.000.000 dollars, røbede Robert E. Gross, præsident for Lockheed Aircraft Corporation, i sin årlige beretning fra Californien.

Denne hurtige luksus-trafikflyvemaskine vil medføre større fortjeneste for de selskaber, der anvender den. Super Constellation er konstrueret til at flyve en større nyttelast længere og hurtigere end nogen anden flyvemaskine, og den nedskærer på drastisk måde omkostningerne pr. tonkilometer for både passager- og fragtransport.

Super Constellation er den nyeste af en lang serie trafikluftfartøjer, som Lockheed har udviklet i de sidste 25 år, og som alle var forud for deres tid, meddelte Mr. Gross Lockheed's aktionærer. Eksempler: Vega, der satte 34 rekorder i 1927; Sirius, som oberst Charles A. Lindbergh fløj fra U.S.A. til orienten på en rekordmæssig forsøgsflyvning; Electra, helt af metal, fra 1934; XC-35, verdens første flyvemaskine med trykkabine og vinder af Collier-trofæet (amerikansk flyvnings højeste udmærkelse) i 1937; Hughes model 14, der fløj jorden rundt på 3 dage i 1938; den 422 km/t hurtige Lodestar i 1939 — verdens hurtigste trafikflyvemaskine før krigen; samt den første Constellation, udviklet i 1945.

Seaboard & Western Air Transport, Inc., et luftfartselskab, der udelukkende flyver med fragt over oceanerne, bestilte for nylig en flåde af Super Constellation fragtluftfartøjer til sin virksomhed over de lange atlantehavsruter. Foruden at de indeholder i snesevis af finesser til behandling af fragt, så vil Seaboard & Western's Constellation-maskiner nedskære driftsomkostningerne til mindre end 5 cents pr. tonmile.

Disse Super Constellations vil transportere mere end 16.300 kilogram fragt på 3200 km transatlantiske luft-ruter uden mellemlanding med en største flyvefart på 603 km/t. Senere ombygning til turbinemotorer vil tillade hastigheder med fuld last på over 640 km/t.



Køn er Douglas A2D-1 ikke, men formodentlig effektiv. Det er en flådetype, udstyret med en Allison T-40 turbinemotor med koaksiale modsatløbende propeller.

FLYVEVÅBNET

To flyvermather udmærker sig i USA

Det er ikke blot flyvevåbnets unge flyveelever, der klarer sig fint på skolerne i USA. To flyvermather, P. Bundgård Andersen fra Vejle og K. Holm Andersen fra Sønderjylland, har som de eneste europæere efter et 10 måneders kursus på Lowry AFB i Colorado opnået højeste karakter, som kun amerikanere fik. De er blevet rosende omtalt både af basens chef og af general Snavely fra den amerikanske militærmission i Danmark i et brev til den danske forsvarsminister.

Kundgørelser for forsvaret

Løjtnant af reserven i pansertropperne Kay G. Nielsen forsættes til flyvevåbnet fra 1/5 at regne.

Løjtnant af reserven i artilleriet Erik Dammegård forsættes til flyvevåbnet.

De kontraktansatte værkemestre af 2. grad Max D. Strödl og Aksel J. Petersen ansættes som værkemestre i forsvarets 7. lønningsklasse.

De kontraktansatte konstruktører af 2. grad Georg B. Sørensen og Nils H. Balling ansættes som konstruktører i forsvarets 7. lønningsklasse.

De konstituerede overlæger Asger Lunn, Børge de Fine Olivarius samt reservelæge dr. med. Erik Errebo-Knudsen udnævnes til overlæger i forsvarets 6. lønningsklasse b i forsvarets lægekorps (flyvevåbnet) fra 1/5-52 at regne.

Overlæge Lunn ansættes ved østre flyvebasiskommando og tillige til rådighed for flyverkommandolægen (København),

overlæge Olivarius ansættes ved vestre flyvebasiskommando (Viborg) og tillige til rådighed for flyverkommandolægen,

overlæge Errebo-Knudsen ansættes ved flyvevåbnet med tjeneste ved flyvemedicinsk institut og til rådighed for flyverkommandolægen.

Fra 15.5. at regne er oberstløjtnant i flyvevåbnet, T. A. Poulsen, chefen for flyveskolen, udnævnt til oberst, og orlogskaptajn i flyvevåbnet K. von Wyllich-Muxoll, sektionschef ved flyverstaben, udnævnt til oberstløjtnant.

Fra 1.6. at regne er de kontraktansatte ingeniører, civilingeniørerne P. W. Nelson, V. J. Jørgensen, S. E. Balslev og S. A. Mygind udnævnt til ingeniører i forsvarets 4. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

Samtidig er flyvekommandolæge H. H. Smith udnævnt til stabslæge af 1. grad i forsvarets lægekorps.

Direkte flyvepropaganda

Flyvevåbnet er nu begyndt på en ny form for propaganda hos ungdommen, idet skolemaskiner fra elementærflyveskolen på Avnø

er fløjet rundt til forskellige flyvepladser, hvor elever i de nærmeste byers gymnasieklasser var inviteret ud at se maskinerne og få en flyvetur. Det skal nok gavne mindst lige så meget som et stort antal annoncer og plakater.

Flyvebasen i Thule

Den lille koloni Thule i Nordgrønland har i det sidste år udviklet sig til Grønlands største by, idet amerikanerne har udbygget en nødlandingsbane fra den anden verdenskrig til en moderne kæmpeflyvebase med en 3 km startbane, der kan tage nutidens største og hurtigste flyvemaskiner.

For at bygge basen har amerikanerne ifølge Flying haft en luftbro igang, hvorpå der er transporteret mere end på Berlin-luftbroen. Det begyndte i foråret 1951, da de første maskiner fra Military Air Transport Service startede fra Westover AFB i Massachusetts. De fløj via Goose Bay i Labrador, og derfra går ruten afhængig af vejret over den canadiske base Crystal 2 eller over Bluie West 8 i Grønland op til Thule. Den samlede distance er på næsten 5000 km.

Det første problem var at få benzin nok derop til at forsyne maskinerne på luftbroen til hjemrejsen, men efterhånden blev der opbygget et tilstrækkeligt lager. Der blev fløjet småhytter, fødevarer og mandskab derop. Det blev lokket med lønninger på ca. det dobbelte af, hvad de kunne tjene hjemme i USA, men så var der også en arbejdsdag på 12 timer.

Så fulgte de store bulldozers og andre arbejdsmaskiner, og basen begyndte at vokse. I begyndelsen af sommeren var flyvningerne oppe på 7 om dagen. I august fik den amerikanske flåde en konvoj af lastskibe igennem de isfyldte farvande med det tunge udstyr, og snart voksede hangarer, lagerbygninger og mere komfortable barakker op.

Vejr- og navigationsforholdene på de kanter er meget vanskelige, så det var ikke nogen nem rute at flyve på, men efterhånden har man vænnet sig til forholdene. Luftbroen fortsætter, for sejlads er kun mulig nogle få uger om året.

Man regner med, at basen vil stå færdig i slutningen af dette år, og så vil den også være på højde med flyvestationerne i USA — med tennisbaner, swimming-pool og biografteater.

Med den betydning, egnene omkring nordpolen har for flyvningen nu og i fremtiden, vil Thule-basen være af meget stor betydning.

DM for fritflyvende modeller

Fint vejr ved mesterskaberne i Odense lufthavn

Nye folk vinder frem i hård konkurrence med gammelkendte navne

To nye danmarksmestre — og en ung genganger

EFTER den nye ordning kombineres danmarksmesterskaberne for udendørs fritflyvende modeller, mens man de senere år har holdt et for svævemodeller og et for motormodeller. Endvidere er konkurrencen samtidig udtagelseskonkurrence for vore deltagere i internationale konkurrencer, så i virkeligheden er det hele tre eller fire konkurrencer i een.

Og mens man tidligere skiftede rundt på stedet efter en turnusordning, der ikke altid var lige praktisk, holdes konkurrencen nu centralt, og rejseudgifterne fordeles ligeligt mellem deltagerne. Også dette fungerede godt, satte deltagelsen af fjernereboende i vejret uden øjensynlig at svække den lokale deltagelse.

Konkurrencen var berammet til Store bededag; men da forudsagde flyvevejrtjenesten stærk vind, og det slog også til, så aflysningsorganisationen svarede »udsat til søndag« på opringningerne. Et par enkelte var dog rejst til Odense og blev der til om søndagen og fik således en lille ferie ud af det.

Søndag lød udsigten langt bedre, og fra alle kanter tog modelflyverne til Odense lufthavn. Der herskede en svag til jævn vind, som ganske vist ikke blev sydvestlig som forudsagt, men derimod østlig. Samtidig var det letskyet — kort sagt fint konkurrencevejr. Der var godt med termik — og dertil svarende faldvinde, så der blev god brug for termikbremsene. Nogle af disse fik modellerne til at komme ned i spin, og andre var ikke mere virkningsfulde, end at modellerne alligevel fløj bort. Og så var der de sædvanlige uforudsete bortflyvninger — lige før konkurrencen eller under trimning mellem konkurrenceflyvningerne!

Fine svævemodeller

Der var 20 deltagere med svævemodeller, flere end de sidste år. Standarden var gennemgående god, starterne pæne — selvfølgelig med de undtagelser, der bekræfter reglen. Børge Hansen, Jens Arne Lauridsen og Scott Hansen fra Odense fik maximum i første periode, og et par var ikke langt fra. Da Scott ikke havde reservemodel, og modellen var væk, var han ude af spillet.

I anden periode havde Torben Stripp (105), Henry Ekelund (113), Arne Hansen (301) og den lille John Christensen (523) over de 5 minutter, men dog førte henholdsvis Jens Arne og Børge, fulgt af Paul G. Jørgensen (113), John Christensen og Ove Nesdam (105).

I sidste periode fik F. Neumann (105) og Stripp maximum, men de havde begge en dårlig første flyvning, der trak dem ned. Børge Hansen, som fløj 244 i anden periode, fløj nu 267 og fik dermed ialt 811 sekunder. Ikke mange kunne true ham på det tidspunkt. Jens Arne, mesteren fra 1948, kastede sit velkendte vurderende blik på skyerne og startede, fulgt i samme øjeblik af Arne Hansen, så deres snore nær var kollideret. Det lykkedes dem dog begge at komme fint op — men lykken stod dem ikke bi denne gang. En faldvind bragte begge modeller ned på omkring to minutter!

Det blev således igen et nyt navn, der indgraveres på KDA's vandrepokal, som har vandret siden 1944 med nyt navn hver gang. Børge Hansens sejr er uhyre velfortjent. Han har været med i mange år og i toppen i adskillige af de sidste. Kun et uheld hindrede ham i sejren i 1950, og et andet uheld bragte ham langt ned i rækken i fjor.

Nr. 2 blev et nyt navn: John Christensen fra modelflyveklubben Djursland. Han har kun været medlem godt et år, og fik både a-, b- og c-diplom sidste år. Han er kun 14 år, så ham kan man vente sig noget af. Han fløj en svensk konstruktion, kaldet Vi-

king. Børge fløj sin Pjerri 70, udviklet af de tidligere, men forsynet med ellipsetipper.

Jens Arne blev nr. 3 med to af sine ældre modeller; Paul G. Jørgensen bragte Pingvinen højt oppe i listen som nr. 4 denne gang (også Ekelund placerede sig pænt som nr. 8), og Uffe Wöldiche Christensen fra Slagelse blev nr. 5.

Nyt håb for gumminotormodellerne

De fine gumminotormodeller har ikke kunnet genvinde deres popularitet fra før krigen. Et par af vore gamle holdt dem vedlige, men det har knebet med ny-rekruttering. To navne har dog gjort sig bemærket de sidste år, og den ene af dem, Bjarne Jørgensen fra Odense, vandt mesterskabet. Det gjorde han også som 14-årig for to år siden. Da havde han ikke meget konkurrence, og hans præstation med en C1-model var kun 224 sekunder.

I år slog han selve Carl Johan Petersen, sin konkurrent som »nyt håb«, Erik Knudsen fra Slagelse, samt endnu en af de gamle, Jørgen Larsen, nu medlem af Progress. Han gjorde det med to maximumtider og en mellemliggende mere beskedne flyvning, ialt 667 sekunder. Han var den eneste, der ikke fejlstartede. Sikkert startede han sin Calle 18W, som han ikke nåede at få igen. Så tog han sin Tempo, der også startede pænt, men kun opnåede 67 sekunder; men i sidste start, da man spændt iagttog ham for at se, om han kunne slå Calle, hvortil krævedes over to minutter, steg hans Tempo fænomenalt i termik og fik endnu en maximumtid til ham.

Calle var forsigtig med sit motorgummi, og det indbragte altså andenpladsen. Han havde ikke fløjet siden sidste DM.

Knudsen havarede efter første flyvning, der (med forsigtigt optræk) gav 114 sek., sin propel og indsatte en Cleo som reservemodel i anden start (55). I sidste omgang prøvede han igen Wakefieldmodellen, men propelbladet røg af igen. Jørgen Larsen fik det typiske »solskinsbrud« af sin nye gumminotor, og selv om han genopbyggede forkroppen på sin gamle Liberty, fik han ikke meget ud af den.

Dårlig flyvning med gasmotormodeller

Kvaliteten af gasmotormodelflyvningen lover ikke godt for vor deltagelse med disse modeller i den nordiske landskamp. Peder Pedersen fra Odense vandt med 265 sekun-



Til venstre den 14-årige John Christensen fra klubben »Djursland« med sin svenske A2 »Viking«. Han blev overraskende nr. 2. — I midten de tre mestre med KDA's vandrepokaler: Peder Pedersen, Børge Hansen og Bjarne Jørgensen. — Til højre den 16-årige Bjarne med sin Tempo, danmarksmester for anden gang — skal til VM i Norrköping til sommer.

Vort sølv-diplom register

En oversigt over 13 sølv-diplom-indehavere, der bestod prøven i 1950 og 1951

der, eet sekund mere end sin præstation i A2, hvor han blev nr. 20 og sidst!! Det giver et perspektiv af uhyggelig art. Mange steder i udlandet er gasmotormodellernes præstationer af samme størrelsesorden som svævemodellernes. Nedsættelsen af motortiden fra 30 til 20 sekunder har man ikke overvundet. Den blev indført, fordi 30 sekunder i udlandet fik modeller så højt op, at de forsvandt i alt for stor grad. Det gør de stadig på 20, og mange vil have dem ned på 10!

Men når nu motorsekunderne er så kostbare, hvorfor bliver de ikke udnyttet? Motortiden burde ligge på 19—20 sekunder hver gang, men lå i gennemsnit kun på 15. En forøgelse til nær de 20 vil dog give 33% større gennemsnit plus væsentlig større termisk chance.

Pedersen brugte en 2.5 ccm ED Mk III, og den burde have kunnet give større resultat. Der var flere andre udenlandske motorer, som heller ikke førte til imponerende resultater. Nr. 2 blev *Mogens Erdrup*. I den sidste flyvning lavede modellen under motortiden et pludseligt dyk — uforklarligt egentlig. Bagefter fløj Erdrup med 18 sek. motortid en fin stigning, der viser, at Vikingmotoren godt kan være med, og flyvningen var på ca. 3½ minut. Både Pedersen og han fløj ME-34, mens den nye ME-36 desværre ikke var med.

Forhåbentlig kan de to, der udvælges til landskampen, præstere noget mere der.

— Alt ialt var det en god konkurrence med mange fine flyvninger. Der er fordele ved sådant et koncentreret mesterskab, men på den anden side kan antallet gøre det vanskeligt at følge med i det hele. Hvor må de store udenlandske konkurrencer med hundreder af deltagere være triste i den henseende!

Resultater

Svævemodeller:	1.	2.	3.	Ialt:
1. Børge Hansen .	(105)	300 - 244 - 267 - 811		
2. J. Christensen .	(523)	217 - 300 - 202 - 719		
3. J. Lauridsen .	(608)	300 - 285 - 117 - 702		
4. P. Jørgensen .	(113)	297 - 222 - 116 - 635		
5. U. Christensen	(205)	215 - 230 - 185 - 630		

Gummimotormodeller:

1. B. Jørgensen .	(301)	300 - 67 - 300 - 667
2. C. J. Petersen .	(301)	297 - 87 - 116 - 500
3. E. Knudsen .	(205)	114 - 55 - 0 - 169

Gasmotormodeller:

1. P. Pedersen .	(301)	109 - 61 - 95 - 265
2. M. Erdrup .	(301)	99 - 108 - 43 - 250
3. P. E. Hansen .	(301)	123 - 51 - 58 - 232

*

Nye danmarkrekorder.

Århus-modelflyveren *Per Heymann Andersen*, der er på KDA's Canadahold i sommer, har den 28/2 med en Wakefieldmodel fløjet 16 min. 06 sek. kontrolleret tid, hvilket er ny danmarkrekord i C3. Først den 10/4 blev modellen genfundet i temmelig ødelagt stand, men det gav to nye rekorder i gruppe C og klasse C3 i distance på 23,9 km. Modellen fløj fra Århus privatflyveplads ud til Fuglsø på Mols, hvor de første modelflyvesommerlejr blev afholdt.

Albert Sørensen fra Windy i København, som den 3/2 opnåede 147 km/t i klasse F1, forøgede den 14/4 rekorden til 160 km/t. Med en 2,46 cm³ ED motor har han således opnået en hastighed, der kun er 4 km/t under *Jan Haackhe's* absolutte rekord, sat med en 5 cm³ Doolingmotor.

Endelig har *Bjarne Jørgensen* fra Odense sat rekord i klasse C5 på 58 sekunder med en helikopter med gummimotor. Den gamle rekord var kun på 5 sekunder, så det var da en forbedring.

Vi har tidligere i FLYV bragt fortegnelse over sølv-diplomerne, endda med billeder. Dette gælder de 29 første, og de findes i FLYV nr. 11/1947 side 254—56, 1/48-16, 5/48-103, samt 12/48-263. Siden har vi nok bragt meddelelser herom, men ikke i den påbegyndte standardiserede form.

Vi benytter nu lejligheden til at komme à jour, men må dog nu og fremtidig bl. a. renoncere på billederne. Dem tillader pladsen ikke, og endelig er sølv-diplomet jo heller ikke den begivenhed, det tidligere var.

30. *Erik Chr. Vegenfeldt*, Flyvevåbnet.
5 t. 20 m. 18/5-50. Karup.
1050 m. 16/7-49. Karup-Durup.
68 km. 23/7-49. Karup-Vandel.
31. *Gerhard Hansen*, Herning. Værkfører.
5 t. 05 m. 11/6-50. Herning-Allerup. Baby.
1350 m. 11/6-50. Herning-Allerup. Baby.
68 km. 29/8-48. Herning-Nørager/Hobro. Baby.
32. *Jørn Rødrup*, Odense. Værkfører.
5 t. 15 m. 6/7-50. Alleberg. Babyfalken.
1530 m. 10/7-48. Vandel.
69 km. 10/7-49. Vandel-Røde Kro. Baby.
33. *John Nydén*, Randers, Salgschef.
5 t. 50 m. 31/7-50. Alleberg-Gråst.
Weihe.
3490 m. 31/7-50. Alleberg-Gråstorp.
Weihe.
101 km. 1/8-50. Alleberg-Gullspång.
34. *Ebbe Wermuth Jensen*, Århus. Tømrer.
5 t. 10 m. 1/2-50. Bogensholm. Baby.
1325 m. 18/7-47. Vandel. Baby.
101 km. 5/8-50. Malzeville-Voilecomte (Fr.). Baby.
35. *Per V. Meulengracht-Madsen*, USA.
Civiling.
5 t. 18 m. 13/5-50. Shafter-Kern — Allen. LK-10A.
2000 m. 3/10-48. El Mirago. BG-7.
54 km. 13/5-50. Shafter-Kern — Allen. LK-10A.
36. *Poul Henrik Nielsen*, PFG. Civiling.
5 t. 43 m. 28/3-51. St. Auban (Fr.). Fi-1.
2000 m. 14/8-50. Pt. St. Vincent (Fr.). Fi-1.

- 84 km. 20/8-50. Pr. St. V.-Metzeresche. Fi-1.
37. *Ejvind Emil Nielsen*, Havdrup, Biograf-ejer.
5 t. 13 m. 14/5-51. Havdrup-Vordingborg. Baby.
1225 m. 20/8-49. Havdrup. Baby.
60 km. 14/5-51. Havdrup-Vordingborg. Baby.
38. *Hjelge Petersen*, PFG. Civilingeniør.
5 t. 14 m. 29/3-51. St. Auban (Fr.). Fi-1.
1120 m. 29/3-51. St. Auban (Fr.). Fi-1.
75 km. 5/7-51. Vandel-Beldringe. Baby.
39. *Niels Mogens Henriksen*, Ringsted, Cand. jur.
5 t. 39 m. 3/8-51. Ringsted. Baby.
1500 m. 3/8-51. Ringsted. Baby.
52 km. 14/5-51. Ringsted-Langeb. Baby.
40. *Kaj V. Pedersen*, Ålborg. Driftsleder.
5 t. 03 m. 11/8-51. Lønstrup. Baby.
1050 m. 29/7-51. Vandel-Beldr. Baby.
74 km. 29/7-51. Vandel-Beldr. Baby.
41. *Poul Chr. Larsen*, Århus. Stud. oecou.
6 t. 50 m. 24/7-48. Vandel. Baby.
1300 m. 24/7-48. Vandel. Baby.
72 km. 5/7-51. Vandel-Korsbjærg (Fyn). Baby.
42. *Aksel Feddersen*, PFG. Stud. polyt.
5 t. 02 m. 31/5-51. Avedøre. Baby.
2600 m. 19/8-50. P. S. Vincent-Weilerbach. Fi-1.
150 km. 19/9-50. P. S. Vincent (Fr.). Weilerbach (Tyskl.). Fi-1.

I listen er angivet den stilling, de pågældende havde ved ansøgningens indsendelse og ligeledes tilsvarende klub.

Vi håber, der i 1952 kommer en ny lang række sølv-diplomer. Mange er kvalificeret hertil, og mange har en eller to betingelser. De oplysninger, som svæveflyverne ved en undersøgelse for nylig indsendte til KDA ang. deres startantal og flyvetid viser, at mange skulle have erfaring nok til sølv-diplom, og når vi tænker på, at der i 1951 blev udstedt 39 nye s-certifikater, kan vi vel også håbe på en række sølv-diplomer i 1952. Er der ikke muligheder herfor hjemme i klubben, så er der det på svæveflyveskolen i Vandel.

Første resultat i holdkapflyvning

Windy kom først med en rapport over en holdkapflyvning med linestyrede modeller. 8 deltagere fløj den 6/4 i en konkurrence over 10 km. De 4 opgav, men følgende 4 gennemførte:

1. *Harry Andersen* 15 min. 15 sek.
2. *Holm Jørgensen* 15 min. 49 sek.
3. *Uffe Larsen* 15 min. 55 sek.
4. *Albert Sørensen* 18 min. 50 sek.

Landsholdene i modelflyvning

Til den nordiske landskamp i modelflyvning har KDA's modelflyverråd udtaget følgende landshold: Med svævemodel *Børge Hansen*, Sportsflyveklubben, og *Uffe Wol-diche Christensen*, Vingerne i Slagelse. Med gasmotormodel: *Mogens Erdrup* og *Peder Pedersen*, begge Odense.

Til verdensmesterskaberne med svævemodel i Østrig er udtaget *Børge Hansen*, *Arne Hansen*, Odense.

Til verdensmesterskaberne med gummimodel i Sverige er udtaget *Bjarne Jørgensen*, Odense, og *Erik Knudsen*, Slagelse.

Til verdensmesterskaberne med linestyrede modeller i Belgien er udtaget *Jan Haackhe* og *Albert Sørensen*, begge Windy, København.

Der kan i år ikke ydes fuld rejsegodtgørelse, men kun tilskud. Foruden ovennævnte kan udnævnte reserver deltage på egen bekostning.

En heldig svæveflyver

Søndag d. 27/4 måtte beboerne i Hvidovre og omegn undvære deres morgenkoncert i radioen, fordi et medlem af Polyteknisk Flyvegruppe, *Jørgen G. Tønnesen*, ved at lande i højspændingsledningerne på Avedøre havde afbrudt strømmen.

Polyt'en blev hængende med halen i ledningerne, og Tønnesen kunne spænde sig løs og stå af uden at være kommet spor til. Glideren var heller ikke mere beskadiget, end at den var i luften næste søndag. Træet var dog svedet overalt omkring beslag o. lign.

Det må betragtes som et overordentligt held, at uheldet forløb så smertefrit.

— Samme dag havarerede Bornholms Flyveklub forøvrigt en SG-38 under transport på jorden. Et medlem fjernede sig fra planets næse for at samle wiren op, og så gav den stærke vind planet en flyvetur uden fører. Et mere trivielt, men ikke mindre ærgerligt uheld!

Også i Schweiz er modelflyverne af betydning for flyvevåbnet og civil luftfart. Iflg. Aero-Revue har modelflyverne i de sidste 10—15 år tilført flyvertropperne 115 mand jordpersonel og 30 militærflyvere, og Swissair og de civile flyvepladser har fået 49 teknikere fra modelflyvernes rækker samt 12 flyveingeniører. 163 modelflyvere har fået svæve- og 66 motorflyvecertifikat.

FØRSTE BØLGEFLYVNING I DANMARK?

Ebbe Wermuth Jensen flyver næsten 6 timer i bølgelignende opvind skærtorsdag

SKÆRTORS DAG den 10-4-52 var Arhus svæveflyveklub på sin traditionelle påskelejr.

Da det blæste for stærkt til almindelig begynderkøling på Tirstrup, vedtog man at tage ned til Æbeltoft vig for at flyve på skrænten ved Bogensholm med klubbens Grunau Baby. Vinden stod i sydøst med en styrke på ca. 20 knob (10 m/sek.), og luften var meget stabil.

Kl. 11.25 startede flyvelederen John E. Wetlesen for at se, om forholdene var gode nok til, at der kunne sendes en mindre øvet flyver op på femtimers prøve. Det viste sig imidlertid, at det på dette tidspunkt var umuligt at holde planet i forsvarlig højde over skrænten, og efter et kvarters flyvning landede han igen.

Man diskuterede nu, om der skulle pakkes sammen, eller om man skulle prøve at sende en lettere mand op for at foresøge endnu engang, og resultatet blev, at Ebbe startede kl. 12.05 med tilladelse til at blive hængende, så længe han syntes det forsvarligt.

Det lod til, at vindstyrken var tiltaget noget, for han fik en udkoblingshøjde på ca. 150 m. Da han nåede ind til skræntkanten, var højden endnu ca. 140 m, og til hans forbavelse viste variometeret der en stigning på 1 m/sek. Dette vedblev indtil 400 m, medens han fløj over det område, som normalt giver skræntvind. Da de øvrige så ham godt anbragt der, tog de »Bumle« og korte på kro. Efter nogle slag frem og tilbage viste »Laavise«s variometer pludselig 1 1/4 m stig, og dette fortsatte op til 800 m; men samtidig blæste planet noget tilbage over skrænten.

For at være sikker på at kunne komme tilbage til startpladsen blev Ebbe nødt til at trykke »Laavise« op på 75 km, og han nåede frem til 500 m foran skrænten med 600 m i behold. Under hele denne anflyvning med for en Baby relativ stor hastighed viste variometeret ikke over 1 m/sek. synk. Fremme over strandkanten blev planet igen sat på normal hastighed, og det begyndte

atter at stige med 1 1/4—3/4 m/sek. konstant indtil 950 m.

Ebbe var nu blevet klar over, at den ikke gik mere med at kalde det for skræntflyvning, og enhver mulighed for termik var også udelukket, da han endnu aldrig havde oplevet en termikbølge med flere kilometers diameter; altså var der kun den mulighed tilbage, at det måtte være en bølge, han fløj i. Han begyndte derfor at kikke efter eventuelle bølgeskyer, og han opdagede da også nogle, men godt nok lå de et stykke inde over Jylland mellem tvende have, og meget højere end hans egen flyvehøjde.

Mere som kunne tyde på, at det virkelig var en bølge, var, at luften var fuldstændig rolig og jævn.

For at udforske, hvor langt bølgen strakte sig, begyndte han nu at gå på udflygt, og det viste sig, at han i hvert tilfælde kunne flyve i den over en strækning på ca. 10 km i retningen sydvest nordøst med sydvestligste punkt over Fuglsø. Sandsynligvis var bølgen dog meget længere i nordøstlig retning, for dens bærekraft havde ikke ændret sig, da han fra dette verdenshjørne vendte for at flyve tilbage til startpladsen. Syd for Fuglsø var det derimod ikke så godt, ja der var faktisk normal synkehastighed. Største højde var 1025 m, som blev opnået ved at holde »Laavise« på hendes bedste synkehastighed, så godt det nu er, og med snuden op i vinden drive tilbage over området.

På den anden udflygt, frem over Æbeltoft Vig midtvejs til Æbeltoft, ca. 3 km foran skrænten, var der endnu stig på. Tilbageturen fra denne udflygt foregik i store fuldkredse indtil en km bag skrænten, alt imedens planet genvandt den højde, det havde tabt på udturen, forklar det hvem som kan.

Hele flyveturen varede knap 6 timer, og efter landingen var der endnu to mand, som prøvede. De nåede begge 800 m i løbet af 20 min. ved at flyve lige over skrænten.

Ved forsøg næste dag var der nix; men da var vinden heller ikke så kraftig som den foregående dag.

De observerede lenticularisskyer (bølgeopvindsskyer) lå inde over Jylland i tre efter hinanden stående striber og menes at have ligget i 2 til 3 km højde.

Ebbe mener bestemt, at han — hvis han havde haft et plan med en bedre hastigheds-polar — let kunne have opnået en betydelig bedre højde.

Den eneste mulige forklaring, vi her i Arhus kan finde på fænomenet, er at bølgen må være opstået over eller efter det forholdsvis høje terrain, som ligger lige bag ved Djurslands kyst ud mod Kattegat, og så muligvis er blevet forstærket af højdedragene på selve Molslandet, også kaldet Mols bjerge. Sandsynligvis har opvindene længere mod vest også været stærkere, da det jo var der, skyerne lå.

Vi siger bare, at hvis vi havde haft Hütter 28...

Ebbe & Cowboy.

Ny Bishop-rekord: 14,4 km højde

Højdereordenen for tosedede svæveplaner og samtidig den absolutte højdereorden skal den 20. marts være blevet sat op til 14,426 meters absolut højde og en højdevinding på 11,155 meter af Larry Edgar og Harold Klieforth.

Derimod er der ingen bekræftelse på, at den omkomne svenske svæveflyver K.-B. Övgård skulle have været oppe i 17 km højde, som omtalt i nr. 2. Den største højde, man med sikkerhed har kunnet konstatere på den odelagte barograf, er 11.300 meter.

★

25 år siden de første regulære glideflyvninger i Danmark

Den første Polytekniske Flyvergruppes start

I sidste måned var det ikke blot Lindbergh, der fejrede 25 års jubilæum, men faktisk også dansk svæveflyvning — eller rettere glideflyvning.

Allerede i 1909 havde nuv. direktør Einar Dessau eksperimenteret med hængesledere og fløjet op til 10 sekunder i klitterne ved Søndervig, men derefter var der stille, indtil den tyske svæveflyver Martens holdt foredrag i 1924 i DKDAS. Så stiftedes Dansk Model- og Glideflyverforening, vor første organisation på området. Den holdt sig dog de første år til modelflyvningen, men i 1926 blev den første Polyteknisk Svæveflyvergruppe stiftet, og St. Bededag den 13. maj 1927 blev de første regulære glideflyvninger med en skoleglider i Danmark foretaget ved Rågeleje.

Civilingeniør Frantz Davidsen fortæller i en jubilæumssamtale med FLYV, at han i sommeren 1926 havde overværet konkurrencerne på Rhön og selv fik den første undervisning ved Rossitten. Nuv. chefredaktør Leif B. Hendil fra Ekstrabladet havde en samtale med ham herom, og i artiklen kunne hr. Davidsen til sin forbavsel læse, at der allerede var startet en svæveflyvergruppe på læreanstalten. Det havde der ikke været tale om for, men artiklen bevirkede, at den blev startet med et indskud på 15 kr. pr. mand.

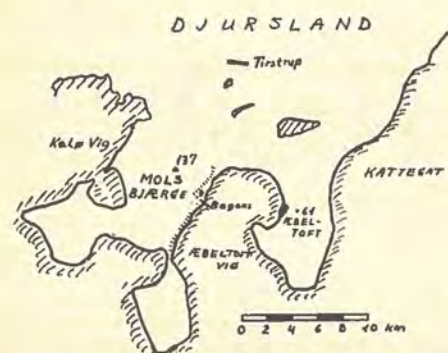
Den første skoleglider blev flikket sammen af forhåndenværende materialer: Fra hæren fik man nogle gamle Vickersplaner fra 1918. Af nogle tidligere planstøtter fra marinens gamle Friedrichshafenmaskiner byggede man hovedstellet. Førersædet stammede fra en gammel Avro og krydsfineret fra resterne af en af DDL's gamle Farman Jabirumaskiner, så meget kostede den ikke.

Og den 13. maj 1927 kom den så i luften for første gang. Davidsen foretog fire glideflyvninger fra skrænten og ned på stranden med en varighed af 14—15 sekunder. Også flyveløjtnant Clausen-Kås fik en tur. Takket være pressen var der flere hundrede mennesker til stede, og gruppen fik nu støtte fra mange sider, så man efter sommeren havde 2000 kr. i kassen.

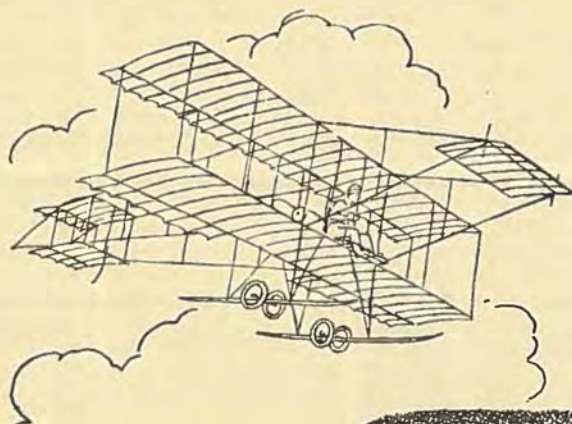
Hr. Davidsen trak sig snart ud af det, og efterhånden sygnede gruppen hen, indtil den igen opstod i sin nuværende udgave.

Billeder af glideren findes i FLYV november 1928 side 51—52.

De første regulære svæveflyvninger i skræntvind blev først foretaget den 9. april 1936 af Ulrich Birch, Otto Weibel og Willy Jensen (Waisham).

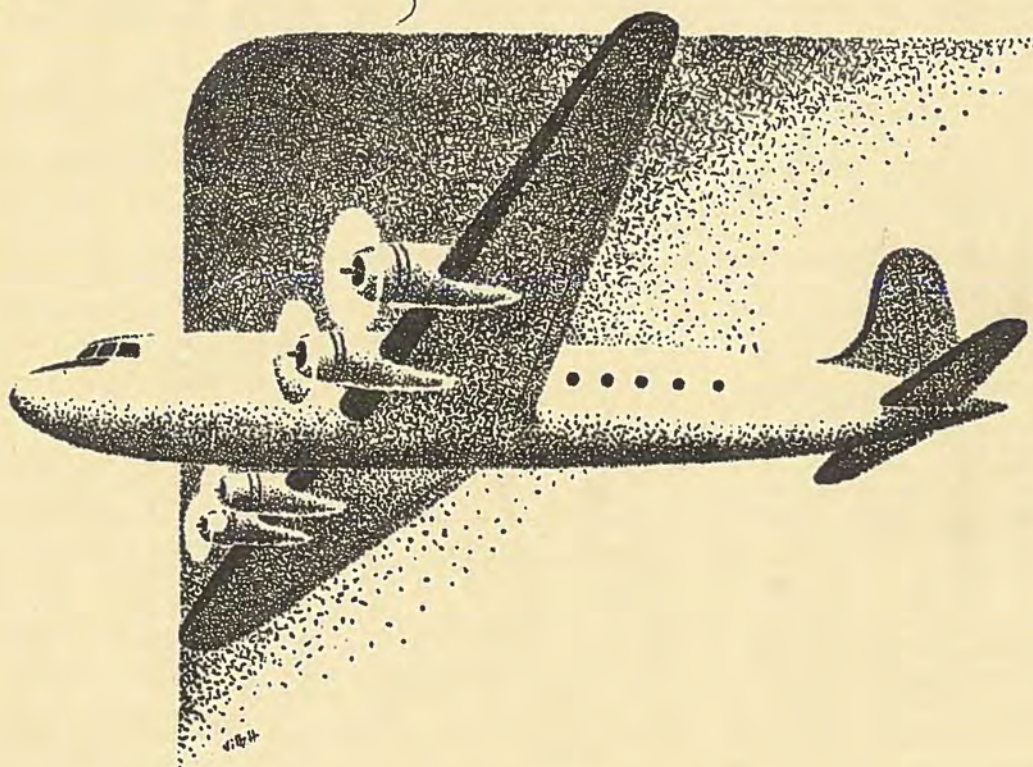


Kortskitse over terrænet. Normalt flyves på skrænten nord for Bogens, men der kunne flyves ned til Fuglsø syd for Bogens og godt op i Djursland. Der kunne også flyves over vigen og lå bølgeskyer inde over Jylland. Vinden var sydøst.



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 giganterter, 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

TRAFIKFLYVENYT

SAS åbnede turistklassen over atlantehavet tirsdag den 1. maj. Den første tid anvendes DC-6 indrettet til 60 passagerer, men så snart som muligt vil der blive indsat DC-6B med plads til 81 passagerer. Det er kun tilladt at medtage 20 kg fribagage, og serveringen om bord er indskrænket i forhold til førsteklasse-ruterne. Mellem Skotland og New York skal der betales for maden (20 kr.).

Første DC-6B til SAS skulle være ankommet, når dette nummer udkommer. Det er den dansk indregistrerede „Torkil Viking“, der ventedes til København den 19. maj.

SAS bestiller endnu 6 DC-6B. I begyndelsen af maj har SAS forøget sin oprindelige ordre på 8 DC-6B med endnu seks maskiner af denne type. De er bestilt til levering i september 1953, og ordren har en værdi af et halvt hundrede millioner kroner.

Nye luftkaptajner. Flyvestyrermændene Bria Gedso, O. Holm Jensen, K. Ronhof, P. Stig-Nielsen, B. Bylander og J. O. Stork er udnævnt til luftkaptajner i SAS med København som base.

KLM's DC-6B-flåde på syv maskiner ventes sat på ruterne nu i sommer, bl. a. med turistklasse. De får navne efter berømte hollandske opdagelsesrejsende. KLM har også bestilt en DC-6A fragtmaskine, 9 Super-Constellation 1049 og 6 Convair 340.

Sammenslutning i Sydamerika? Det menes, at nogle af de store luftfartselskaber i Brasilien, Argentina og Chile forhandler om en eller anden form for sammenslutning med det formål at stå samlet over for den ikke-sydamerikanske konkurrence.

BOAC's Comet-premiere. Den 2. maj satte BOAC de Havilland Comet ind på ruten til Sydafrika. Den startede fra London kl. 1412 og landede i Johannesburg kl. 1338 GMT den 3. maj.

Her er en oversigt over ruten med tiderne efter fartplanen og til højre herfor på den første flyvning. Al tid er GMT.

London—	afg. 1400	
Rom	1490 km	ank. 1635 1646
Rom—	afg. 1735	
Beirut	2285 km	ank. 2110 2055
Beirut—	afg. 2210	
Khartoum	2185 km	ank. 0155 0133
Khartoum—	afg. 0255	
Entebbe	1750 km	ank. 0600 0600
Entebbe—	afg. 0700	
Livingstone . . .	2120 km	ank. 1045 1018
Livingstone—	afg. 1145	
Johannesburg . .	980 km	ank. 1340 1338

Ialt er ruten således på 10.810 km, tiden fra start til landing 23 timer 40 minutter og tiden i luften 18 timer 40 minutter efter fartplanen. Det giver en gennemsnitsfart for tiden i luften på 580 km/t — væsentligt mindre end de knap 800 km/t, dens højeste rejsefart er; men især på de korte strækninger bruges en relativ stor procentdel af tiden til at stige til rejsehøjden, som ligger på 10—12 km højde, og endvidere må der i fartplanen naturligvis tages hensyn til modvind m. m.

Der skiftes besætning i Beirut og Khartoum.

Ny ulykkesårsag. Flere ulykker i den senere tid menes at skyldes, at propellerne under flyvning er gået i bremsende stilling. Det drejer sig om et tilfælde pr. godt 1 million motortimer.

De sidste DC-2. To af de sidste Douglas DC-2 er af Swissair blevet solgt til et sydafrikansk firma. De er 18 år gamle og har fløjet omkring 7000 timer hver. Det flyver moderne langdistancemaskiner på 2—3 år nutildags.

Flyvedagskonkurrencerne og Den nordiske motorflyvekonkurrence i Oslo

Som meddelt i sidste nummer får motorflyveklubberne direkte tilsendt propositionerne for den nordiske motorflyvekonkurrence i Oslo den 31. august.

Årets flyvedagskonkurrencer vil virke som udtageselskonkurrence for det danske hold til Oslo. Flyvedagskonkurrencerne afholdes i Herning den 21.—22. juni.

Ved flyvedagskonkurrencerne kæmpes der som sædvanligt om de to vandrepokaler, udsat af Skandinavisk Aero Industri og Nordisk Pool. Til den nordiske konkurrence har SAS udsat en sølvpokal til værdi 1500 kr. som vandrepokale til det sejrende hold, mens den svenske aeroklub, KSAK, har udsat den tidligere »nordiske flyverpokal« fra 1931 (værdi 2500 kr.) som vandrepokale for den individuelle sejrherre.

Resumé af konkurrencereglerne

Konkurrencen er en overlandsprøve for privatflyvere i lette flyvemaskiner. Der skal gennemflyves en distance på 150—250 km.

Det er både en individuel og en holdkonkurrence mellem hold, udpeget af de fire nordiske aeroklubber. Hvert hold kan

højest være på 3 maskiner og 3 piloter, og de to bedste piloters resultat danner holdresultatet. Der flyves solo under konkurrencen.

Piloterne skal i almindelighed være rene privatflyvere.

Konkurrencen omfatter en navigationsprøve, en specialprøve og en landingsprøve. Til navigationsprøven vil der blive udleveret kort, og alm. hjælpemidler må anvendes. Det bliver en prøve af stort set samme art som i tidligere flyvedagskonkurrencer.

Den specielle prøve kan være lokalisering af en forud beskrevet genstand, nedkastning af meddelelser, bestemmelse af vindretning og styrke el. lign.

Landingsprøven omfatter mindst to landinger uden motoranvendelse.

Forhåbentlig bliver der større deltagelse i flyvedagskonkurrencerne i Herning, end der var i Skovlunde sidste år. Konkurrencen skulle gerne blive hård, så der kan blive udtaget virkeligt kvalificerede flyvere til at repræsentere Danmark ved den første af de nye nordiske konkurrencer.

Ny hangar på Århus flyveplads indviet

På Århus flyveplads Kirstinesminde blev der lørdag den 10. maj indviet en hangar, som løjtnant Sylvest Jensen skal bruge som basis for en del af sin luftflåde.

Dermed overgik Kirstinesminde til Århus Flyveklub og Sylvest Jensen. Ved en højtidelighed blev der budt velkommen af klubbens formand, bagermester Jensen, hvorefter borgmester Unmack Larsen udtalte, at han beundrede de kræfter, som trods mange genvordigheder har holdt liv i privatflyvningen. Denne har større betydning, end mange tror, fortsatte borgmesteren, og Århus og Jylland vil ikke være bagud på dette område.

Sylvest Jensen takkede, idet han påpegede, at hangaren jo er ret primitiv; men man skal ikke slå et større brød op, end man kan bage. De var kommet til Århus for at spytte i næverne og tage fat.

Endvidere talte civilingeniør C. V. Smith Hansen og turistchef Lund Hansen.

Pladsen er godkendt som midlertidig offentlig landingsplads, er udstyret med hangaranlæg (2 hangarer), benzin og olie (Esso og Shell) samt kontrolmekaniker. Telefon Skejby 47.

Trafikken på København Lufthavn, Kastrup.

April var igen normal, d. v. s. med fremgang: Passagerer (incl. transit) 34.292 (51: 31.269). Passagerer (excl. transit) 23.291 (51: 22.652). Ank. og afg. luftfartøjer 2540 (51: 2327).

»Vi flyver« er navnet på et ungdomsblad om flyvning, som SAS er begyndt at udsende med pressechef Peer Mortensen som redaktør. Det lille blad, der er rigt illustreret, henvender sig hovedsagelig til drenge og piger mellem 10 og 20 år, og det udkommer første tirsdag i hver måned. Det fås overalt og koster kun 25 øre pr. stk.

Det er sikkert en udmærket ide på langt sigt at gøre propaganda for flyvningen blandt de unge — de fremtidige kunder.

Tuborgfondet støtter svæveflyvningen

I sidste måned havde KDA's svæveflyverråd den glæde at få meddelelse fra Tuborgfondet om, at fondet havde bevilget 2000 kr. som hjælp til opbygningen af EON-Olympia-svæveplanen, der skal anvendes på KDA's svæveflyveskole i Vandel.

Det er ikke første gang, at Tuborgfondet støtter svæveflyvningen. Den tidligere svæveflyverunion fik gentagne gange betydelige tilskud, og også Polyteknisk Flyvegruppe har fået støtte, og Tuborgfondets bevillinger har været af uvurderlig betydning ved opbygningen af den danske svæveflyvning.

Bl. a. skyldtes det bidrag fra fondet, at KZ G-1 og Polyt gliderne blev bygget, og nu hjælper fondet altså svæveflyverne til det virkelige svæveplan, som giver samtlige danske svæveflyvere lejlighed til at prøve virkelig svæveflyvning.

Sylvest Jensen til USA

Erhvervsflyveren, løjtnant Sylvest Jensen fra Hillerød er i øjeblikket på en to måneders studierejse i USA som medlem af en delegation under OEEC. Formålet er at studere flyvning i landbrugets tjeneste, og det er der som bekendt store muligheder for i USA, hvor tusinder af landmænd har egne flyvemaskiner.

Sylvest Jensen har lovet efter sin hjemkomst at delagtiggøre FLYV's læsere i sine erfaringer.

Bristol helikopter i København

Efter at redaktionen er sluttet, har Danmark haft besøg af Bristol 171 Sycamore helikopteren, der efter planen skulle demonstreres den 19. og 20. maj. Vi skal komme tilbage til den i næste nummer.



Efterhånden som den nye Armstrong Whitworth N.F.11 tages i brug, får Vesteuropa en stærk og pålidelig natjager, der nok skal vide at bide fra sig. R.A.F. lovpriser denne dødbringende maskine, som er hurtigere end nogen anden kendt natjager — både i angrebet — og under lange forfølgelser. N.F.11. har brændstof placeret i sine store tanke både inden for fuselagen og i vingerne og opnår derved en meget stor aktionsradius. Et sindrigt radarudstyr — N.F.11 er faktisk en flyvende radarstation — sikrer og fastholder kontakten med angriberne, indtil det er tid at åbne ild med de 20 mm kanoner, der er monteret i vingerne.

ARMSTRONG WHITWORTH **N.F.11**

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LIMITED
BAGINTON, COVENTRY, ENGLAND

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

God tilstrømning til svæveflyveskolen

Efter udløbet af fristen med nedsat tilmeldingsgebyr først i maj har svæveflyverrådet taget et overblik over tilmeldingerne. Det viser sig, at der var tilmeldt 31 mod kun 23 en hel måned senere sidste år. DK-RI-kursus er overtegnet, og I-kursus og det første RI-kursus er pænt besat ligesom S- og F-kursus. Derimod har der ingen meldt sig til de sidste to uger i august, hvor man heller ikke havde regnet med stor tilstrømning, og for at få de første seks ugers kursus fyldt op, så disse kursus's gennemførelse sikres, har man allerede først i maj aflyst de to sidste uger.

Samtidig har man opfordret til forøget tilslutning til de tidligere kursus og åbnet mulighed for begynderkøling til A, da der ikke meldte sig så mange til B- og C-skoling. Der er således god mulighed for skolens gennemførelse, hvis tilgangen fortsættes normalt til sidste frist den 3. juni.

Flyvedagskonkurrencerne

April bragte ikke det store svæveflyvevejr, som kunne sætte fart i flyvedagskonkurrencerne. Men flere klubber fik da lagt bunden. Man afventer i år med stor spænding de tre militære flyvestationers deltagelse, for flyvevåbnet har efter modtagelsen af indbydelsen erklæret, at man vil forsøge at løbe med alle tre pokaler! Og det er jo også hensigten med deltagelsen i konkurrencen, men de civile svæveflyvere har til gengæld lovet, at de vil gøre alt for at forhindre dette, og således er Århus Svæveflyveklub vågnet op fra sidste års dvale for at gøre sit til dette.

Stillingen pr. 30/4 var denne:

I. Varighed (Ekstrablads pokal)	
Århus Svæveflyveklub	6 t. 56 m.
Ringsted Svæveflyveklub	1 t. 18 m.
Aviator, Ålborg	0 t. 45 m.

II. Højdevinding (Berlingske pokal)

Århus Svæveflyveklub	900 m
Aviator, Ålborg	400 m

Til gengæld kom der voldsom fart over feltet i maj. Især søndag den 11. maj bragte et væld af resultater, og nu har flyvevåbnet taget fat. Alf Voulund, Karup, der blev nr. 2 ved danmarksmesterskabet ifjor fik ved en flyvning på over 6 timer sine manglende sølv-diplom-betingelser. Også Fr. Christensen fra Stamgruppen fik sin 5-timersprøve på en tur fra Sandholm til Avedøre og retur. Feddersen var på en 7 timers træningstur til verdensmesterskaberne på en bane via Havdrup og Sandholm.

Stillingen er efter de pr. 19.5. indløbne resultater (under forbehold af kontrollanternes godkendelse) følgende:

Varighed

Århus Svæveflyveklub	12 timer 12 min.
Stamgruppen	11 timer 15 min.
Flyvestation Karup	9 timer 03 min.
Ringsted Svæveflyveklub ..	5 timer 41 min.
Herning Flyveklub	5 timer 08 min.
Polyteknisk Flyvegruppe..	6 timer 45 min.

Højdevinding

Herning Flyveklub	7785 meter
Ringsted Svæveflyveklub	4660 meter
Flyvestation Karup	3575 meter
Stamgruppen	2100 meter
Århus Svæveflyveklub	1870 meter

Distance

Polyteknisk Flyvegruppe	94 km
Havdrup/Solrød Svæveflyveklub ..	43 km

Sportsflyvemaskine

ønskes til leje for kortere eller længere tid, evt. køb. Tilbud med pris m.m. til FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. under Billet mrkt. nr. 61.

Dom for flyvning med 1 passager mere end tilladt efter luftdygtighedsbeviset

Ved Ålborg kriminalrets dom af 3. april 1952 er en erhvervsflyver blevet idømt 100 kr. i bøde for at foretage rundflyvning med 4 passagerer, hvoraf den ene var en 3-årig dreng, uagtet luftfartøjet i henhold til luftdygtighedsbeviset kun måtte befordre 3 passagerer.

Det fremhæves i dommen, at luftdygtighedsbevisets fastsættelse af det antal passagerer, der må være om bord i et luftfartøj, må være af absolut karakter og ikke kan være undergivet førerens skøn om, hvorvidt det i hvert enkelt tilfælde under hensyntagen til de pågældendes vægt må anses for at være forsvarligt at medføre flere personer i luftfartøjet, uagtet den i luftdygtighedsbeviset fastsatte maksimalbelastning ikke derved bliver overskredet.

FAI kongressen i Madrid

I dagene 3.—11. maj afholdt Fédération Aéronautique Internationale (FAI) sin årlige kongres i Madrid, hvor den kongelige spanske aeroklub var vært. Kongressen havde samlet repræsentanter fra 24 nationer, og deriblandt mange fra Mellem- og Sydamerika; KDA var repræsenteret ved sin generalsekretær, kaptajn John Foltmann.

Kongressen var i meget korte træk følgende: Det vedtoges at optage 6 nye nationale aeroklubber, nemlig Venezuela, Columbia, Mexico, New Zealand, Spansk Guinea og Spansk Marokko (Tetuan).

FAI's guldmedalje tildeltes præsidenten for I.C.A.O. dr. Edward P. Warner. De La Vaulx medaljen tildeltes oberst Fred. Ascani for hans hastighedsrekord i lukket bane

(1023 km/t). Louis Blériot medaljerne tildeltes M. A. Rébillon (Frankrig) for distancerekord i lige linie i klasse C.1.a (1826 km); og Mrs. Caro Bayley (USA) for højderekord i klasse C.1.b (9.206 m). Lillienthal medaljen tildeltes madame M. Choissnet Gohard (Frankrig) for hendes varighedsrekord på 28 t. 41. min. samt for hendes øvrige præstationer i svæveflyvning.

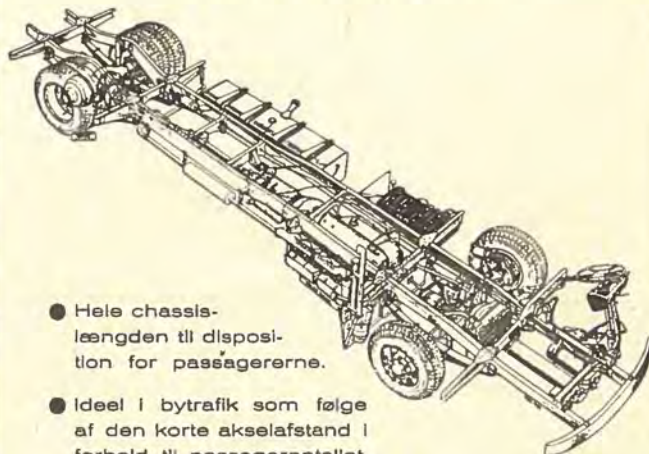
Det vedtoges at ændre FAI's statutter således, at der kan optages „associated members“; endvidere vedtoges en ændring i ledelsens organisation (vice-præsidenterne skal vælges zonevis).

Blandt de emner, der drøftedes, og som direkte vedrører privatflyverne, var følgende: Indførelsen af landingskort, som muliggør landing uden afgift i andre lande. De hidtil eksisterende carnet'er skal forenkles. Et privatflyvercertifikat skal give adgang til at flyve andre landes flyvemaskiner (af samme kategori som er gældende i eget land). Det tilstræbes at få den lovpligtige forsikring for skade på trediemands nedsat. Det tilstræbes at give udenlandske privatflyvere gratis hangarleje. Portugals regering er gået ind herfor; England har til en vis grad gjort det samme). Man vil henstille til ICAO, at alle bestemmelser, som vedrører privatflyvning samles i et særligt tillæg.

Efter oplæsningen af model-kommissionens rapport oplystes det, at den amerikanske luftfartsindustri påtænkte at støtte FAI's arbejde med et større pengebeløb (ca. 50.000 dollars), hvoraf det meste skulle anvendes til støtte og fremme af modelflyvningen verden over og således, at pengene fortrinsvis blev anvendt til dækning af rejseudgifter ved internationale stævner. Det blev pointeret, at man ville tilstræbe at løfte modelflyvningen op i et højere plan. Houllberg (England) og Gillman (FAI's generalsekretær) skal udarbejde de nærmere detaljer med hensyn

VOLVO BUSCHASSIS

med „underfloor“ motor
for 70 passagerer



- Hele chassis-længden til disposition for passagererne.
- Ideel i bytrafik som følge af den korte akselafstand i forhold til passagerantallet.
- Hydraulisk kobling og gearkasse af pre-selektiv type.

1/5 DANSK ALFA-LAVAL

MØLLEGADE 26 . KØBENHAVN N

En million passagerer på et år

I de sidste 12 måneder har vi befordret flere passagerer i Europa end noget andet selskab. Vi håber, at endnu flere — også De — vil flyve med os og nyde den udsøgte britiske service.
Tal med Deres rejsebureau.

BEA BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS
Dagmarhus, V. Boulevard 12, PAlæ 63 11

„BROOMWADE“
Luftkompressorer og Trykløftværktøj
„ENOTS“
Trykløft-Materiel for Hurtigopsætning m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S
Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

til anvendelsen af pengene — samt hvordan der kan skaffes flere penge.

Formanden for den kongelige hollandske aeroklub, *Kolff*, blev valgt til præsident for FAI i stedet for den afgåede *de la Grange*.

Der blev ikke truffet bestemmelse om, hvor næste FAI-kongres skulle afholdes.

Der blev ikke afholdt møder i svæveflyvekommissionen, da disse er henlagt til det tidspunkt, hvor verdensmesterskaberne finder sted.

KALENDER

Modelflyvning:

- 3/6 Frist f. forsøket tilm. t. sommerlejr.
- 15/6 Distriktskonkurrence nr. 2 (linestyrede).
- 30/6 til 5/7 Sommerlejr.
- 2/7-5/7 Nordisk landskamp (Vandel).
- 10-14/7 VM-Wakefield (Norrköping, Sverige).
- 24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
- 14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
- 14/9 VM for gasmotormodeller (Schweiz).
- 12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
- 31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

- 3/6 Sidste frist for tilmelding t. skolen.
- 30/6-13/7 Verdensmesterskab (Madrid).
- 6/7-31/8 Svæveflyveskole.
- 30/9 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

- 31/5-2/6 Int. rally i Cannes.
- 31/5-2/6 Int. rally i Champagne.
- 14-15/6 Int. rally i Pons (Fr.).
- 15 ell. 22/6 Int. rally i Montauban (Fr.).
- 22/6 Int. rally i Aix les Bains (Fr.).
- 6-7/7 Int. rally i Auvergne (Fr.).
- 20-27/7 Int. uge i Rimini Venise (It.).
- 2/8 Daily Express int. konk. (Engl.).
- 2-3/8 ILSY-stævnet, Ypenburg (Holl.).
- 16-17/8 Int. rally i Sables d'Olonne (Fr.).
- 23-24/8 Int. rundflyvning i Dolomiterne.
- 31/8 ell. 7/9 Skandinavisk konkurrence.

Møder og udstilling etc.

- 24-27/6 Int. udstilling i Venise (It.).
- 2-7/9 Opvisning i Farnborough.

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.*

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i svæveflyveklubberne

- Kontrolbog for startspil. kr. 4 75
- Fartøj-journal 6.00
- Flyve-journal (ny udgave) . 3.00
- Arbejdsbog 0.85

Ekspederes fra

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

„CELOSE“
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske
samt Identificeringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFlyVERADET

Formand: Kommunelejer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Høstrups Have 60, telf. NOra 9011.

Flyvelotteriet

Det er altid vanskeligt i dette nummer at fortælle, hvordan det går med flyvelotteriet. For når disse linier skrives, er det først for nylig gået igang. På kontoret har man kunnet mærke de gode sælgere, som har rekvireret mere, indtil alt var udleveret og man endda måtte søge at få noget hjem til dem. Men de sælgere, der har været for optimistiske og bestilt for meget, dem mærker man desværre ofte først, når de ved afregningsfristen — ja somme tider senere — sender store bundter lodsedler retur.

Det almindelige indtryk er, at der har været tilfredshed med præmierne, både den store gevinst, som man først og fremmest sælger på, og de mange eventyrlige ting fra alle mulige lande, der giver præmielisten farve og bredde, og som har skaffet god presse.

Mange mener også, det er en fordel, at lodsedlerne stadig kun koster en krone, idet mange mennesker betænker sig på at give to eller fem kroner, selv om der er en mere fristende præmieliste.

Vi kan ikke gøre andet end at indskærpe, at de fastsatte frister for rapportering, tilbagelevering og afregning nøje må overholdes, og så håber vi, at de gode sælgere, der har bevist, at de kan komme af med lodsedlerne, vil gøre en kraftig indsats i slutspurten, for det er de sidst solgte lodsedler, som flyvesagen har mest gavn af.

Generalforsamlingens lovlighed

På de udsendte forespørgsler erklærede samtlige tilsluttede klubber, at de havde modtaget indkaldelsen til KDA's generalforsamling, og denne og de på denne foretagne valg og beslutninger er derfor gyldige.

Nye Medlemmer:

Løjtnant af Res. Svend Jeppesen.
Landmand Bendt Johansen.
Pressechef Peer Mortensen.
Regnskabschef Peter Petersen.
Tandlæge Ib Westphall.
Flyvermath Bent Christensen.
Flyvermath Ejlf Hansen.
Tegner Henning Nørgaard.
Flyvermath Poul Nielsen.
Flyvermath Niels Juul Ditlev Jensen.
Flyverløjtnant Jørn Nielsen.
Kontorist Hans Jørgen Bie.
Oversergent Poul Petersen.

Heller ingen tipsmidler i år

KDA har med beklagelse konstateret, at det heller ikke i år er lykkedes at få andel i tipsmidlerne. Der var indsendt ansøgning til et samlet beløb af 13.000 kr., og man havde anmodet om disse penge til brug ved uddannelse af modelflyveinstruktører, til hjælp til EON-Olympia-svæveplanet, til motorflyvernes meteorologibog samt til udgifterne ved de amerikanske og canadiske kadetters ophold her i landet ved udvekslingen.

Flyverballet

Selv om tilslutningen af en eller anden grund ikke var så stor som sidste år, så mødede i hvert fald de medlemmer med ledsagere, der deltog i flyverballet den 26. April i Borgernes Hus, sig udmærket.

Et halvt hundrede af dem deltog i midt-dagen, og ialt ca. 150 i det påfølgende bal. I aftenens løb var der optræden, og der var stor rift om de fine gevinster i det amerikanske lotteri — en forsmag på flyvelotteriets gevinster.

KDA's nye emblem

Der er stor interesse for KDA's nye emblem, der fås på kontoret formodelst 5 kr. Ved bestilling bedes man opgive, om man

ønsker det med knaphulsknap, nål eller sikkerhedsnål.

Ved fælles indkøb gennem klubberne af mindst 10 stk. ydes 10 % rabat. Anvend girokonto 256.80 ved indbetalingen.

Der vil også blive fremstillet et stort emblem med 7 cm spændvidde til at anbringe på flyverdragt o. lign. Nærmere herom senere.

Det har knebet lidt med at tilfredsstille den voldsomme efterspørgsel i den første tid, men snart menes produktionen heldigvis at kunne holde trit med efterspørgslen.

Landssvæveflyveklubben

Modelflyverne har i 8 år haft en såkaldt landssvæveflyveklub (Progress), som optog „enlige“ modelflyvere rundt om i byer uden klubber, på landet o. s. v. Ofte er det gået således, at medlemmer fra denne klub har dannet nye modelflyveklubber.

Hos svæveflyverne har der for flere år siden været tale om en lignende klub, men de lokale svæveflyveklubber var bange for, at den skulle påføre dem konkurrence. Som meddelt i sidste nummer blev det imidlertid på repræsentantskabsmødet for nylig besluttet at oprette en landssvæveflyveklub, og dens vedtægter er udformet således, at den skal supplere de lokale klubber, ikke konkurrere med dem.

Klubben bliver ganske vist den billigste i landet, men til gengæld kommer den ikke til at fungere som klub. Det er blot en måde at knytte svæveflyveinteresserede, der ikke i øjeblikket kan blive medlemmer af de almindelige klubber, til aeroklubben og svæveflyverådets arbejde.

Den er altså åben for svæveflyveinteresserede, der bor fjernt fra klubber, eller som ikke kan komme til at dyrke svæveflyvning i de lokale klubber, fordi de f. eks., som det sker, er lukket for tilgang eller betinger forudgående svæveflyveuddannelse.

„Landssvæveflyveklubben“ ledes indtil videre af ingeniør Per Weishaupt og har adresse c/o KDA, Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K., telefon PALæ 9852. Her fås alle oplysninger om betingelserne for at blive medlem m. m.

Medlemskab af Landssvæveflyveklubben åbner også adgang til svæveflyveskolen på Vandel. Da der her ydes tilskud til uddannelsen, vil det ikke altid være på samme vilkår, som det er tilfældet med de normale klubbers vedkommende, men det bliver det i hvert fald i år.

Foruden skolens DK-C-kursus, der jo kræver en ret stor økonomisk indsats på een

gang, bliver der åbnet klubbens medlemmer mulighed for at deltage i et almindeligt ensædet A-kursus fra 13. til 26. juli for 150 kr. plus tilmeldingsgebyr.

Sportsflyveklubbens generalforsamling

Sportsflyveklubbens generalforsamling fandt sted den 30. april i Polyteknisk Læreanstalt med lrs. Thede som dirigent. Af formandens, oberstløjtnant Michael Hansen's beretning fremgik, at medlemsantallet den 1/1-52 var 440 mod 500 et år tidligere. Teoriskolen havde i 1951 haft 4 elementærhold med knap 100 elever og 10 deltagere på et kompaskompenseringskursus. Selvriskoen var nu 1000 kr. på KZ-III og 1500 på KZ-VII. Formanden indskærpede medlemmerne hellere at udvise overdreven forsigtighed end letsindighed. Der havde været nogen uro omkring Skovlunde, idet det beløb, Københavns kommune havde stillet til rådighed, ikke havde kunnet dække driften, men man håbede og ventede, at vanskelighederne kunne overvindes. Medlemmerne havde selv arbejdet på indretning af et klublokale.

Motorsektionens formand, Alfred Jensen, oplyste, at der var fløjet 1655 timer med 856 i 1951. De fordelte sig med 672 på skole-, 935 på udlejnings- og 48 på rundflyvning. 15 nye certifikater var opnået. De første 4 måneder i 1952 var der fløjet 438 timer.

Svævesektionens formand, Øirind Fastner, meddelte, at sektionen på grund af mangel på flyveplads slet ikke havde kunnet flyve.

Modelsektionens formand, Borge Hansen, kunne berette om et år, der var fint flyvemæssigt, men dårligt m. h. t. antal af medlemmer, idet hver bydel nu igen havde sin klub. Også modelflyverne savnede egnede flyvepladser.

P. g. a. kassererens sygdom aflagde revisoren regnskabet, der udviste et nettounderskud på 975 kr. Status balancerede med knap 74.000 kr. Regnskabet blev godkendt, efter at nogle medlemmer havde fået supplerende oplysninger.

Der blev nyvalgt et par medlemmer til bestyrelsen, der nu består af:

Oberstløjtnant Mich. Hansen, fabrikant Erik Jensen, kommunalejer Will. Nielsen, vognmand C. Dam, cyklehandler Alfred Jensen, assistent Bent Michelsen, arkitekt Vagn Thorsmark (fm. f. motorsektionen), ingeniør Ø. Fastner og assistent Borge Hansen.

1. distriktskonkurrence i linestyling

I betragtning af det store antal diplomer, der er taget med linestyrede modeller (tem-poet er dog sunket i år) var deltagelsen i de første særskilte distriktskonkurrencer for linestyrede modeller den 20. april meget beskedne. Kendskabet til reglerne er ikke for godt, og konkurrenceerfaringen mangler, så man kan sige, at distriktskonkurrencerne er meget påkrævede. I intet distrikt var der over 7 deltagere, hvoraf nogle dog fløj både hastighed og kunstflyvning. Her er resultaterne:

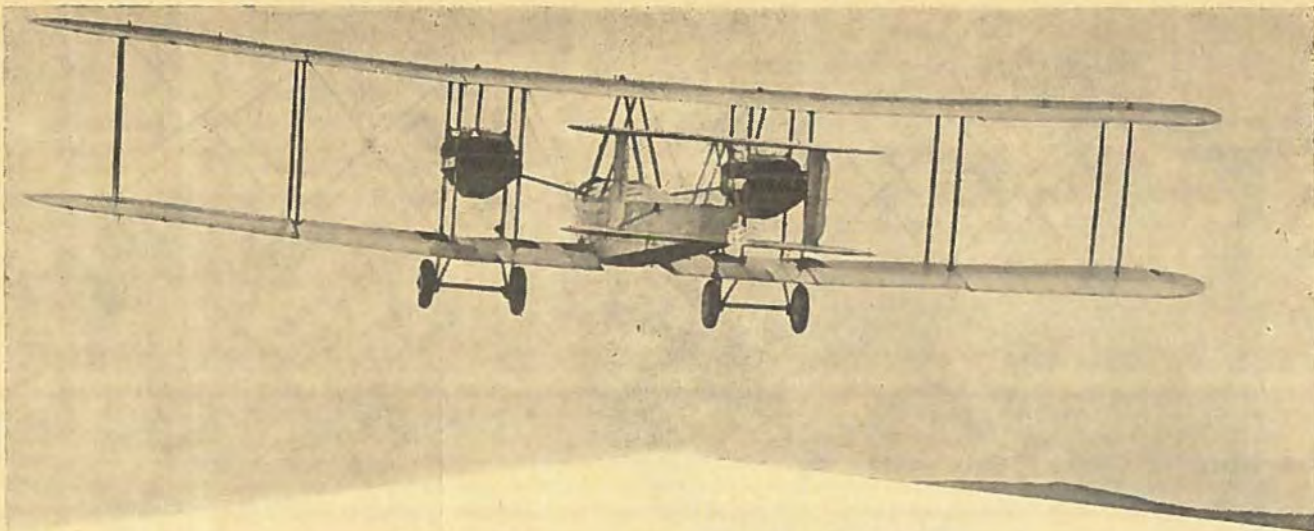
1. distrikt. F: A. Sørensen (111) 155 km/t, Holm Jørgensen (111) 146,9 og Jan Hackhe (111) 145,7. — G: Hackhe 225 points, A. Bendixen (118) 113 og Hans Dall (118) 90.

2. distrikt. F: Kaj V. Nielsen (207) 112,5, Kurt Nilsson (211) 78,4, H. I. Andersen (208) 66,5 km/t. — G: K. Nilsson 220, Poul Andersen (210) 210, H. I. Andersen 170 points.

3. distrikt. G. K. Sandgård 130 points. Ib Hansen 120 points, P. Baier 115 points.

5. distrikt. F: Egon Madsen (506) 85,7 km/t. — G: Egon Madsen 255, Steen Nielsen (506) 183 og Holger Eriksen (508) 134 km/t.

6. distrikt. F: Kurt Sørensen (613) 102,9, Knud Nissen (613) 85,7, Ove Abildgren (618) 75,6 km/t. — G: Knud Nissen 158, Ove Abildgren 93 points.



33 ÅR ER GÅET SIDEN
den
FØRSTE ATLANTERHAVS
FLYVNING

Det var den 14./15. juni 1919, at Alcock og Brown gennemførte deres historiske flyvning fra Newfoundland til Irland. Deres Vickers Vimy bombe biplan var udstyret med to 360 hk Rolls-Royce Eagle motorer.

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S



DC-3

C-47



***Douglas fortsætter med
at lave reservedele
til disse maskiner!***

DC-4

C-54



Douglas fremstiller stadig reservedele til DC-3 (C-47) og DC-4 (C-54) selv om disse maskiner er gået ud af produktion.

Hvorfor løbe en risiko? Bestil udtrykkelig Douglas-fremstillede reservedele til Douglas maskiner! Forsinkelser som følge af fejl og reparationer koster Dem penge. Douglas reservedele er fabriks-fremstillet — tredobbelt kontrolleret for at sikre fuldendt tilpasning og funktionering.

Over 65 % af alle bestillinger til DC-3, DC-4, DC-6 og militærmaskiner leveres fra lager.

Douglas reservedele — ligefra møtrikker og bolte til udskiftelige motorinstallationer — leveres omgående hvor som helst i verden, for at De kan holde Deres Douglas maskiner i luften.

Douglas Aircraft Company Inc.,
Santa Monica, Californien U.S.A.

Stol på

DOUGLAS

**originale
reservedele**



FLYV

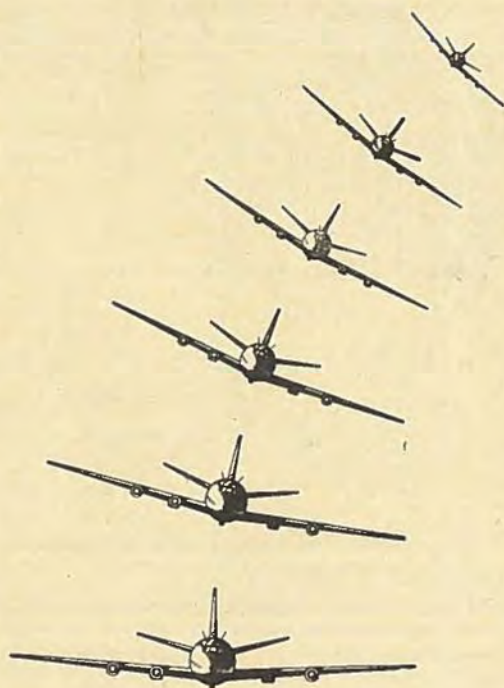
25. ÅRG. NR. 7

JULI 1952

PRIS 75 ØRE

Ny tidsalder

FOR CIVILFLYVNING



16. JULI 1948.

Første flyvning med Viscount 630, verdens første propel-turbine fly.

15. SEPTEMBER 1949.

Viscount var det første fly med turbine-motor, der fik normalt luftdygtighedscertifikat og det første britiske fly, der fik »C of A« i overensstemmelse med de sidste I.C.A.O. betingelser.

29. JULI 1950.

Viscount begynder en serie BEA flyvninger til Paris og Edinburgh og bliver det første turbinedrevne fly, der transporterer betalende passagerer.

3. AUGUST 1950.

BEA beordrer de første 28 Viscount fly.

28. AUGUST 1950.

Første flyvning med Viscount 700, prototype til BEA »Discovery« klasse.

FEBRUAR/MARTS 1951.

Aer Lingus og Air France meddeler, at man har beordret Viscount.



**VICKERS
VISCOUNT**

B.E.A. »Discovery« Klasse.

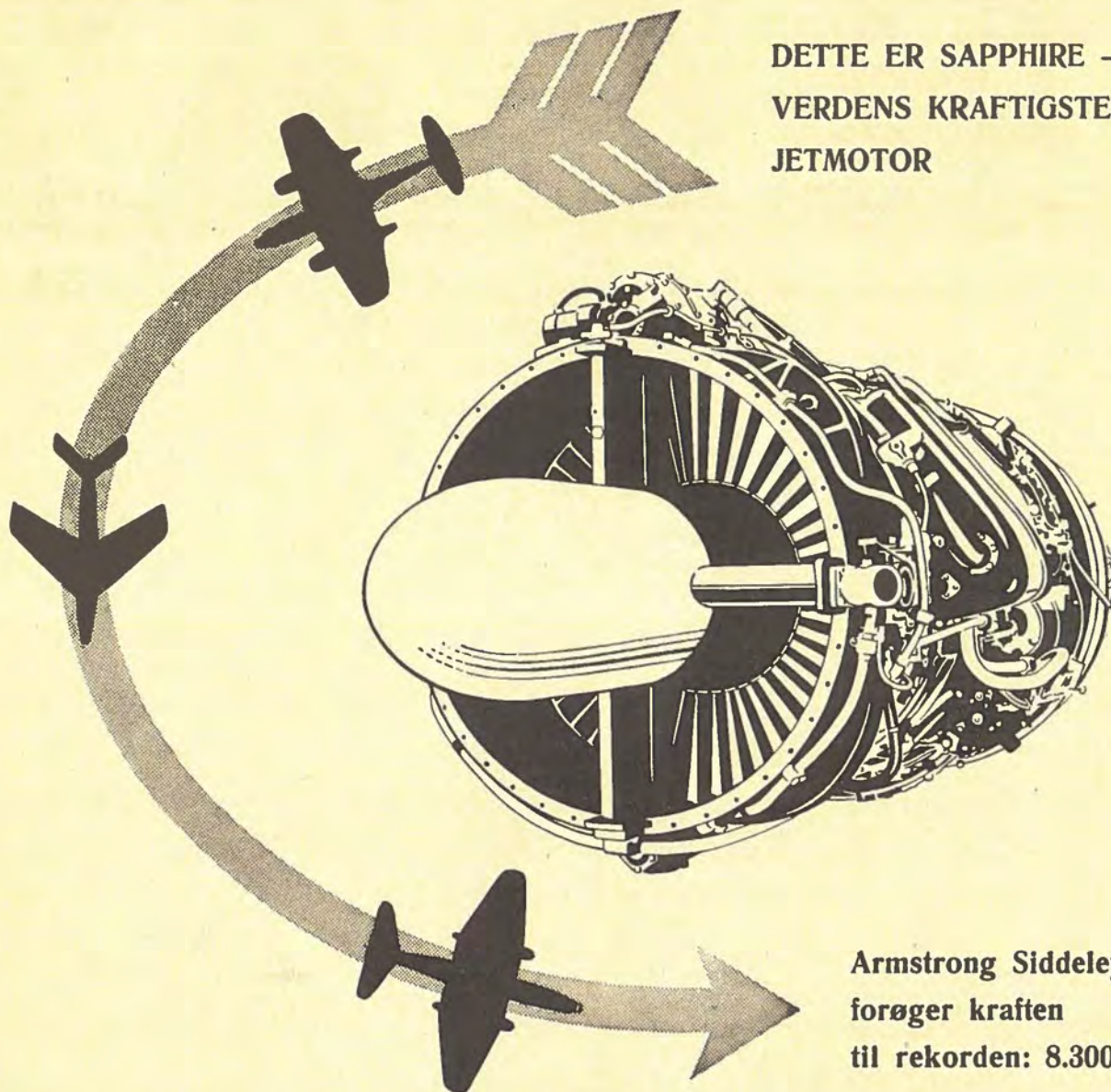


OA143

VICKERS-ARMSTRONGS LTD. • AIRCRAFT DIVISION • WEYBRIDGE • ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Central 6395, København V.

**DETTE ER SAPPHIRE —
VERDENS KRAFTIGSTE
JETMOTOR**



**Armstrong Siddeley
forøger kraften
til rekorden: 8.300 lbs.**

Armstrong-Siddeley Sapphire nåede en kraft på 8.300 lbs. ved den officielle typeprøve.

Se på dette rekordtal og husk det godt! Med dette vinder Armstrong-Siddeley nemlig nye laurbær fra luftfarten verden over. Nu går den mægtige Sapphire, der i 20 måneder har været verdens kraftigste jetmotor, yderligere frem foran sine rivaler med en forøget rekordydelse på 8.300 lbs. i 6 dages kontinuerlig drift — det er 27% mere end nogen anden motor prøvet på lignende måde. Og i dette førerskab er der ikke blot tale om en prøve eller et forsøg. Sapphire sidder allerede inde med verdensrekorden for hurtig stigning til de store højder. Den giver kraften til Gloster's nye sensationelle GA5 Delta jager og er standard for de Canberra bombemaskiner, amerikanerne bygger, og for F 84F Thunderjet jageren. For at kunne efterkomme det store behov fremmes produktionen af Sapphire mest muligt på begge sider af Atlanten. Armstrong-Siddeley er et led i Hawker Siddeley gruppen, den største industrielle sammenslutning i sin art, som med sine samlede ressourcer er ved løfte bundet til at ophjælpe Den Frie Verdens velstand og forsvarsstyrke.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 7

Juli 1952

25. årgang

OPRUSTNINGEN OG PRIVATFLYVNINGEN

BLANDT oprustningens uheldige følger er også adskillige indskrænkninger for især de private flyveres bevægelsesfrihed. Forbudte og begrænsede områder breder sig, og flere og flere flyvepladser tages i brug af militæret og begrænses eller lukkes for civil flyvning.

Dette er tilfældet over hele Europa, og bliver stadig mere udpræget. Sidst har en dansk privatflyver på tur ned gennem Vesteuropa til Nordafrika mærket det og henledt opmærksomheden på forholdet i en artikel her i bladet. De små privatmaskinens begrænsede rækkevidde gør anvendelsen af mange flyvepladser nødvendig, men der bliver stadig færre, man er velkommen på. Det er kedeligt, at den turistmæssige flyvning besværliggøres, for bortset fra den fornøjelsesmæssige side af disse ture så bevirker de, at flyverne dygtiggør sig gennem de indvundne erfaringer, og det mellemfolkelige samkvem gælder det naturligtvis om at øge i størst mulig grad.

Også herhjemme har vi forbudte og begrænsede områder til gene for svæveflyvning og privat motorflyvning. Med landets ringe udstrækning og et voksende antal flyvestationer kan forholdene snart blive alvorlige.

Imidlertid kan det ikke være i de forskellige landes flyvevæbns interesse at kvæle den private flyvning. Erfaringerne fra bl. a. den sidste verdenskrig viser, at et stort antal privatflyvere og svæveflyvere kan være til meget stor støtte for den militære flyvning, som kan aflastes og derved hellige sig andre opgaver med større virkning.

Svæveflyvningen kan — udnyttet og støttet på den rette måde — blive en vigtig rekrutteringsbasis.

Forståelsen af disse forhold er heldigvis voksende i de forskellige lande, og man må håbe, at enhver form for begrænsning må blive holdt inden for de strengt nødvendige rammer.

KDA OG BENZINRATIONERINGEN

Stor indsats medførte betydelige lempelser

STRAKS da KDA erfarede, at handelsministeriet påtænkte at foretage en rationering af benzinen, der fuldstændig ville lamme den private flyvning, henvendte aeroklubben sig til nogle af sine gode venner på rigsdagen og bad dem gøre, hvad de kunne for at forhindre et totalt forbud for al privat flyvning. Denne henvendelse bar god frugt, idet den strenge bestemmelse, der forbød al privatflyvning, ikke kom til at omfatte skoleflyvning og taxa-flyvning. Under skoleflyvning henregnedes også den træning, der var nødvendig for at holde certifikatet vedlige.

Det næste skridt, som KDA foretog sig, var at søge at få lempet forbudet mod privat erhvervsflyvning og privat rejseflyvning, og dette lykkedes også takket være en meget stor forståelse og imødekommethed fra handelsministeriets og varedirektoratets side. KDA telefonerede og telegraferede til de nationale aeroklubber i de fleste europæiske lande for at få opklaret, hvordan man i disse lande havde fortolket de amerikanske restriktioner, og da det af de modtagne svar fremgik, at de alle med en enkelt undtagelse tillod al privat flyvning, hvortil der anvendtes benzin af oktantal 80 og derunder, og efter at handelsministeriet havde fået disse oplysninger bekræftet gennem udenrigsministeriet, indvilgede handelsministeriet i, at varedirektoratet kunne give dis-

pensation i hvert enkelt tilfælde, hvor det drejede sig om rundflyvning, reklame- og fotoflyvning o. l. I de dage, hvor disse forhandlinger foregik, var aeroklubbens telefoner belastet til bristepunktet, fordi flyveklubberne og de mange private erhvervsflyvere var ivrige efter at høre nyt, og det var KDA en stor glæde, at den efterhånden kunne give de mange interesserede positivt besked om de opnåede lempelser, således at alle kunne komme i gang igen med flyvningen.

Den tredje fase var at skaffe lempelser for al såkaldt privat rejseflyvning, og det lykkedes også KDA at bringe en ordning i stand, således at hver enkelt flyver kunne søge dispensation i varedirektoratet, hvorefter der omgående blev givet den pågældende en benzintildeling. Desværre lykkedes det ikke at redde de danske privatflyveres deltagelse i Champagne-rally'et 1.—2. juni, men deltagelsen i rally'et i Yorkshire 6.—8. juni blev klaret.

Fra og med 8. juni blev alle benzinrestriktioner ophævet, og forhåbentlig vender de aldrig tilbage igen.

KDA's resolute indgriben hjalp privatflyvningen over en kritisk periode, og adskillige klubber og private erhvervsflyvere har derfor også sendt aeroklubben en tak for hjælpen.

Hvem vil være vært for en amerikansk eller canadisk kadet?

Som omtalt i forrige nummer af FLYV får KDA i slutningen af denne måned besøg af 5 amerikanske kadetter fra Civil Air Patrol plus 2 voksne ledere samt 2 kadetter fra Air League of Canada, og under opholdet her i landet skal de indkvarteres privat. I den anledning spørger vi vore medlemmer: »Hvem vil være vært for een eller flere af vore udenlandske gæster?« Programmet er i store træk dette, at der er brug for indkvarteringssteder som følger:

I København:

- 27.—31. juli : 7 amerikanske gæster.
- 31.—4. » : 2 canadiske gæster.
- 11.—14. aug.: 7 amerikanske gæster.
- 11.—15. » : 2 canadiske gæster.

I Århus:

- 7.—9. aug.: 7 amerikanske og 2 canadiske gæster.

I Ålborg:

- 9.—11. aug.: 7 amerikanske og 2 canadiske gæster.

I perioderne udenfor de ovennævnte dage er vore udenlandske gæster indkvarteret henholdsvis på flyvestation Avnø og hos proprietær Lundgaard Poulsen på »Farsballegård« ved Odense.

De, der kan hjælpe KDA med at være værter for vore gæster fra Amerika og Canada, bedes for Københavns vedkommende henvende sig til KDA's kontor.

I Århus bedes henvendelsen rettet til Århus flyveklub og i Ålborg enten til Ålborg flyveklub eller til svæveflyveklubben Aviator.

I forbindelse med de danske deltageres rejse til Amerika og Canada, kan vi nævne, at holdet, som skal til USA, får civilingeniør Kjeld Lopdrup som civil leder; den militære leder bliver, som tidligere nævnt, kaptajn J. G. Bergh.

DEN INTERNATIONALE LUFTFART I 1951

Stigningen i trafikken større end de foregående år

I den beretning, som dr. Edward P. Warner for nylig har forelagt på ICAO-mødet i Montreal, blev bl. a. nævnt følgende om befordring af passagerer og gods:

Hvad passagertrafikken ad luftvejen angår, viste året 1951 en bemærkelsesværdig stigning. Det antal passagerer, som blev befordret på lufruterne verden over i 1951, oversteg antallet for 1950 med omtrent 8 millioner. Trafikmængden målt i passagerkilometer var 25 procent større end det foregående år; stigningen fra 1949 til 1950 havde kun været 17 procent, og fra 1948 til 1949 kun 10 procent.

Ca. 39 millioner passagerer rejste hver gennemsnitlig en distance på 872 km, og det gav ialt et resultat på 34.000 millioner passagerkilometer, eller mere end dobbelt så meget som i det første år efter krigen, og næsten 20 gange så meget som i det bedste år for krigen. Sådanne tal er værd at lægge mærke til, fordi de ikke skyldes ekstraordinære begivenheder som f. eks. pilgrimsåret i 1950.

70 % af samtlige rejsende mellem Nordamerika og Sydamerika benytter luftvejen

Stigningen i lufttrafikken omfattede hele verden. Lufruterne i Nordamerika taget for sig, og lufruterne udenfor Nordamerika taget for sig viste omtrent samme stigningsprocent. Men inden for disse to grupper var der visse forskelle. Medens verdenslufttrafikens samlede passagertal blev forøget 25 procent, så forøgedes antallet af passagerer på regelmæssige ruter over Nordatlanten kun 6 procent, eller fra 316.000 til 336.000. Desuden blev ca. 12.000 andre passagerer befordret over Atlanten på charterflyvninger. På USA's indenrigs ruter var stigningen næ-

sten det dobbelte af stigningen på landets udenrigs ruter; dette skyldes den stærkt forøgede trafik på de hjemlige ruter efter indførelsen af turistklassen.

En sammenligning mellem statistikken for lufttrafik, jernbanetrafik og busstrafik viser, at lufruterne i USA nu befordrer omtrent en trediedel af samtlige rejsende, som benytter de offentlige befordringsmidler til rejser på 300 km eller derover (d. v. s. der ikke regnes med rejser i private biler eller rejser over distancer under 300 km). De tilsvarende forhold i 1946 var ca. 15 procent. I Europa rejste omtrent en trediedel af passagererne mellem London og Paris ad luftvejen. Nogle steder i verden er lufruternes andel i trafikken meget højere, i særdeleshed hvor det drejer sig om rejser over vand. F. eks. benyttede ca. 70 procent af samtlige rejsende mellem Nordamerika og Sydamerika luftvejen.

11.000 landarbejdere flyves til USA.

Der har været befordret mange passagerer på charterflyvninger; i mange tilfælde drejer det sig om hjemsendelse af sofolk, som er blevet afmonstret i fjernliggende havne. I et andet tilfælde blev 450 faguddannede håndværkere fløjet fra Norge til Australien i slutningen af 1951, d. v. s. ad en rute på ca. 22.000 km. Når sådanne flyvninger foregik med chartrede luftfartøjer, var det fordi det kunne gøres billigere, idet man havde garanti for fuld last og kunne foretage flyvningerne på et tidspunkt, hvor man havde sikret sig last til hjemturen. Charterflyvningerne supplerede de regelmæssige lufruter ved at befordre ca. 900 personer fra Abadan-området, efter at Iran havde nationaliseret olieområderne i landet. Den mest omfattende charterflyvning blev foretaget, da man befordrede 11.000

landarbejdere fra Puerto Rico til østkysten af USA. Operationen varede fire måneder.

5.000 passagerer pr. måned over Stillehavet

Et meget stort antal charterflyvninger over Stillehavet har hjulpet de forenede nationer under operationerne i Korea. Det har særligt drejet sig om transport af forsyninger og evakueringen af sårede. Både regelmæssige lufruter og charterflyvninger har deltaget i luftbroen til Korea; der er blevet befordret ca. 5.000 passagerer og 1.200 tons post og gods pr. måned tværs over Stillehavet.

På luftbroen til Korea var forholdet mellem gods og passagerer som 2 til 1. Der er lufruter, hvor et sådant forhold er normalt; men i almindelighed udgør godset kun en brøkdel af den samlede last. Fragtbefordringen er steget stærkt i de senere år. Stigningen i 1951 var markværdigvis nok mindre end i de foregående efterkrigsår. I forhold til året 1950 var stigningen kun 19 procent. Den befordrede godsmængde udgjorde i 1951 ca. 20 procent af den samlede trafik (i ton-kilometer), og lidt mindre end en sjettedel af de samlede indtægter.

Flyvemaskinen har atter givet bevis på sin evne til at yde hjælp, når det drejer sig om at indvinde nye områder til dyrkning eller for industrien. Nogle nye malmlejer i Labrador og Quebec har bl. a. haft god nytte af flyvemaskinen til transport af materialer og maskiner, en ca. 500 km lang vej til St. Lawrence Floden. De meget store maskindele blev transporteret adskilte, og selv om fragten pr. ton-kilometer også var temmelig høj, kunne det alligevel betale sig på grund af den enorme tidsbesparelse.

Det er billigere at flyve end at anlægge en vej

I øde egne, hvor den samlede fragtmængde er ringe, kan det bedre betale sig at ofre penge på lufttransport end at skulle afholde udgifterne til anlæg og vedligeholdelse af en jernbane eller landevej. Eksempelvis nævner Air Beef Proprietary i Australien, at det har transporteret oksekød over en distance på 320 km for en pris af kr. 1,11 pr. ton-kilometer, og firmaet hævder, at der under de eksisterende forhold i Nord-



Som bebudet i sidste nummer modtog SAS i sidste måned sin første DC-4B, den dansk indregistrerede Torkil Viking, som ses på dette billede. Ialt har SAS bestilt 14 af disse moderne trafikflyvemaskiner.

MR. HAYHOW'S REKORDER

Engelsk sportsflyver opstiller nye rekorder mellem London og København for lette flyvemaskiner

FREDAG den 30. maj havde aeroklubbens luftsportsråd den fornøjelse at fungere som kontrollant for en engelsk sportsflyver, mr. T. W. Hayhow, som med sin Auster Aiglet Trainer har sat en række af »point-to-point«-rekorder og nu ønskede at indlemme København i sin samling.

I påsken satte han ikke mindre end 18 sådanne rekorder for flyvemaskiner i den internationale klasse C 1 b (landflyvemaskiner mellem 500 og 1000 kg), nemlig mellem London og henholdsvis Paris, Haag, Bruxelles, Luxembourg, Dublin og Amsterdam. Til hver by satte han rekord i hver retning samt rekord fra London via byen og tilbage til London. Hans arbejde lattedes noget ved, at der i den pågældende klasse ikke var nogen rekord i forvejen.

Man kan diskutere berettigelsen af den uoverskuelige mængde rekordmuligheder, FAI har oprettet. Mr. Hayhow og hans Auster gør heller ikke andet, end hvad man ved, at de kan gøre. Men det er altid godt for en sportsflyver at sætte sig et mål og nå frem til det. Og de opgaver, Hayhow har sat sig, går lidt ud over normalen. I påsken fløj han således knap 5000 km på 4 dage.

Manden og maskinen

Hvem er Hayhow? Det er en 45-årig forretningsmand fra Surrey, som er direktør for et skibsflyver og også arbejder i bilbranchen. Han er privatflyver og bruger sin maskine til at flyve mellem sit hjem og sit forretningssted. Han har fløjet med i nogle luftvæddeløb i England, og blev således nr. 2 i »Daily Express«-løbet sidste år.

Han har i nogen tid været den eneste englænder, som har en Auster Aiglet Trainer som privatmaskine. Det er en direkte udvikling af den her i landet velkendte Autocrat; men den er udstyret med en kraftigere motor, nemlig en 130 hk Gipsy

australien kræves mindst 10.000 tons fragt om året ad en bestemt rute for at retfærdiggøre bygningen af en vej eller ca. 25.000 tons fragt, hvis det gælder bygningen af en jernbane. Fragtmængder under de her nævnte kan meget billigere transporteres ad luftvejen.

Mængden af luftpost vokser

Mængden af luftpost er i stadig stigning, og den udgør stadig lidt over 5 procent af den totale trafik (regnet i ton-kilometer). De enkelte landes bestræbelser på i videst mulige omfang at sende posten med egne ruter er mærkbar. De amerikanske og canadiske luftruter befordrede i 1951 tre gange så meget post over Atlanten i østlig retning som i modsat retning. Til gengæld befordrede de europæiske luftruter tre gange så meget post i vestlig retning som omvendt. Det ville medføre betydelige fordele, slutter dette afsnit af dr. Warner's rapport, hvis de forskellige landes postvæsen ville tilade en mere ligelig fordeling af postmængderne til de enkelte ruter, uanset nationaliteten. Og det ville også være mere økonomisk.



T. W. Hayhow foran sin specielt udstyrede Auster Aiglet, med hvilken han har opstillet en snes rekorder.

Major 1. Sideroret er noget større og forsynet med aerodynamisk balance. Endvidere er der forskellige småændringer, der gør den stærkere og giver den bedre præstationer og flyveegenskaber.

Dimensionerne er de samme som for Autocrat, tomvægten er i normaludførelsen 550 kg og fuldvægten 907 kg. Det giver en topfart af 206 km/t og en rejsefart på 160 km/t, stigeevne ved jorden 3.6 m/sek. og en rækkevidde på 394 og 748 km med henholdsvis normal- og ekstratank.

Mens den normale Aiglet er 3- eller 4-sædet som Autocrat, så var Hayhow's maskine bygget noget om til rekordflyvningerne. For det første var den ensædet, idet der bagi var indbygget en ekstratank, der rummede hele 218 liter, således at han ialt kunne have 276 liter ombord. Endvidere var der til højre for førersædet installeret både radio og Decca-udstyr, som han brugte til at navigere med. Han havde aldrig prøvet det, før han begyndte på den første rekordflyvning, men fik meget hurtigt stor glæde af det. Medens mange skibe efterhånden anvender Decca-systemet, har det endnu ikke vundet større indpas i flyvningen, selv om BEA anvender det forsøgsvis.

Hayhow var til rekordflyvningerne støttet af forskellige firmaer, der havde leveret udstyr og dele til maskinen. En særlig olie muliggjorde for ham at undvære olieøkøler. Motoren var vist også et særligt ydedygtigt eksemplar af racen. Der var metalpropel. På planstiverne manglede de små ekstrastøtter.

Kort besøg i København

Hayhow og G-AMDS's ankomst var bebudet til Københavns lufthavn kl. 11.40 dansk tid, men trods god medvind kom han dog ikke så hurtigt frem, idet store byer tvang ham til kursafvigelser.

I lufthavnen var alt klar til at give ham en hurtig ekspedition, idet der fra forskellig side var vist stor velvilje over for rekordflyvningen. Ekspeditionen var således forlagt ud til »karavanen«, der stod ved bane 22. Her var repræsentanter fra haven, flyveledelser, vejrtjenesten, politiet og toldvæsenet til stede, og her skulle kontrol og tankning foregå.

Civilingeniør Vagn Prytz og hans tiltagere var klar med kronometer og stopure. Repræsentanter fra pressen, Decca m. fl. ventede i den kølige blæst, der kun kortvarigt opvarmedes af udstødningen fra seks af flyvevåbnets Meteor-jagere, der kørte forbi og startede.

Først fem minutter før Hayhows ankomst blev der radioforbindelse med ham, og et øjeblik efter passerede han kontrolstedet ude i »krydset« og kom rundt og landede — med et par små »Auster-hop«.

Maskinen blev straks omringet, og der blev stor travlhed. Maskinens segl og papirer blev kontrolleret, Hayhow fyldte selv olie på, og den grådige tank slugte en masse benzin. På KDA's foranledning sørgede restauratør Hammer også for, at piloten blev »tanket op«. Journalister og fotografer var i arbejde, men snart var alt igen klar til start.

Hayhow så lidt træt ud, men havde en endnu længere flyvning foran sig i modvinden hjem. Motoren blev startet, maskinen rullede ud til start, kom i luften, passerede kontrollanterne og satte kursen hjemad.

Desværre var modvinden på hjemturen så stærk, at han netop ikke nåede den minimumhastighed, der kræves for anerkendelsen af rekorden, så det blev kun til to rekorder i denne omgang.

Her er de nøjagtige tal:

Afgang London kl. 06 h. 05 m. 53,6 sek. GMT.

Ankomst Kbh. kl. 11 h. 19 m. 17,8 sek. GMT.

Afgang Kbh. kl. 11 h. 47 m. 33,4 sek. GMT.

Ankomst London kl. 18 h. 02 m. 22,4 sek. GMT.

Hastighed London—København 190.087 km/t.

London — København — London 166.298 km/t.

Disse hastigheder forventes anerkendt af FAI, hvorimod London—København-rekorden, der mindst skal være 160 km/t, stadig står åben, idet Hayhows hastighed kun var 158,942 km/t.

Var det ikke noget for en dansk privatflyver at forsøge?

Med **FLYV** i

BRISTOL SYCAMORE



To billeder fra demonstrationen af Bristol Type 171 i Københavns lufthavn. En af besætningen »går i land« ad en rebstige og klatrer atter op i luftfartøjet, som holder stille i luften.



SOM kort omtalt i sidste nummer blev den engelske Bristol helikopter, type 171 Sycamore, den 19. og 20. maj demonstreret i Danmark. Den var på en demonstrationstur til Belgien, Holland, Tyskland (Hamburg), Danmark, Norge og Sverige, hvorfra den ikke selv fløj hjem, men blev befordret i sin slægtning, en Bristol Freighter.

Bristol 171 vil være FLYV's læsere velkendt fra tidligere omtale. Den var detaljeret beskrevet i nr. 1/1948, side 8, i sin første version med Wasp-motor. Produktionsudgaverne er udstyret med den engelske Alvis Leonides stjernemotor på 550 hk, monteret med lodret liggende krumtapaksel under rotoren.

Den bygges både som civil og militær helikopter og anvendes af RAF's kystkommando, den engelske hær, det australske luftvåben og BEA.

En demonstration i Kbh. lufthavn

En smuk, men kold og blæsende majdag havde Bristol's danske repræsentant, A. B. C. Hansen Comp. A/S, indbudt til en demonstration i Københavns lufthavn.

Bristol Sycamore er noget større end de helikoptere, vi hidtil har set her i landet. Den er af den almindelige type med en hovedrotor og en halerotor. Den er bortset fra rotorbladene (der nu også skal leveres i metal) konstrueret helt i metal. Tipperne af rotorbladene hænger i stilstand helt nede i hoved- eller halshøjde, så det er om at komme af vejen, når rotoren startes!

Ved demonstrationen stod Sycamore med næsen mod tilskuerskaren og startede baglæns. Faktisk er man allerede blevet så vant til helikoptere, at vi først bemærkede dette, da en af de omkringstående talte om det. Luftfartøjet blev fløjet af Bristol's helikopterchefpilot, C. T. D. Hosegood. Han lod den stige lodret, stå stille i luften, svinge rundt, flyve sidelæns o. s. v. og kom flyvende forbi i fuld fart. Han lod den dale lodret, stige igen, og efter endnu nogle manøvrer stod den stille oppe over pladsen.

En rebstige kom ud, og en gentleman med blød hat klatrede ned, så sig omkring, og klatrede atter op, hvorpå demonstrationen fortsattes.



Efter denne blev der givet nogle få demonstrationsture, bl. a. havde FLYV's medarbejder lejlighed til at få et lille indtryk af den. I kabinen er der plads til to eller tre personer bagi samt føreren og en person til foran. Mens rotorbladene susede rundt over os, blev vi i gåsegang ført en sikker vej ind til kabinen og tog plads.

Hosegood forøgede rotoromdrejningerne, og pludselig steg vi umærkeligt lodret til vejrs som i en elevator. Der er fint udsyn fra kabinen, især naturligvis fra de to forreste sæder, hvor man også kan se nedad. Kabinen er også godt lydisoleret.

Vi fløj ind over de mange »indpakkede« Thunderjets, over administrationsbygningen og et sving ud over selve pladsen, inden vi atter gled ned mod startstedet. Det var igen elevator-agtigt, blidt og stille. Kun da vi kom ned i den »luftpude«, rotoren frembringer i lav højde, føltes en let vibration, inden de tre hjul anbragte sig på betonbanen.

Også vist i Værlose

Dagen efter blev Sycamore demonstreret for flyvevåbnet i Værlose, og besøget sluttede med en middag på d'Angleterre, hvor-

til A. B. C. Hansen havde inviteret en række repræsentanter for dansk civil og militær flyvning til at være sammen med gæsterne fra Bristol. Her blev der også vist nogle films, bl. a. af prøver med Sycamore på hangarskibsdæk i stærk vind samt af den større Bristol 173's første flyvninger.

Præstationer

Sycamore er helikopterens militære navn, og det betyder morbærfigentræ, hvilket tilsyneladende er et mærkeligt navn på en flyvemaskine. Imidlertid er dette træs frugter ophængt i en »rotor« og daler langsomt til jorden i autorotation.

Forøvrigt bevirker rotorbladenes relativt store vægt og omdrejningshastighed, at der ved Sycamore ikke er noget »farligt område« i tilfælde af motorstop. Rotoren kan gå over til autorotation, uden at helikopteren taber væsentlig højde.

Dimensioner: Hovedrotordiameter 14.8 m, halerordiam. 2.9 m, længde 14.3 til 18.6 m efter rotorstilling, 13.4 m med hovedrotor sammenfoldet.

Vægt: Tomvægt 1710 kg, fuldvægt 2360 kg.

Præstationer: Tophastighed 204 km/t, maximal rejschastighed 191 km/t, praktisk rejschastighed 146 km/t, maximal lodret stighastighed 116 m/min., største stighastighed ved fremadflyvning 212 m/min., tjeneste-højde 5100 m, største flyvedistance (stille luft) 465 km.

HELIKOPTER- NYHEDER

B.E.A.'s helikopterruter. Den britiske luftfartsminister har meddelt følgende resultater for B.E.A.'s rute-flyvninger med helikopter:

I perioden juni 1951 til 31. marts 1952 planlagde B.E.A. 804 fartplanmæssige flyvninger mellem Birmingham og London. Af disse gennemførtes 625 flyvninger med 1.087 passagerer, medens 179 blev aflyst. Dette giver en regelmæssighed på 77,5 %. Aflysningerne skyldtes hovedsageligt dårligt vejr, og kun nogle ganske få skyldtes motorvanskeligheder. Kun i eet tilfælde måtte der foretages nødlanding som følge af motorhaveri.

★

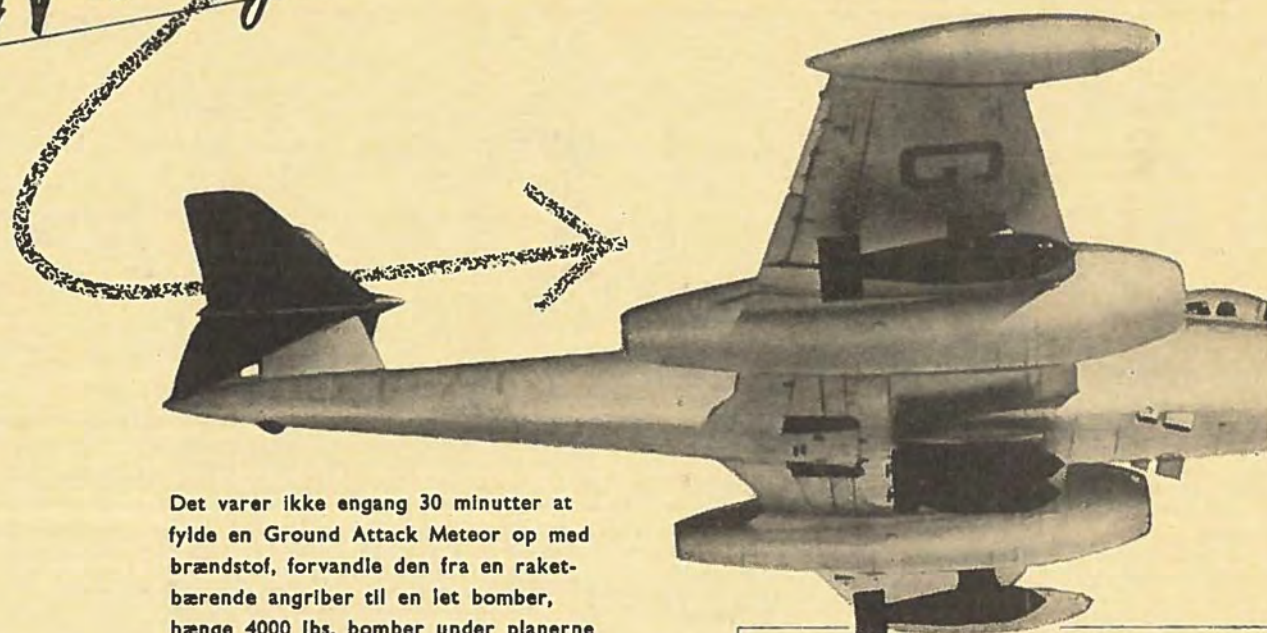
Militære transport-helikoptere vil før eller senere blive indført til støtte af angrebsoperationer, udtaler den amerikanske oberstløjtnant George Herring, som bl. a. har ledet sådanne operationer under Korea-krigen. Han fortæller om et typisk eksempel, hvor hans helikopterafdeling i løbet af fire timer transporterede 224 fuldt krigsudrustede soldater samt 9.000 kg anden last til et højdedrag, som det var umuligt at nå hen til på anden måde. Det man bør tilstræbe, siger Herring er at bygge helikoptere med endnu større fart end tilfældet er i øjeblikket.

★

New York's forstæder får helikopterforbindelser. De civile luftfartsmyndigheder i USA har givet selskabet New York Airways, Inc. koncession på oprettelsen af regelmæssige helikopter-ruter mellem New Yorks forstæder og nærmeste opland. De nye helikopter-ruter vil omfatte regelmæssig forbindelse mellem 43 byer i New York, Connecticut og New Jersey foruden Manhattan og lufthavne. Dette forstæder-ruten har en længde på ca. 500 km, og det kommer til at dække en befolkning på ca. 2 millioner.



Hurtig omklædning...



Det varer ikke engang 30 minutter at fylde en Ground Attack Meteor op med brændstof, forvandle den fra en raketbærende angriber til en let bomber, hænge 4000 lbs. bomber under planerne og „maven“ og sende den afsted — klar til angreb. En sådan alsidighed og hurtighed er blot to af grundene til, at Ground Attack Meteor regnes for at være verdens mest effektive luftfartøj til jordstøtte.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
Hucclecote, Gloucestershire, England

Gloster
GROUND ATTACK
Meteor

Førerskab kræver stadig nye præstationer



T-33 JET TRAINER
SUPER CONSTELLATION
P2V NEPTUNE
MILITARY CONSTELLATION
F-94 STARFIRE

 KEMI	 MEDICIN
 METALLURGI	 METEOROLOGI
 ASTRONOMI	 ATOMLÆRE
 MATEMATIK	 FYSIK
 ASTROFYSIK	 ELEKTRONLÆRE
 RADAR	 RØNTGENLÆRE
 BEVÆBNING	 AERODYNAMIK

Næsten alle de videnskaber man kender....

garanterer for Lockheed luftfartøjernes pålidelighed og tip top moderne konstruktion

Beregningen og konstruktionen af et luftfartøj er konkrete videnskaber. Det er grunden til, at Lockheed's konstruktionsvirksomhed omfatter flere afdelinger end et stort universitet.

Lockheed's flere tusinde videnskabeligt uddannede ingeniører arbejder på over 150 større projekter — for at kunne give et Lockheed luftfartøj den størst tænkelige præcision og pålidelighed.

LOCKHEED'S INGENIØRER må vide besked med hver eneste vital del i hvert eneste luftfartøj. Er det modstandsdygtigt overfor varme, kulde, fugtig tropevarme, korrosion, sand, støv, tryk, spænding, vridning — og hvor meget kan det tåle? Kan det bygges lettere, stærkere, mindre, mere enkelt, mere økonomisk, eller bedre på en eller anden måde? Hvis det rigtige materiale ikke eksisterer, må Lockheed videnskabsmændene skabe et nyt. Hvis en ny maskine er nødvendig, må Lockheed ingeniørerne opfinde en. Der vil altid være et nyt problem at løse, fordi Lockheed stadig stræber efter at finde en bedre metode — og stadig stræber efter at bygge et bedre luftfartøj.

Lockheed
Aircraft Corporation

BURBANK, CALIF., AND MARIETTA, GEORGIA, U. S. A.

Look to Lockheed for Leadership

Lockheed

FORTÆLLER OM NYE ORDRE PÅ SUPER CONSTELLATION FRA 6 LUFTFARTSELSKABER

Constellations produktion har nu nået en højde, som aldrig tidligere, efter at firmaet fornylig har modtaget nye ordrer på Super Constellation fra 6 af verdens luftfartsselskaber, meddeler presidenten for Lockheed Aircraft Corporation Robert E. Gross. Indtil dato er der bestilt 85 Super Constellation, og det bringer de samlede ordrer på Constellation typer op på 392, hvori ikke er medregnet den militære produktion.

Super Constellation bliver den første trafikflyvemaskine, som anvender compound-motorer, og denne forøgede hestekraftydelse gør dem til de hurtigste transportluftfartøjer i de Forenede Stater.

De seks luftfartsselskaber, som har afgivet nye ordrer på Super Constellation, er Iberia i Spanien, AVIANCA i Columbia, Air India, Braathens South American and Far East Airtransport, hvortil kommer supplerende ordrer fra KLM Royal Dutch Airlines og QANTAS Empire Airways of Australia.

Tolv af verdens førende luftfartsselskaber har nu købt Super Constellation, og 20 har enten bestilt Constellation, Super Constellation eller begge typer. Der er også et betydeligt antal i ordre fra U.S. Air Force og U.S. Navy.

Hemmeligheden ved den interesse, som man over hele verden nærer for dette mest moderne amerikanske transportluftfartøj, er dets store muligheder for at ændre kabinens indretning. Ved konstruktionen af luftfartøjet har man meget omhyggeligt taget hensyn til, at det skal kunne anvendes under lufttrafikens vekslende forhold. Anbringelsen af stolene kan hurtigt og nemt mellem hver flyvning ændres fra luksus-kabinens 47 pladser til helt op til 94 passagerer. Og Super Constellation er vistnok det første luftfartøj, hvis konstruktion lige fra begyndelsen har været beregnet til at kunne tåle en betydelig overvægt i starten (fra 130.000 lbs. helt op til 150.000 lbs.), uden at der skulle foretages ændringer. Det er bygget til at kunne anvende enten Allison eller Pratt & Whitney turbinemotorer, som vil kunne forøge tophastigheden fra 379 til 449 miles i timen. De første toluftfartøjer med turbinemotorer, som er bestilt af U.S. Navy, vil komme i luften næste år.

Det kan meget vel tænkes, at Super Constellation med turbinemotorer i mange år frem i tiden vil blive luftfartsselskabernes »arbejdsheste«, fordi den kan befordre store mængder af passagerer mest økonomisk ved store hastigheder, eller lige så meget som 19 tons fragt over lange distancer.

Produktionen af Constellation har været fortsat uafbrudt i syv år, og den er endt med Super Constellation. Og i dag har Lockheed ikke blot nået højdepunktet i produktionen af dette mere og mere populære transportluftfartøj, men fortsætter med at bevare førerskabet i produktionen af reaktionsdrevne luftfartøjer.

FLYVEVÅBNET

Kundgørelser for forsvaret

Kaptajn af reserven i flyvevåbnet Ib Christian Weitemeyer er fra 1/6 at regne udnævnt til kaptajn i flyvevåbnet.

Løjtnant af reserven i fodfolket Meinert Nielsen er fra 1/6 at regne forsat til flyvevåbnet.

Efternævnte befalingsmænd er indtrådt i hærens officerskole, klasse 1952/54 — I: sekondløjtnant K. Hallind (vestre flyvebasiskommando) og sergent V. H. Jensen (østre flyvebasiskommando). Oversergent H. Larsen (østre flyvebasiskommando) er indtrådt i forsvarets gymnasium 1. afdeling 1952/53. Sekondløjtnanterne B. T. Jensen (o. flbk.), L. I. Rasmussen (o. flbk.), K. Rasmussen (o. flbk.) og K. Brandt (v. flbk.) er indtrådt i forsvarets gymnasiums 2. afdeling 1952/53.

Efternævnte befalingsmænd er indtrådt i gymnastikskolens kompagnilærerkursus 1952: Fenrikerne G. Larsen (v. flbk.) og N. C. G. Andersen (o. flbk.).

Oversergenterne E. Jensen (v. flbk.), S. P. W. Allentoft (v. flbk.) og V. K. T. Pedersen (v. flbk.) er indtrådt i hærens fenrikskole, klasse 1952/53—I.

Ingeniørerne i flyvevåbnet S. A. Jæsson er udnævnt til afdelingsingeniør. Ing. P. W. Nelson er udnævnt til ingeniør i 3. lønningsklasse a. Ing. E. Jørgensen er udnævnt til ingeniør af 4. lønningsklasse a. Kontraktansat overværkmester H. E. B. Petersen er udnævnt til overværkmester.

Løjtnant af reserven i fodfolket C. Heede ved 1. regiment er fra 1/6 forsat til flyvevåbnet.

Kontraktansat kontrollant S. Sørensen er ansat som materielmester; kontraktansat lagerassistent F. Olesen er ansat som materielforvalter; kontormedhjælper Gudrun Schiøler Rasmussen er ansat som kontorist.

★

Et dansk »Skyblazer« team

Efter hvad vi erfarer, har fire af flyvevåbnets dygtige unge flyvere fra eskadrille 724 dannet et kunsthøjningshold i stil med det amerikanske »skyblazer«-hold, der sidste år gav den imponerende opvisning med Thunderjets i København. Danskerne flyver Gloster Meteor 8 og skal snart være lige så dygtige som amerikanerne. Holdet består af premierløjtnant Viggo Thorsen som fører samt af flyverne P. I. R. Andersen, C. F. Laulund og H. V. Hansen.

Flyveklubberne i Australien har et godt samarbejde med det australske flyvevåben, idet de f. eks. giver alle de militære flyvere den første uddannelse. Luftfartsministeren meddelte fornylig, at der indtil slutningen af januar måned var blevet udbetalt et beløb på ialt 44.967 Pund Sterling til flyveklubberne for ialt 8.756 flyvetimer, d.v.s. ca. 100 danske kroner pr. flyvetime. Endvidere får de flyvere, der tilhører flyvevåbnets reserve, en del af deres træning i de civile flyveklubber rundt om i landet.

Fra officiel side i Australien hævder man, at den økonomiske støtte, som på denne måde ydes flyveklubberne, er givet godt ud, fordi flyveklubbernes flyveskoler er den eneste større organisation, som i tilfælde af krig kan blive taget i brug med det samme til uddannelse af militærflyvere. Den samme erfaring gjorde man i 1939—40, da flyveklubberne kom til at danne grundlaget for flyvevåbnets uddannelsesprogram.



En North American F-86 Sabre affyrer en salve raketter. Ialt kan den medføre 16 raketter eller en bombelast. Et par af denne type besøgte for nylig Danmark.

Uddrag af Notam . Danmark

Brug af fastspændingsanordning

I den senere tid er der i udlandet forekommet flere tilfælde, hvor passagerer i lette luftfartøjer som Auster og lignende er kvæstet eller kastet ud af luftfartøjet og dræbt som følge af, at fastspændingsanordningerne ikke har været anvendt. Ulykkestilfældene er forekommet ved flyvning i stærk turbulens og under start og landing.

For at hindre lignende ulykker her i landet foreskriver luftfartsdirektoratet med øjeblikkelig virkning, at piloten på samtlige luftfartøjer, bortset fra luftfartøjer i regelmæssig offentlig lufttrafik, skal drage omsorg for, at såvel besætningsmedlemmerne som passagerer alle er fastspændte under start og landing samt ved flyvning i stærk turbulens.

Det skal endvidere henstilles, at der drages omsorg for, at personer, som befinder sig ombord i luftfartøjer, hvor kabineoverdækningen ikke er konstrueret til at modstå større påvirkninger, f. eks. overdækninger af plastik, er fastspændt under hele flyvningen.

★

Begrænsninger i brugen af Alborg og Kastrup.

Ifølge Notam-Danmark af 13. juni vil Alborg lufthavn fra 15. juni og Københavns lufthavn fra 1. juli kun være tilgængelig for luftfartøjer, der er udstyret med tovejs radiotelefon. Der kan dog dispenseres i særlige tilfælde, men kun i trafiksvage perioder efter forud godkendt flyveplan og med en ankomstnøjagtighed på 5 min. på hver side den godkendte ankomsttid.

— Det rammer særligt privatflyvningen, for kun få privatflyvemaskiner er udstyret med radio — det er jo bl. a. et økonomisk spørgsmål. Men en del privatflyvere har dog forberedt sig på disse begrænsninger ved at gennemgå de af KDA arrangerede og støttede kursus i radiotelefon.

ALLE TIDERS VERDENSMESTERSKAB I SPANIEN

Danske svæveflyvere deltager i svæveflyvekonkurrence med 19 andre nationer i Spanien
Den spanske aeroklub stiller svæveplaner til deres rådighed

NAR disse linier udkommer, befinder de danske hold sig, om alt går vel, i Spanien i fuld gang med deltagelsen i verdensmesterskabet i svæveflyvning.

Det tegner til at blive alle tiders VM. Spanierne sætter alt ind herpå og arrangerer det efter samme storstilede linier som det store motorflyverall for et par år siden — ja faktisk efter endnu større. For i dette tilfælde stiller de materiel til rådighed for fjernboende eller fattige nationer, heriblandt Danmark, som regner med at låne en Weihe og to Kranich-svæveplaner med transportvogne. Vi havde også anmodet om en bil, men blev anmodet om at klare dette selv, da bilsituationen i Spanien er dårlig. Hvad spanierne nu siger, når de ser den danske vognpark, er en anden sag!

Den består af »biografmanden« *Ejvind Nielsens* Fordvogn, der nu er udmærket til formålet og har bestået sin prøve ved VM i Örebro i 1950. Endvidere af polyteknikerens »slagskib«, den åbne Adler, der ser imponerende ud, men ikke er så kraftig, som den syner. For deltagerne, der skal køre over 5000 km i den, må det være en trøst, at det er sommer og går sydpå. Den tredje vogn har voldt mange kvaler, og i mangel af andet så det, da dette blev skrevet, ud til, at man måtte bide i det sure æble og anvende Århus-klubbens »Bumle« — en gammel lastvogn, der nok har været på Frankrigstur før, men næppe er bedst egnet og i hvert fald ikke særlig bekvem til en så lang rejse. Forhåbentlig kommer vor deltagelse i konkurrencen ikke til at lide under transportvanskeligheder.

Vore tre piloter er danmarksmesteren *Aksel Feddersen*, der med ca. 25 timers træning på Fi-1 er i fuldt så god form som sidste år, men aldrig har fløjet Weihe; endvidere de to deltagere fra Örebro, *Cowboy* og *K. A. Rasmussen*, der flyver på deres store erfaring, men ikke har haft tid, råd og lejlighed til meget træning. De skal flyve de to sædte Kranich-planer med henholdsvis *Cowboys* bror *Ebbe Wermuth Jensen* og *Tage Slottboe* som passagerer, andenpiloter, navigatører eller hvad man vil benævne dem. Især Ebbe er i fuld træning, og de skulle begge kunne lære noget af de erfarne førstepiloter. Det er i hvert fald meningen med vor deltagelse i den to sædte klasse. Kranich'erne kunne nemlig være fløjet ensædte, hvilket piloterne naturligvis hellere ville.

De 7 hjælpere består af *Harald Thyregod* som holdleder, *Bent Larsen*, *Poul Larsen*, *Chr. Micheelsen*, *Ejv. Nielsen*, *Werner Olsen* og *John Wetlesen*, og desuden tager *B. J. Elle*, PFG, med som vor repræsentant i OSTIV-kongressen og FAI's svæveflyvekommission, der holder møder samtidig.

Andre danskere kommer derned i hvert fald nogle dage som tilskuere. Således kommer der fra Jylland en hel bus med 25 deltagere, og overingenior *Møller Hansen* tager på ferie derned med flere fra luftfartsdirektoratet.

Enorm deltagelse

Interessen for mesterskabet er langt større end for de to foregående i Schweiz og Sve-

rige, hvor der deltog knap 30 planer. Nu bliver der ca. det dobbelte antal. Det skyldes vel dels oprettelsen af klassen for to sædte svæveplaner, dels spaniernes gæstfrihed og landets beliggenhed og endelig en voksende interesse for denne konkurrence, der fra en planlagt svæveflyvedeltagelse i olympiaden har udviklet sig til et selvstændigt VM, der afholdes hvert andet år.

Kun Jugoslaverne, der placerede sig så smukt i Örebro, har taget politiske hensyn og er blevet hjemme. Og landene øst for jerntæppet har desværre ikke deltaget i nogen af disse konkurrencer, selv om polakkerne og tsechoslovakkerne i hvert fald de sidste gange gjorde forsøg på det.

Ifølge de udsendte meddelelser deltager ialt 20 landes svæveflyvere i konkurrencen. De kommer fra Sydafrika, Tyskland, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Danmark, Ægypten, USA, Finland, Frankrig, Holland, England, Italien, Norge, Sverige, Portugal, Schweiz og Spanien.

Der er således mange »nye« lande imellem, som det bliver interessant at stifte be-



Civilingeniør Aksel Feddersen, der deltager i klassen for ensædte svæveplaner.

kendskab med — og et »gammelt« land, nemlig Tyskland, der jo var svæveflyvningsens store land i årene mellem krigen, og som nu er med igen.

Sverige møder kun med to civile hold, men med sidste verdensmester *Billy Nilsson* samt *Tage Löf* som piloter. *Laroy Månsson*, som har verdensrekord i målflyvning med tilbagevenden, er blevet forhindret.

Finland møder med fire nye piloter, af hvem *H. Tandefelt* er kendt i Danmark — selvfølgelig med *Poppius* som holdleder.

Og fra Norge kommer naturligvis *Haydn* igen. Han har det let — kun sidstepladsen at forsvare, men måske bliver der mere konkurrence om denne i år!

Vore hold vil med gensynsglæde møde *Lasch* fra Sydafrika, og med spænding vil man se, hvad tyskerne med piloter som *Günter Haase*, *Hanna Reitsch* m. fl. vil præstere. Argentinerne møder med to haleløse Horten svæveplaner. Fra Ægypten møder *Kamil*, der var med i Schweiz, men savnedes i Sverige. Mon han lader sig slæbe hele vejen? (Han blev i 1949 slæbt fra Paris til Ægypten, og ægypterne ville have oprettet en rekord i slæb i den anledning).

USA sender et fuldtalligt hold med bl. a. *MacCready*, der blev nr. 2 i Örebro, og

Dick Johnson, der sidste år erobrede verdensrekorden i distance fra russerne med verdens fineste svæveplan, RJ-5, som han forhåbentlig har med.

Frankrig sender 5 ikke navngivne piloter, der dog iflg. franske blade omfatter adskillige kendte navne, som har ligget i træningslejr de sidste to måneder. Mange andre landes piloter har været i træningslejre for at komme i form.

Fra England kommer *Ann Douglas* igen som holdleder for *Forbes*, *Wills* og *Welch* samt som nye den kendte *Stephenson* og *Frank Foster*, alle i Slingby Sky svæveplaner, som er blevet stillet til deres rådighed. Til trods for, at de låner planerne, har de dog måttet indsamle 40.000 kr. til deltagelsen i konkurrencen og er bl. a. blevet støttet af den britiske flyveindustri og Kemsley Trusten.

Schweiz møder med kendte navne som *Gehriger*, *Kuhn*, *Schachenmann* og endnu to.

Spanierne har ikke oplyst deres navne.

Om de deltagende typer af svæveplaner ved man ikke så meget. Tyskerne kommer imidlertid med nogle af deres nye typer, og iøvrigt vil de gamle tyske typer som *Kranich* og *Weihe* formodentlig dominere i antal.

Danskerne bekoster selv deltagelsen

Det har denne gang slet ikke været muligt for aeroklubben at støtte deltagelsen økonomisk. Svæveflyverådet har ved fordelingen af de til dets rådighed stående midler for året fundet, at flyveskolen og andre formål måtte gå forud.

Den støtte, danskerne får, bliver givet dem af den kgl. spanske aeroklub i form af svæveplanerne og det yderst billige ophold. Alligevel regner man med mindst 600 kr. pr. mand foruden tabt arbejdsfortjeneste, slid på biler o. s. v.

Selv om vi denne gang ikke bliver så materielt underlegne m. h. t. planer som i Sverige, hvor vi dog nåede at placere os forbavsende pænt, så regner *Cowboy* ikke med, at vi denne gang skulle blive meget bedre placeret. Midt i eller lige under midten skal vi være tilfredse med.

Konkurrencen finder sted ved Madrid på Carabanchel-Cuatro Vientos. 20 slæbeflyve-maskiner af den spanske type HM-9 med en 150 hk motor skal på en time kunne få de næsten 60 planer i luften.

Forhåbentlig vil den danske dagspresse holde os underrettet om konkurrencen. Til FLYV's augustnummer har holdet lovet at sende os en reportage fra konkurrencens første dage — mere kan ikke nås i denne omgang, men efterhånden skal vi nok i vid udstrækning bringe stof om konkurrencen.

Ja, man sidder og bliver helt vemodig ved tanken om, at man ikke tager med denne gang selv. Man kan jo ikke være flere steder på en gang.

For det bliver alle tiders konkurrence!

PW

Til Casablanca og Marrakech i KZ-VII

II

Fra Gibraltar ned i Nordafrika og så tilbage til Danmark

I sidste nummer fortalte frk. Rigmor Madsen fra Odense om den første del af sin tur ned gennem Vesteuropa til Spanien og til slut om landingen i Gibraltar trods nægtelse af landingstilladelse gennem radioen.

Da vi først var kommen ned, var der ingen ende på R.A.F.'s venlighed. Jeg havde flygtigt i samtalen berørt, at vort ene landingshjul var skævt. Da vi kom og skulle starte næste dag, var fejlen rettet.

Så gik turen over Tanger til Casablanca langs Atlanterhavets kyst — en dejlig, rolig »promenade«, der var ikke en krusning på vandet.

Casablanca giver ikke Tanger noget efter — ganske vist en stor international havneby, men i mine øjne ikke tiltalende.

Mit dårlige indtryk skyldtes til dels en hotelportier, som forsøgte at narre os. Jeg søgte den danske konsuls assistance, og den blev påtaget sig den økonomiske forpligtelse og ville føre politisag mod hotellet.

Marrakech — afrikansk eventyr

Fra Casablanca startede vi til turens sydligste punkt: Marrakech inde i ørkenen. Det første stykke vej talte vi om, at vi ligeså godt kunne være blevet hjemme på Fyn — vi så kun grønne og gule marker. Men da vi passerede en flod, var som ved et trylleslag al frodighed borte, og vi så kun sand og atter sand.

Efter at have passeret nogle høje sandbjerge lå under os en dejlig dal med byen Marrakech i lunde af oliven- og palmetræer indrammet på den modsatte side af Atlasbjergkæden med dens 4200 m høje sneklædte tinder — mærkeligt at se i Afrikas brændende sol.

I Marrakech, hvor vi boede på Hotel de la Mamounia (i sig selv et eventyr), følte vi os hensat til 1001 nat.

Her er al Afrikas eventyr og trylleri samlet på eet sted — var vi vendt om i Casablanca, havde vi ikke oplevet Afrika. En kombineret køretur og vandring i de indfødtes bydel, Medinaen, med indfødt guide og med besøg i sultanens palads, moskeer og boderne var en oplevelse af rang.

Hjemturen gik over Casablanca og Tanger (her var dyrt at bo). Efter anbefaling af flyvelederen i Tanger tog vi over Sevilla og fulgte floddalen til Albacete, en meget smuk tur. Derefter langs Spaniens østkyst til Valencia og Barcelona.

Man værner sig på en sådan tur i den grad til at flyve i bjergene, at man ser på bjergene som bakker, hvis de ikke tilfældigvis er 4000 m høje! En stor del af flyvningen over Spanien foregik i 2000 m højde — lidt køligt selv i det varme Syden.

Over Perpignan og Montpellier i Sydfrankrig gik vi ind i Rhone-Dalen til Lyon, som vi nåede ved solnedgang. Det er en betagende følelse at flyve her mellem bjergene, mens solen synker.

Nu trængte vor lille Lærke til et eftersyn, vi havde da fløjet i 40 timer. Et par dage

efter var alt i orden, og vi fortsatte gennem dalen til Strassbourg.

Indtil da havde vi på hele vor rejse ikke oplevet regn, kun sol, sommer og høj himmel, bortset fra det smalle bælte af skyer i bjergene ved Bilbao.

I Strassbourg fik vi melding om thunderstorms på vejen til Luxembourg. Vi fløj i zig-zag for at undgå at komme ind i byerne, og vi nåede velbeholdne til Luxembourg, hvor vi blev modtaget med megen venlighed af medlemmer af den stedlige flyveklub.

Det første vi fik berettet, var direktør Bays nødlanding der nogle dage i forvejen. Den havarerende Proctor stod i hangaren.

Da jeg næste dag ville skrive ud til Düsseldorf, blev jeg informeret om, at vi på grund af jetjager-basen i Frankfurt måtte gå i 2250 m højde. Vejret var stadig meget overskyet efter tordenen, så det lod sig ikke gøre. Jeg skrev derfor ud til Düsseldorf over Liège. Hensigten var at gå fra Düsseldorf til Hamburg.

Da vi imidlertid nåede Liège, kom vi atter ind i tordenbyger, og sigtbarheden var meget ringe. Jeg kaldte tårnet og bad om tilladelse til landing på grund af dårligt vejr. Tilladelsen kom omgående; men da vi lagde an til landing, skød en lille belgisk sportsmaskine ind foran næsen på os, og medens tårnet råbte til os: Wait a minute, wait a minute, landede den lille belgier trods røde lyskugler. Lidt senere i flyveledelsen måtte belgieren op med sit certifikat.

Landingen i Liège forsinkede os så meget, at vi måtte opgive at gå til Hamburg og nøjes med at gå til Bremen!

Bremens lufthavn i radioen: Goddag, frk. Madsen

Det var stadig meget diset på turen til Bremen; men vi nåede sikkert igennem. Da jeg kaldte tårnet og fik landingsinstruktioner og cleared to land, lød det pludselig til mig i radioen på dansk: Goddag, frøken Madsen! Hvordan har De det? Det var en af de odenseanske erhvervsflyvere, der opholder sig i Bremen og trækker svæveplaner op, der havde fået lov at låne mikrofonen — og så tændte tårnet alle begrænsningslys som illumination for os.

Da jeg kom ind i flyveledelsen, lød det — til trods for velkomsten — at det jo ikke var så godt, at jeg alligevel kom uden tilladelse. Da jeg imidlertid iflg. rejsejournalen kunne vise, at ruten Luxembourg—Düsseldorf—Hamburg var annulleret undervejs pr. radio på grund af dårligt vejr, og vi derfor ikke kunne nå Hamburg, var sagen straks i orden.

Da jeg næste dag skrev ud til Odense, blev jeg bedt om at meddele i Odense lufthavn og bede denne lade det gå videre til Kastrup, at der foruden den flyvemæssige tilladelse til landing i Bremen, der skal søges hos ambassaden i København, nu også skal en diplomatisk tilladelse til.



Rigmor Madsen og hendes rejsefæller havde trykt et specielt aerogram til brug på turen med kort over ruten.

Mit flyvemæssige indtryk af hele denne tur er, at det er deprimerende at se, at flere og flere lufthavne og flyvepladser inddrages under militæret. Det vil for hver dag blive vanskeligere for en privatflyver at gennemføre en tur som den her beskrevet, da der bliver større og større afstand mellem de pladser, som må benyttes.

Jeg vil gerne til slut fremhæve al den venlighed og hjælp, jeg mødte herhjemme under tilrettelæggelsen af turen (her skal særlig nævnes K.D.A. og Dansk Shell, København og Odense).

Endvidere skal nævnes, at vi overalt i udlandet blev modtaget med en enestående venlighed og opmærksomhed.

Og til aller sidst: 52 timers flyvning i KZ VII over 9 lande uden et eneste uheld eller en eneste vanskelighed tjener fabrikanterne og vor hjemlige mekaniker til megen ære. Vor radio har været en uforlignelig sikkerhedsfaktor — men det var alligevel kun lidt uden Sylvester-Nielsens dygtighed og pålidelighed som pilot.

Rigmor Madsen,
Fyens Flyveklub.

Første specielle danske erhvervsflyveskole

Dansk Luftfart Service i Kastrup vil nu føre planer om en speciel erhvervsflyveskole ud i livet. Det bliver den første specielle danske skole for uddannelse af erhvervsflyvere, eller som det vil komme til at hedde: Trafikflyvere III. Erhvervsflyverskolen autoriseres af Luftfartsdirektoratet til at give såvel den krævede teoriundervisning som instruktion i instrument- og natflyvning. Skolen oplyser, at den har fået tilladelse til at operere fra Københavns Lufthavn i Kastrup, hvorfra altså natflyvningerne vil foregå. Hidtil har erhvervsflyvenspiranter øst for Store Bælt været henvist til at rejse til Odense Lufthavn i Beldringe for at få natflyvning. Tilladelsen til uddannelse i natflyvning fra lufthavnen i Kastrup vil derfor medføre en stor letteelse for kommende erhvervsflyvere fra Sjælland.

For at blive erhvervsflyver kræves i øjeblikket en teoretisk uddannelse samt mindst 200 flyvetimer, heraf mindst 10 timers instrumentflyvning og mindst 10 timers natflyvning. Se iverigt annoncen andetsteds i bladet.

Flyvevåbnet tager føringen i flyvedagskonkurrencerne

I maj måned fortsatte svæveflyverne med stor energi kampen om flyvedagspokalerne. Karakteristisk for udviklingen er, at flyvevåbnets svæveflyvere er kraftigere i offensiven. Karup især i varighed og højde, Værløse i distance. Men de civile klubber er klar over faren og gør alt for at forsvare stillingen. Ved udgangen af maj var Karup, som det fremgår af listen, nået op på andenpladsen i varighed og højde, men Århus har stadig forbedret sin førende stilling i varighed, og Herning holder stadig føringen i højde uden at have indsendt nye resultater. Århus har som den første klub nået de tilladte 10 resultater og udskifter nu de dårligste med bedre, hvorimod Karup ligger ganske tæt op ad Århus med kun 5 resultater og altså er meget farlig.

Her er listen over stillingen pr. 31.5. med antallet af resultater i parentes:

Varighed

Århus Svæveflyveklub ..	23 t. 03 m. (10)
Flyvestation Karup	21 t. 25 m. (5)
Stamgruppen	12 t. 45 m. (5)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	9 t. 23 m. (2)
Ringsted Svæveflyveklub	6 t. 51 m. (7)

Højdevinding

Herning Flyveklub	7785 meter (7)
Flyvestation Karup	7375 meter (5)
Århus Svæveflyveklub ..	5735 meter (6)
Ringsted Svæveflyveklub	4955 meter (7)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	4250 meter (3)

Distance

Polyteknisk Flyvegruppe	193 km (2)
Flyvestation Værløse	165 km (3)
Flyvestation Karup	125 km (2)
Havdrup/Solrød Svæveflyvekl.	43 km (1)

Der er udført mange fine præstationer under konkurrencerne. Voulund har fået udstedt sølvdiplom nr. 43, og Harry W. Nielsen fra Stamgruppen nr. 44. Sidstnævnte har faktisk haft betingelserne siden sin 180 km flyvning til Sverige i 1948, men manglede et barogram på højden, som han nu har fået i orden. Niels Sejstrup fra Karup har fået 5-timers-prøven.

Af højdevirkningerne kan nævnes, at overfenrik Vegenfeldt fra Karup har haft to på 1800 og 2000 m.

I distance forsøgte Feddersen den 18. maj endnu en trekantflyvning og kom også via Næstved til Slagelse mod vinden på godt 6 timer og havde så regnet med at stryge hjem langs de fine skygader til Avedøre i medvind. Da han var startet så uheldigt tidligt som kl. 0838, havde det også fuldt ud været muligt, hvis ikke Slagelse havde ligget så tæt ved Storebælt, og det tvang ham ned. Men 99 km fik han da ud af det.

Værløse forsøgte den 24. maj en »luftbro« til Avnø, men vindretningen gik for meget på tværs. P. E. Nielsen nåede 41 km, mens to andre kom over de 50: Poul Nielsen 52 til Ringsted og P. E. Christensen 72 til omkring Næstved — ikke langt fra målet.

Den 31.5. fløj Vegenfeldt fra Karup 98 km ud på nordsiden af Djursland (Fjellerup), men kunne ikke komme ned til målet

Tirstrup. Bent Jensen tog mod Ålborg, men måtte gå ned efter 27 km og blev berømt i pressen for en heldig gennemført »nød-landing«.

Mens selve pinsedagene ikke holdt, hvad de lovede termikmessigt set, var den følgende weekend, 7.-8./6., meget fin. Mens der var gode præstationer fra civil side (bl.a. fløj K. A. Rasmussen godt 6 timer og havde fin højdevinding, som barografen dog ikke fuldt ud registrerede), så var det dog først og fremmest de militære svæveflyvere, der fik noget ud af det.

Vegenfeldt lykkedes det denne gang at nå målet Tirstrup og få de 25 % ekstra. Sejstrup og J. D. Friis fløj til Kirstinesminde og har dermed begge to deres sølv-diplomprøver færdige. For Sejstrup var det målflyvning. Hermed kom Karup i spidsen i højdevinding og distance:

Varighed

Århus Svæveflyveklub	23 t. 03 m. (10)
Flyvestation Karup	21 t. 25 m. (5)
Stamgruppen	15 t. 50 m. (7)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	15 t. 25 m. (3)
Ringsted Svæveflyveklub ..	7 t. 43 m. (8)

Højdevinding

Flyvestation Karup	11.825 m. (8)
Herning Svæveflyveklub ..	10.910 m. (10)
Ringsted Svæveflyveklub ..	5.965 m. (8)
Århus Svæveflyveklub	5.735 m. (6)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	5.550 m. (4)

Distance

Flyvestation Karup	358 km 399 p. (5)
Polyteknisk Flyvegruppe	193 km 193 p. (2)
Flyvestationen Værløse ..	165 km 165 p. (3)

Men det sidste ord er jo langt fra sagt endnu. Med disse resultater var vi endnu ikke nået halvdelen af konkurrenceperioden. Lidt ugunstigt er det, at mange af de dygtigste civile flyvere drager udenlands en måned, men der må være andre, der kan gøre en indsats. Klubber, der ligger langt tilbage, kan også sågtes nå frem blandt toppen, hvis de gør en indsats.

Flyveskolen på Vandel

Som meddelt i sidste nummer var der ved den første frists afslutning god tilstrømning til svæveflyveskolen i Vandel. Men derefter stilledes det af, og ved sidste frists afslutning den 3. juni var der kun kommet 35 deltagere — hvilket ganske vist var langt mere end sidste år på samme tid, og da nåede vi alligevel 50 deltagere, men alligevel utilstrækkeligt til at sikre skolens økonomi.

Da Tuborgfondets tilskud til Olympia'ens genopbygning letter budgettet lidt på dette punkt, har svæveflyverådet besluttet alligevel at gennemføre skolen, selv om det betyder et endnu større tilskud til deltagerne af de fælles midler. Men man finder instruktøruddannelsen og repetitionskurserne så vigtige, at skolen må gennemføres bare for deres skyld. Erfaringsmæssigt kommer der også nogle flere til i sidste øjeblik, bl. a. er der interesse for begynderkølingen gennem landssvæveflyveklubben.

Desværre er det mod forventning ikke lykkedes at få Olympia'en færdig i rette tid, så den eneste nyhed er den fine forerskærm på OY-AUX.



Som omtalt i nr. 5 har Stamgruppen foretaget sin »luftflåde« med et polsk svæveplan af typen Delfin. Stamgruppen er nu vor bedst udstyrede svæveflyveklub. Den opnåede i fjor størst flyvetid og burde kunne opnå en høj plads i flyvedagskonkurrencerne.



A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

STOR MÅNED FOR MODELFLYVERNE

Sommerlejr og nordisk landskamp i Vandel,
deltagelse i verdensmesterskaberne i Belgien og Sverige

SOM det fremgår af vor kalender, finder der store modelflyvebegivenheder sted i denne måned. I Vandel er den årlige sommerlejr i fuld gang, når dette nummer udkommer. Tilstømningen har været usædvanlig stor, en naturlig følge dels af modelflyvernes usædvanlig høje medlemstal, dels af, at den nordiske landskamp er henlagt til lejren. Ialt deltager et par og tres modelflyvere i selve lejren, mens yderligere en snes er der i de tre dage, landskampen strækker sig over. Så der bliver trængsel på gård 80 — heldigvis kommer svæveflyverne først, når modelflyverne tager hjem. På selve flyvepladsen er der jo plads nok.

Sommerlejrens program afhænger noget af vejret. Den åbnes mandag den 30. om morgenen, efter at de fleste deltagere er ankommet om søndagen, og bedømmelsen af modeller i konkurrencen om årets smukkeste byggede model finder sted mandag formiddag. Den belønnes med KLM-pokalen.

Og så går konkurrencerne slag i slag. Størst er deltagelsen i A 1 og A 2-svæve-modeller; men der er også mange motor-modeller, både fritflyvende og linestyrede. I de sidstnævnte antal er der en lille nedgang i forhold til sidste år — noget tilsvarende ser man i år i antallet af diplomer med denne type.

Som sædvanlig er der en indbydende præmieliste, idet en række firmaer har udsat præmier i form af flyvebøger, modelflyvematerialer, motorer o. s. v. For fremtiden bliver der en tredje vandrepokal i sommerlejrene foruden KLM-pokalen og *Bendt Roms* gamle Fuglsøpokal fra de første sommerlejr (bedste samlede lejrpræstation), idet firmaet *Dansk Modelflyve Industri* i Odense har udsat DMI-pokalen til vinderen i klasse A2. Foruden pokalen, som altså er vandrende, får vinderen et gavekort på 50 kr.

Den 8. nordiske landskamp

Onsdag den 2. ventes deltagere i den 8. nordiske modelflyvelandskamp at ankomme. Og om vejret arter sig vel, vil konkurrencen blive fløjet torsdag aften, ellers fredag. Indtil sidste år er konkurrencen blevet fløjet med svæve-modeller — ja A2-klasse, der nu også anvendes ved verdens-



Per Heymann Andersens Wakefieldmodel, der indeholder danmarkrekorderne med 16 min., 06 sek. og 23,9 km. Den blev ødelagt af at ligge ude i 6 uger.

mesterskabet, blev skabt til denne konkurrence. De sidste år har man imidlertid stræbt efter mere afveksling, og sidste år fløj man med Wakefieldmodeller i Finland som et led i VM — men uden Danmark og Norge.

I år består hvert lands 4-mands-hold af to mand med A2-modeller og to med D1-fritflyvende gasmotormodeller. Næste år er det planen at flyve med to Wakefield- og to linestyrede modeller.

Som tidligere omtalt består det danske hold af *Borge Hansen* og *Uffe Woldiche Christensen* med A2, *Mogens Erdrup* og *Peder Pedersen* med D1. Finnerne kommer med *Aarne Ellilä* (wakefieldvinder 1949 og 1950) som holdleder og *Helge Spring* og *Pentti Huhtinen* i A2 samt *Jouko Järvi* og *Olavi Lumes* med D1.

Fra Sverige kommer *Ragnar Odenman* og *Folke Lernegren* med A2, *Ulf Assarsson* og *Rolf Hagel* med D1.

Norge møder også med et fuldt hold, men sammensætningen er endnu ikke kendt.

Hvem vinder? Det vil konkurrencen naturligvis vise, det er vanskeligt at spå noget. Med A2-modeller har svenskerne vundet flest gange, men der er meget ringe forskel mellem Danmark, Finland og Sverige. De fritflyvende gasmotormodellers område er meget mere usikkert. Vi ved imidlertid, at vi ikke selv er meget fremragende på området. Svenskerne plejer at kunne opvise ganske pæne resultater. De to andre

landes kunnen på området kender vi ikke meget til.

Til VM i Belgien og Sverige

Medens sommerlejren står på, er to af vore bedste linestyringsfolk på vej til Belgien, hvor vi for første gang deltager i verdensmesterskaberne i linestyring, der i week-end'en afholdes i Bruxelles. Det er *Jan Hackhe* og *Albert Sørensen* fra Windy, der får deres første udlandserfaringer i modelflyvning sammen med *Egon Madsen* og *Holger Eriksen* fra Århus.

Hvordan vi står i linestyringen efter international målestok, vil konkurrencen give de første fingerpeg om. De to første har ved deres danmarkrekorder ydet præstationer, der ikke ligger langt fra internationale topydelser, og begge er dygtige i kunstflyvning, men voldsom megen konkurrenceerfaring har vi jo ikke herhjemme på disse områder. De kommer sikkert hjem rigere på erfaringer end fine placeringer, og på disse erfaringer vil de da kunne bygge videre.

I den følgende week-end er det i Sverige, det foregår. Efter *Sune Starks* sejr i Finland sidste år afholdes den berømte Wakefieldkonkurrence for gummimotormodeller i Norrköping.

Vi deltager her antagelig med tre mand. Danmarksmesteren *Bjarne Jørgensen*, der nylig har taget sit c-diplom, og *Erik Knudsen* fra Slagelse samt *Jørgen Larsen* fra Holte, hvis han kan få orlov. De to første er nye folk, som er nået op på en efter danske forhold meget høj standard, men denne ligger alligevel betydeligt under den internationale. De rejser for at lære mere og opnår forhåbentlig pænere resultater, end vi hidtil har kunnet opvise ved tidligere deltagelse i dette VM. Sidstnævnte har tidligere erfaring fra konkurrencer i udlandet, men har ikke egentlig været begunstiget af heldet.

— Og i næste måned rejser et hold til VM for svæve-modeller i Østrig. Foruden de to, der får støtte fra KDA, nemlig *Borge* og *Arne Hansen*, rejser *Uffe Woldiche Christensen* og *Ove Nesdam*.

★

DM i linestyring

Danmarksmesterskabet i linestyring (hastighed og kunstflyvning) finder sted den 24. august i Århus. Kvalificerede deltagere skal tilmelde sig til KDA senest 1. august. Samtidig skal gebyret, kr. 25,00, indbetales på KDA's postkonto 256,80. Det går til dækning af rejsedgifter, således at alle får samme udgift ved deltagelsen. Gennemsnitsprisen afvigelse fra de 25 kr. vil blive udlignet ved konkurrencen.

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

BRITAIN'S COMET



The passport to a new
era in global travel

DE HAVILLAND



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

Hugo Holm fyldt 50

En af vore ældste og kendteste svæveflyvere, forpagter *Hugo Holm*, Esbjerg, fyldte den 27. juni 50 år og kunne ved samme lejlighed fejre 20 års jubilæum som svæveflyver.

Holm begyndte i 1932 på engene ved Fourfeldt pr. Esbjerg svæveflyvning med selvkonstruerede svæveplaner. Han fik først a-diplom (nr. 65) efter 5 års forløb, for den gang gik det jo langsomt. Så fik han b i 1938, c i 1943 og s-certifikat og instruktørbevis i 1945. Endnu har der ikke været tid til sølv-diplomet, hvor 5-timersprøven endnu mangler.

I gennem 16 år har Holm været Esbjerg-klubbens formand, ligesom han har siddet i den daværende unions bestyrelse. Han har bygget halvdelen af klubbens flyvende materiel og skolet ca. 100 elever frem til c-diplom.

Byg selv — og lær andre

Knud Flensted-Jensens udmærkede instruktionsbog i modelflyvning, der første gang udkom i 1944, er nu af Hirschsprungs forlag udsendt i 3. udgave. Denne udgave er forenklet og moderniseret på forskellige punkter, og den giver ligesom sine populære forgængere en kortfattet og letforståelig orientering i modelflyvnings teori samt i bygning af og flyvning med svævemodeller.

Bogen er beregnet både for begyndere og for sløjdlærere, klubinstruktører og lignende, der skal undervise begyndere i modelflyvning.

I stedet for svævemodellerne Esa og Mygen, der tidligere medfulgte som byggeplan, følger nu en tegning til den finske A1-model Kiva med. Det er en model, som Flensted-Jensen og hans klub med gode resultater har bygget over 100 eksemplarer af.

Aviators sommerlejr

Svæveflyveklubben Aviator i Ålborg holdt sommerlejr den første uge i juni — inden pladsen for alvor tages i brug som militær flyvestation, hvilket vil begrænse svæveflyvningen noget.

Lejren blev gennemført med godt resultat.

Sv. Westergård foretog en enkelt distanceflyvning på ca. 45 km til Søsing mellem Hjørring og Søby.

1½ time i skoleglider

De tider er forbi, hvor skoleglidere kun kunne flyve 1 minut og 17. Den danske to-sædede skoleglidertype 2G sættes stadig forbløffende rekorder. Således har *A. Youlund* sammen med *Gorm Jervild* for nylig haft en flyvning på 1 time 33 minutter over

Karup. Denne gang gik 2G'en dog ikke på distanceflyvning.

4 mand med hver 3 maximumtider

Det engelske hold, som er udtaget til VM i A2 i Østrig, består af fire mand, der alle havde over 5 minutter på hver af deres tre flyvninger ved udtagelseskongressen. Det samme havde den bedste på wakefieldholdet. De to engelske landshold består udelukkende af nye folk med undtagelse af *R. H. Warrington* på wakefieldholdet. Nr. 1 wakefieldholdet, *J. Royle*, er fader til nr. 4 på A2-holdet, *P. J. Royle*. Englænderne håber på denne gang at kunne tilbageerobre wakefieldpokalen fra Skandinavien, men mener, at de stadig har meget at lære af os i A2. Udtagelsespræstationerne tyder nu på, at de er kommet ganske godt med.

ERHVERVSFLYVERSKOLE

D. L. S. påbegynder ca. 15. juli et kursus i teori til erhvervs-certifikat. Kursus er godkendt af luftfartsdirektoratet. Undervisning i nat- og blindflyvning til moderate priser.

Der er store chancer for erhvervsflyvere. Luftfartsselskaberne savner piloter.

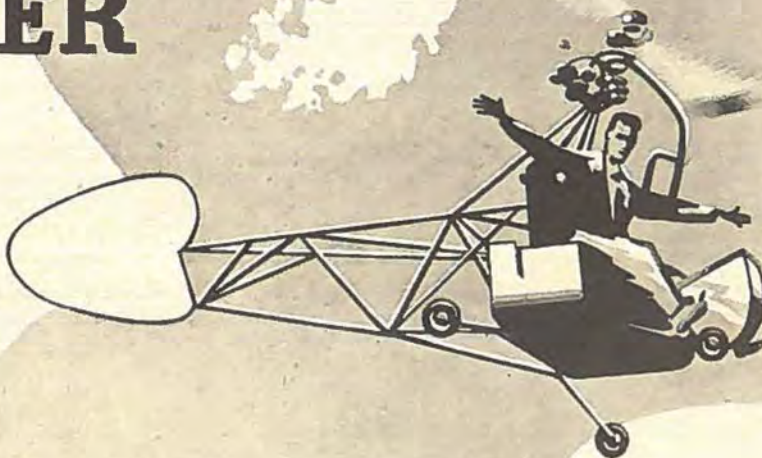
Ring eller skriv efter nærmere oplysning.

Dansk Luftfart Service, Flyveskolen

Kastruplundsgade 20, Kastrup. Telefoner: KA 1287 - 1291

JET- HELIKOPTER i mini-format

Denne 2-sædede helikopter drives af 2 ram-jet motorer, der er ophængt i hver sin ende af rotor-bladet. Ram-jet motorer vejer kun 5 kg stykket, men udvikler hver 34 hk. Motorerne er beregnet til 500 driftstimer, de koster kun 200 dollars og kan udskiftes på et par minutter. Hele maskinen vejer ca. 160 kg og har en marchhastighed på 115 km i timen; den siges at være enestående stabil og driftssikker og kan som vist flyves uden at holde hænderne på styrepinden. I dag koster den 5000 dollars; men ved storproduktion vil prisen dale til godt et par tusind. Som brændstof anvendes en billig petroleum.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

En million passagerer på et år

I de sidste 12 måneder har vi befordret flere passagerer i Europa end noget andet selskab. Vi håber, at endnu flere — også De — vil flyve med os og nyde den udsøgte britiske service.
Tal med Deres rejsebureau.

 **BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS**
Dagmarhus. V. Boulevard 12, PA 63 11

„BROOMWADE“
Luftkompressor og Trykluffværktøj
„ENOTS“
Trykluff-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFF SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

KALENDER

Modelflyvning:

30/6 til 5/7 Sommerlejr.
2/7—5/7 Nordisk landskamp (Vandel).
10—14/7. VM-Wakefield (Norrköping, Sverige).
24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
14/9 VM for gasmotormodeller (Schweiz).
12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

30/6—13/7 Verdensmesterskab (Madrid).
6/7—31/8 Svæveflyveskole.
30/9 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

6—7/7 Int. rally i Auvergne (Fr.)
20—27/7 Int. uge i Rimini Venice (It.)
2/8 Daily Express int. konk. (Engl.)
2—3/8 ILSY-stævnet, Ypenburg (Holl.)
16—17/8 Int. rally i Sables d'Olonne (Fr.)
23—24/8 Int. rundflyvning i Dolomiterne.
31/8 ell. 7/9 Skandinavisk konkurrence.

Møder og udstilling etc.

2—7/9 Opvisning i Farnborough.

Den britiske luftfartsindustri skal i de kommende 3 år bygge over eet hundrede trafikluftfartøjer med henholdsvis reaktionsmotorer og turbinemotorer, og man forventer at skulle effektuere endnu flere ordrer.

Det drejer sig om tre forskellige luftfartøjstyper, nemlig de Havilland Comet i to versioner (den ene udstyret med de Havilland Ghost motorer, og den anden med Rolls-Royce Avon), Vickers Viscount (udstyret med Rolls-Royce Dart turbinemotorer) og Bristol Britannia (udstyret med Bristol Proteus turbinemotorer).

Nogle facts om Comet'en. Inden B.O.A.C. satte Comet'en ind på regelmæssig ruteflyvning, havde denne luftfartøjstype fløjet over 600.000 km på strækninger i Europa og i andre verdensdele. B.O.A.C. påregner at kunne sætte Comet'en ind på ruten til Singapore i løbet af denne måned. De transatlantiske flyvninger skal begynde i 1954. Comet'ens virkelige marchfart er 760 km/t. Over 250 forskellige firmaer har været med til at levere dele og materiale til bygningen af Comet'en. I øjeblikket er der ni Comet'er, som flyver. Der færdigbygges i øjeblikket een Comet om måneden, men produktionskapaciteten vil blive fordoblet efter 1954, hvor Comet'en vil blive bygget i Belfast (Nord-Irland) foruden i Hatfield.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup.

Antallet af passagerer var i maj måned ialt 50.022 imod 41.749 i tilsvarende måned i 1951. Disse tal omfatter afg. og ank. lokal-, gennemg- og transitpassagerer. Mængden af fragt var ialt 604 tons (447 t i 1951), post 190 t (153 i 1951) og bagage 569 t (443 t i 1951).

Flyvemaskine til salg.

Proctor 3-4 pers. 210 hk Queen Gipsy. 225 km/t. fuldt flyveklar. Evt. med udbetaling. Bill. mrk. „71“ modt. FLYV's forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. 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

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



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

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Annoncepris:
Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

Bestyrelsens konstitution

Efter at generalforsamlingens gyldighed er fastslået, har KDA's hovedbestyrelse konstitueret sig med direktør *Hjalmar Ibsen* som formand, direktør *Rinar Dessau* som næstformand og civilingeniør *Leif Prytz* som kasserer.

KDA skal have flere personlige medlemmer

Til medlemmerne!
Kan De huske den lille tryksag, KDA sendte Dem for et halvt årstid siden? Den skulle gøre propaganda for tilgangen af nye medlemmer, og den omfattede en indmeldelsesblanket, der skulle returneres til aeroklubben. KDA trænger imidlertid til at se postbuddet komme med nogle flere indmeldelsesblanketter, så hvis den lille tryksag skulle være bortkommet, bedes De venligst ringe til Byen 5348 eller skrive til kontoret: Nørre Farimagsgade 3, København K. De kan godt få flere end een; det kunne jo være, at der var flere af Deres bekendte eller gode venner, som gerne ville være medlem af KDA. Nye medlemmer skal kun betale for 2. halvår 1952, d. v. s. 10 kr. Glem det nu ikke!

Boligfondet

De må heller ikke glemme boligfondet. Tænk på det, når De holder fødselsdag. Der skulle gerne komme mange penge i kassen.

FAI-emblem

KDA har endnu nogle FAI-emblem, som kan blive leveret omgående, såfremt nogle måtte ønske at købe dem. Emblemet for flyvere koster kr. 7,50, og emblemet for ikke-flyvere koster kr. 6,00.

KDA's nye emblem

KDA's nye emblem er kommet, og det har vakt stor begejstring hos alle de medlemmer, som har købt det. Det er også meget smukt. Det har en passende størrelse, og det dannebrogssfarvede skjold med krone og bogstaverne KDA i midten, der bæres af gyldne vinger, giver det et meget fornemt udseende. Det sælges for 5 kr., og ved bestilling af mindst 10 stk. ydes en rabat på 10 %. Det leveres med knap, med sikkerhedsnål eller med alm. nål, og ved bestillingen er det nødvendigt at angive, hvad man ønsker. Samtidig med bestillingen bedes beløbet indsendt pr. giro til KDA's girokonto 256,80.

Som tidligere nævnt har KDA også ladet fremstille et stort emblem med 7 cm spændvidde til at anbringe på flyverdragt el. lign. Dette leveres for 12 kr. pr. stk. Det er meget til det mindre emblem og er lige så smukt udført.

Nye medlemmer af KDA

Fenrik *Erik Hansen*.
Indkøbschef i SAS *Aage F. Krebs*.
Fenrik *Knud Bagh Mikkelsen*.
Flyvermath *Helge Pedersen*.
Radioforhandler *Diit. F. Valbjørn*.
Civilingeniør *Kjeld Emil Lopdrup*.
Flyvemekaniker *Jørgen Kaj Olsen*.
Søren Hempel-Jørgensen.
Fenrik *Gorm Jervild*.
Kaptajn *J. G. Bergh*.
Flyvemekaniker *Knud Stahr*.
Overfenrik *Aage Mathiesen*.
Flyvermath *Jørgen A. D. Friis*.
Flyvermath *Niels Skott Sejstrup*.
Oversergent *Bent Jensen*.
Oversergent *Ole Madsen*.
Ingeniør *Arne Th. Møller*.

Flyvelotteriet

Flyvelotteriet 1952 er forbi for denne gang, men desværre er resultatet blevet no-



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTOFlyVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET

Formand: Kommuneleder Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVEERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.

get ringere end forventet. På det tidspunkt, da disse linier skrives (16/6), er det ikke muligt at bringe nogen endelig opgørelse. Afregningerne fra klubberne er endnu ikke indgået, og ca. 100 af de ca. 800 andre salgssteder mangler endnu at afregne. Men noget kan der dog siges, og dette er, at klubsalget er gået meget betydeligt tilbage i forhold til forrige år. Det er så galt, at tilbagegangen ligger omkring 20.000 lodsedler — og resultatet burde have været det omvendte. Til gengæld har de øvrige salgssteder solgt noget mere end i fjor, men ikke så meget, at det mindre klubsalg kan blive dækket.

Det synes som om alt for mange har givet op overfor vanskeligheden med at få lodsedlerne afsat. Der er dog undtagelser og deriblandt en strålende undtagelse, nemlig frk. *Signe Skafte Møller*, som alene har fået solgt ca. 1600 lodsedler. Bravo, frk. Skafte Møller. De har gjort en fortræffelig indsats, som vi alle sammen takker Dem for. Bare der havde været mange af Deres slags!

Vi ved godt, at det har været svært at sælge lodsedlerne, og vi ved også godt, at der over hele landet har været mange andre lotterier at konkurrere med; men vanskelighederne har været de samme for alle lotterier. Og konkurrence møder man nu engang allevegne her i livet. Der er imidlertid ingen grund til at miste modet; er det ikke gået så godt som ventet denne gang, så må vi tage så meget desto kraftigere fat næste gang. Vi kæmper alle for den samme sag — og den skal føres igennem med tilfredsstillende resultat.

Det mindre gode vejr, og navnlig kulden, har heller ikke været særlig godt for salget udendørs, og det har i hvert fald i København haft en uheldig indvirkning på salget. Men også den ulempe kan overvindes.

I det følgende nummer af FLYV skal vi bringe en detaljeret oversigt over salget, og hvorledes dette har fordelt sig på klubberne og andre salgssteder. Resultatet af lodtrækningen bliver som bekendt offentliggjort i flyvelotteriets trækningsavis, som kan købes alle steder, hvor man har forhandlet vore lodsedler. Klubberne vil ligeledes få tilsendt et antal trækningsviser, og såfremt det tilsendte antal ikke er tilstrækkeligt, anmodes klubberne om at rekvirere nogle flere.

KDA benytter herved lejligheden til at rette en tak til alle de mange, som på forskellig vis har assisteret ved salget af lodsedler; en speciel tak rettes til SAS, som ikke alene har skaffet alle de mange dejlige gevinster tilveje, men som også har ydet en meget virksom støtte på anden måde.

Nye bøger i biblioteket

Real Aero Club de España: *Guia Aerea Turistica de España*.
Knud Flensted-Jensen: *Ryg selv — og lær andre!* (3. udg.)

Flyvestævne på Bornholm

Bornholms Flyveklub arrangerer flyvestævne i Rønne lufthavn i dagene 12. og 13. juli. Landets privatflyvere er indbudt til konkurrencer lørdag eftermiddag og søndag formiddag, og lørdag aften er der fælles udflugt til nordlandet med middag og dans. Søndag kl. 1400 bliver der en flyveopvisning i lufthavnen, hvor man håber på amerikansk deltagelse.

Aerosport

Siden meddelelsen i martsnummeret af FLYV vedrørende AEROSPORTS korrespondanceafdeling har klubben modtaget forespørgsel og indmeldelser fra alle dele af landet. På begynder sender klubben gerne sit cirkulære indeholdende alle oplysninger, som sikkert vil interessere enhver, der beskæftiger sig med de forskellige fly-typer.

Modellokalet, Øresundsvejens skole, er nu lukket for denne sæson. Næste sæson begynder i september med nye møder, konkurrencer samt de allernyeste film fra U.S.A.

Ny kasserer: Hr. Ole Dorfelt, Anrehøjvej 30, Hellerup. Tlf. HE 1508.

Stillingen efter 2. distriktskonkurrence (fritflyvende)

1. distrikt. A1: Flensted-Jensen (106) 1052, Bærentzen (105) 442, S. Mortensen (106) 438. — A2: Børge Hansen (105) 1324, Hans Hansen (105) 1216, P. G. Jørgensen (113) 1084. — C: Widell (105) 374, — D: Saunte (116) 226, Neumann (105) 201, Widell 164.

2. distrikt. A1: Damborg (208) 1020, M. T. Jensen (215) 636, H. C. Hansen (208) 620. — A2: O. M. Larsen (208) 1372, H. K. Jensen (215) 1144, J. Nielsen (208) 1041. — C: E. Knudsen (205) 445, Bent C. Jensen (213) 76. — D: K. V. Jensen (215) 306, P. Knudsen (215) 251, H. I. Andersen (208) 247.

3. distrikt. A1: W. Larsen (301) 676, H. Nielsen (301) 238, Fl. Nielsen (308) 183. — A2: Arne Hansen (301) 1275, Østervig (301) 1217, Thygesen (301) 850. — C: B. Jørgensen (301) 1005, J. S. Petersen (301) 264, W. Larsen (301) 126. — D: J. C. Nielsen (301) 766, Erdrup (301) 691, Iversen (301) 105.

4. distrikt. A2: Duus (403) 1206, Østergård (403) 348.

5. distrikt. A: J. Christensen (523) 807, K. E. Andersen (506) 792, T. Holst (523) 526. — D: J. Amorsen (523) 244, J. Larsen (521) 66.

6. distrikt. A2: Mathiesen (611) 360, Damkjær (611) 252, J. A. Lauritsen (608) 221. — C: Thuesen (616) 246, J. A. Lauridsen 68.

Den anden distriktskonkurrence for fritflyvende modeller var berammet til Kr. himmelfartsdag den 22. maj og fandt i de fleste distrikter sted denne dag — de fleste steder i nogen blæst.

Adskillige af topfigurerne kunne holde stillingen, men der fandt også omplaceringer sted og kan stadig ske meget ved finalerne til september.

I alt deltog 77 modelflyvere med 80 modeller fra 21 klubber.

I flyvedagskonkurrencerne om de tre eftertragtede vandrepokaler holdt alle tre førende deres stilling, men for svæve- og gasmotor-modellers vedkommende er der ikke langt til de næste:

Svævemodeller: Ole Meyer Larsen 1372, Børge Hansen 1324, Arne Hansen 1275.

Gummimodeller: Bjarne Jørgensen 1005, Erik Knudsen 445, K. Widell 374.

Gasmotormodeller: Jens Chr. Nielsen 766, Erdrup 691, K. V. Jensen 306.



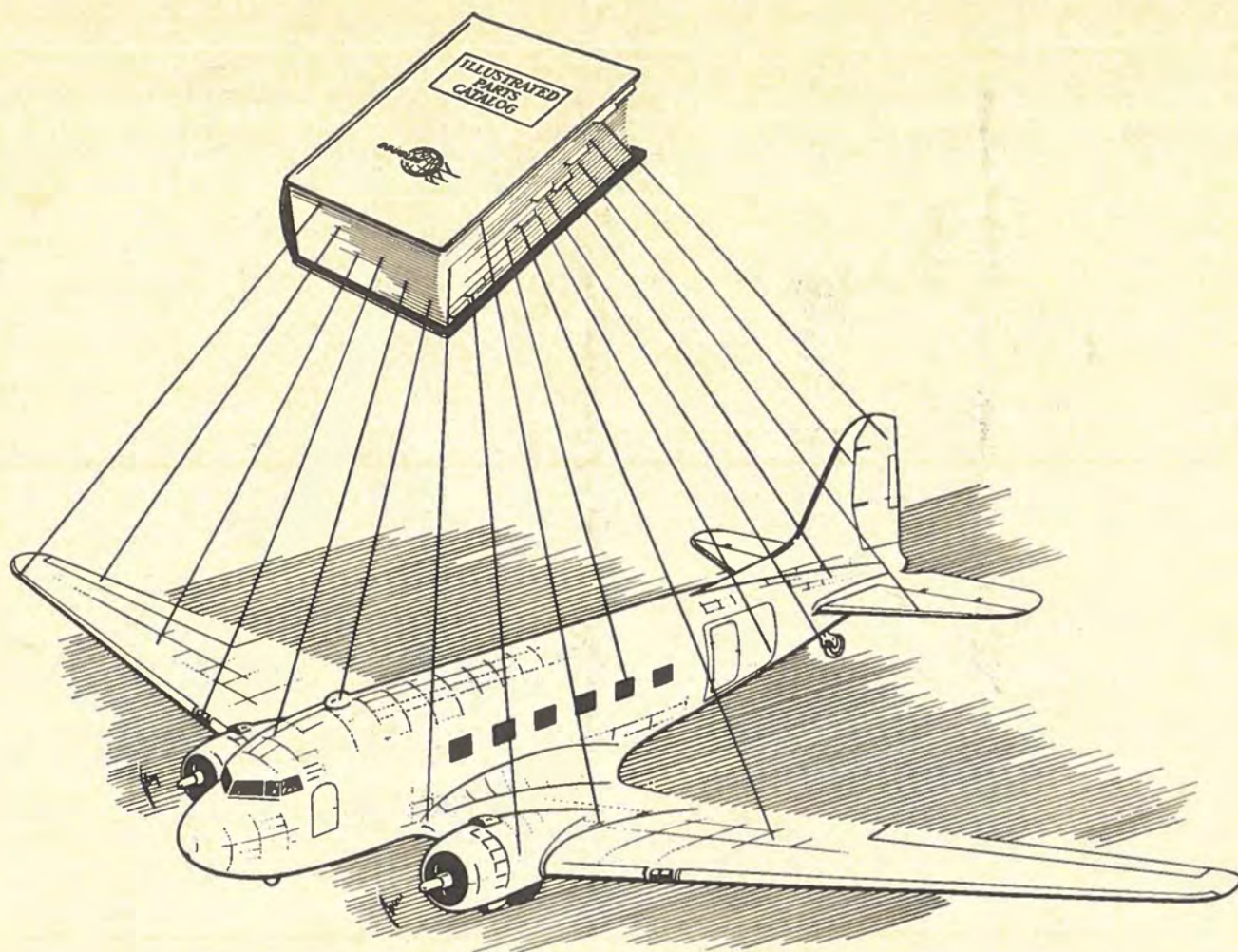
“SUPER-PRIORITY”

Both the bombers and two of the latest replacement fighters selected for quantity production under the R. A. F. re-armament programme are powered by Rolls-Royce Avon Engines.

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY



HVORFOR LØBE EN RISIKO?

Bestil originale Douglas reservedele

Kan fås til alle Douglas maskiner

● Hos Douglas fortsætter produktionen af reservedele til alle Douglas flyvemaskiner.

Når De bruger de originale Douglas reservedele, ved De, at delene passer og virker, som de skal. Reparationer kan foretages hurtigere og maskinerne gå så meget før tilbage i drift. Ingen efterreparation eller yderligere forsinkelser.

I dag findes 65 % af Douglas reservedele på lager. Ordre ekspederes omgående og levering sker hurtigt til alle dele af verden.

Douglas Aircraft Company, Inc.,
Santa Monica, Californien, U.S.A.

DC-3 ... C-47

DC-4 C-54

DC-6 ... DC-6A

DC-6B

Stol på

DOUGLAS

**originale
reservedele**

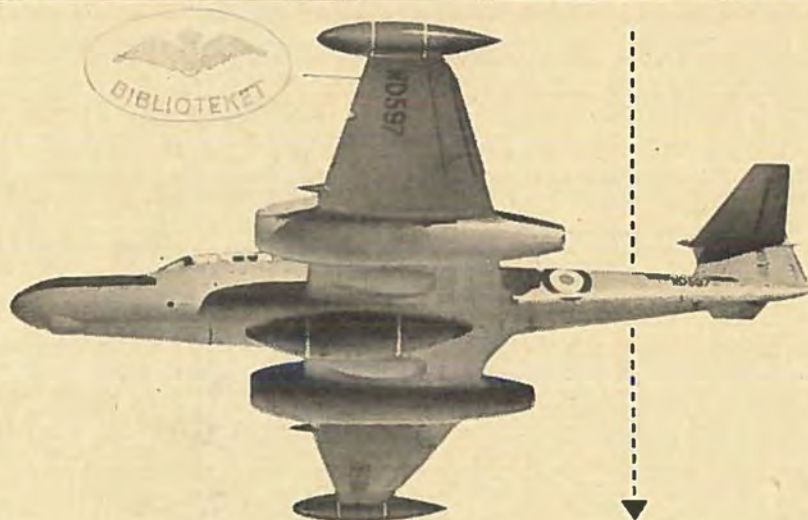


FLYV

25. ÅRG. NR. 8

— AUGUST 1952 —

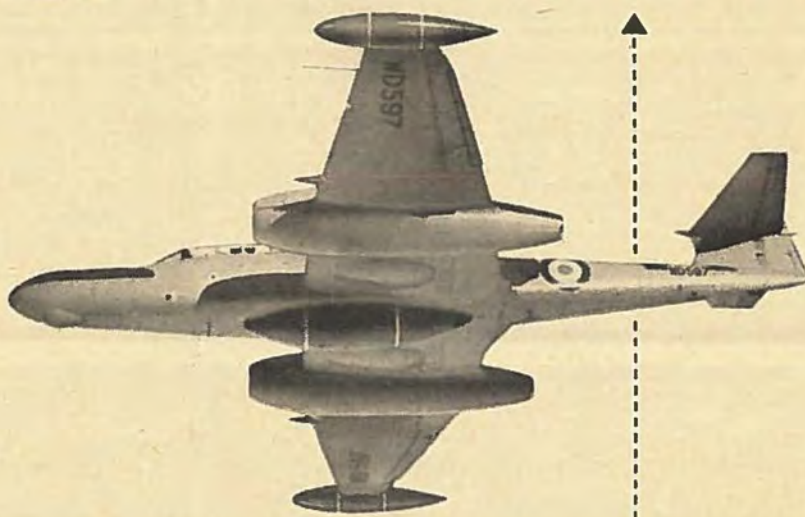
PRIS 75 ØRE



4 Gun Ghost

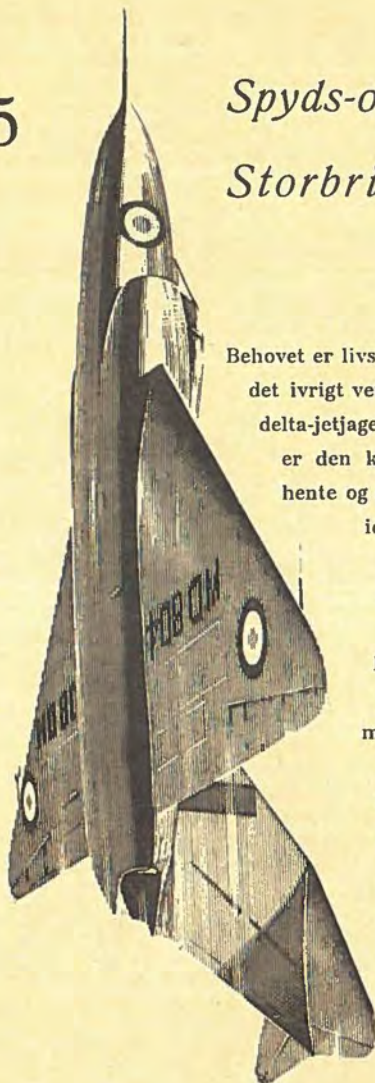
Som en hævnende skygge glider Armstrong Whitworth N.F.11 gennem natten og lokaliserer fjendtlige maskiner med lynsnare altseende radar-øjne. Ekstra brændstoftanke både i vingspidser og fuselage giver den store aktionsradius, og de fire 20 mm kanoner gør den til en farlig modstander. Den dødbringende N.F.11 fremstilles på samlebånd for R.A.F. og vil danne kernen i Vesteuropas nat-forsvar. Flyverne siger selv, at N.F.11 — som jager eller kampmaskine — flyver hurtigere, stiger højere og rammer hårdere end nogen anden natjager, man kender.

ARMSTRONG WHITWORTH N.F.11



Gloster GA/5

Spyds-od med super-prioritet til Storbritanniens atomforsvar



Behovet er livsvigtigt, tiden er kort. Men nu giver Gloster GA 5 det ivrigt ventede svar. For denne verdens første tomotors delta-jetjager, der med to Armstrong Siddeley Sapphires er den kraftigste interceptorjager i verden, kan indhente og ødelægge enhver bomber, der kan gå i luften idag . . . eller i morgen. Den er spyds-odden i Storbritanniens atomforsvar og har fået superprioritet til øjeblikkelig produktion for

Royal Air Force.

Det er på eet år den tredje ordre med super-prioritet, som Hawker Siddeley gruppen har modtaget. For GA 5 skal sammen med Hawker

Hunter med de pilformede planer og den kraftige Armstrong Siddeley Sapphire bygges førend alt andet til brug for Vestens genoprustning. Her er der sandelig bevis for, at Hawker Siddeley Group og dens tilsluttede firmaer virkelig er de fremragende ledere i forskning, konstruktion og flyve-maskineproduktion.

Hawker Siddeley Group

PIONER . . . OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 8

August 1952

25. årgang

VORE SVÆVEFLYVERES PRÆSTATIONER

VED verdensmesterskaberne i svæveflyvning i Spanien har vore svæveflyvere påny på strålende måde vist, at de trods alle vanskeligheder kan hævde sig i international konkurrence.

Da vi deltog ved første VM i Sverige i 1950 med underlegent materiel, regnede vi med en bundplacering, men kom overraskende op i midten.

Takket være den spanske aeroklubs generositet kunne vi i år deltage med gode svæveplaner (dog af forkrigstype); men vi havde ikke råd til at tage derned i god tid og træne på disse uvante typer. Når vore svæveflyvere under konkurrencerne flere gange placerede sig i toppen og sluttede så nydeligt, som de gjorde, viser det, at de er på højde med de bedste i verden.

De beskedne midler, svæveflyverrådet disponerede over på budgettet i år, fandt man at måtte bruge til svæveflyveskolen og svæveflyvefondets materiel til denne skole. Der kunne intet blive til VM-deltagelsen, hvor rimeligt det end havde været.

Det dusin svæveflyvere, der var i Spanien, drog af sted i gamle biler, tilhørende deres klubber eller medlemmer. De havde ingen svæveplaner med. De måtte selv betale hver øre, turen og deltagelsen kostede, herunder tabt arbejdsfortjeneste.

Alligevel fik vi en fin repræsentation. Sådan er svæveflyverne nemlig, ikke bare de, der deltog, men også alle de andre. Ellers ville svæveflyvningen uddo herhjemme.

Vi har ikke eet moderne ydedygtigt svæveplan og ikke udsigt til at få noget. En stor del af ungdommen er afskåret fra at komme til at dyrke svæveflyvning på grund af manglen på flyvepladser.

Mon man ikke snart også herhjemme får øjnene op for, at man på en eller anden måde må hjælpe en sådan ungdom og give mange flere mulighed for at dyrke denne karakterdannende sport, hvis betydning for militær og civil flyvning er uomtvistelig?

Philip Wills vandt VM i svæveflyvning

Pæne danske præstationer i Spanien

DET er meget lidt, vi i »skrivende stund« (14. juli) ved om verdensmesterskabet i svæveflyvning. Enten har vort hold i kampens hede glemt at sende den lovede artikel, eller den er gået tabt under vejs, så en fyldig reportage må vente til næste nummer. De meget få meddelelser, der er kommet frem i dagspressen, giver heller ikke noget virkeligt billede af forholdene.



Philip Wills.



Men så meget ved vi, at englænderen Philip Wills vandt verdensmesterskabets ensædede klasse, og det er en velfortjent sejr. Wills har sikkert været konkurrencens ældste deltager (han er op mod de 50), og han er den eneste, der har deltaget i alle de store internationale konkurrencer i 1937 (Tyskland), 1948 (Schweiz) og 1950 (Sverige). Han tog internationalt sølv-diplom nr. 45 i 1934 og indehaver internationalt guld-diplom nr. 3. Selv om han har sat en række fine engelske rekorder og er blevet godt placeret i konkurrencer i England, blev han kun nr. 14 i Rhön, nr. 10 i Samaden — og nr. 27 af 29 i Örebro! Så han har uægtelig fået revanche denne gang. Han fløj ligesom de øvrige englændere den nye engelske type Slingsby Sky.

Den tosædede klasse, der for første gang var med ved VM, blev vundet af spanieren Juez. Det er formodentlig den samme, der blev nr. 12 i Samaden, hvor han også fløj Kranich og blev berømt på en landing på en usandsynlig lille plads. Så vidt vi ved, er han professionel svæveflyveinstruktør.

Danskerne skal have placeret sig som nr. 8, 11 og 12 i deres respektive klasser med K. A. Rasmussen som nr. 8 i den tosædede klasse. I betragtning af, at der var ca. 25—30 deltagere i hver klasse, er dette overordentlig tilfredsstillende. Man havde regnet med at kunne lægge sig i midten, men kom altså op i den »bedre halvdel«.

Den officielle åbning fandt sted mandag den 30. juni, hvor den spanske luftfartsminister, general Gaellarza, foretog åbningen, og de 18 nationers flag hejstes.

Om danskernes indsats har vi kun et par postkort fra John Wetlesen, der først med stolthed kunne meddele, at Århus-klubbens lastbil »Bumle« var den første, der nåede Madrid (med kun 12 min. reparation på turen). Den måtte straks gå op i Nordspanien igen for at assistere polyteknikernes Adler, der havde knækket en bagaksel. Efter de tre første flyvedage lå danskerne pænt placeret i midten. Disse tre dage havde omfattet en dag med fri distanceflyvning, hvor danskerne fløj 150—185 km. Endvidere en dag med fri målflyvning, hvor Feddersen nåede sit mål, 123 km. Den tredje dag var der hastighedsflyvning til samme plads. Feddersen og Rasmussen nåede frem i pæne tider, mens Cowboy ikke nåede målet. Der havde været en del havarier, også danske, men små.

Kortet var skrevet tirsdag d. 8./7. Det ser udtil, at det så var på den fjerde konkurrencedag, at Rasmussen opnåede en tredieplads i den tosædede klasse efter Juez og en amerikaner.

Den følgende dag skulle Feddersen have lavet den store sensation ved at vinde dagens konkurrence i den ensædede klasse med 240 km foran Wills med 234 og svenskeren Löf. Dermed skulle Wills have taget føringen fra franskmændene Pierre.

Dagen efter meddelte et telegram, at Feddersen førte, fulgt af Gehriger (Schweiz) og Wills, men dette kan også have været et revideret resultat fra en enkelt dags præstationer.

Hvad der derefter er sket, ved vi desværre ikke, og ej heller ved vi, hvem der ellers har besat de andre toppladser ved verdensmesterskabet.

Adskillige af deltagerne var i Spanien i god tid, englænderne havde således mere end en uges intensiv træning under de spanske forhold, som Wills iøvrigt havde undersøgt på en rejse sidste sommer. De havde da fløjet distancer op til 240 km og opnået højdevindinger på over 5000 meter.

At danskerne har placeret sig endnu bedre end i Sverige er for så vidt naturligt, som de nu fløj ydedygtige svæveplaner; men mangel på træning og især mangel på træning på de plantyper og under de forhold, der herskede, var et handicap, som de øjensynligt har overvundet.

DEN INTERNATIONALE LUFTFART I 1951

Uddrag af ICAO's årsberetning

(Se også artiklen i sidste nummer, side 124)

I løbet af året var der — i lighed med hvad tilfældet også har været de foregående år — en hel del tale om, at flere luftfartselskaber af forskellig nationalitet skulle sluttes sammen i et konsortium, svarende til Scandinavian Airlines System (SAS), men dette er foreløbig ikke blevet til noget. Man har også undersøgt mulighederne for en lignende sammenslutning mellem de mindre luftfartselskaber inden for USA, men hidtil uden resultat.

Sikkerheden og regelmæssigheden på ruterne

På nuværende tidspunkt kan der ikke gives nøjagtige detaljer for sikkerhedsrekorden for året 1951, men så meget kan dog siges, at den var betydeligt højere end i 1950, som var det hidtil gunstigste år. Tallene fra USA, som forelå på et ret tidligt tidspunkt, viste en ulykkes-statistik for passagerer, som var mindre end 0,9 per 100 million passager-kilometer for fjerde år i træk. Med hensyn til året 1951 er det også værd at bemærke, at luftruterne i England gennemførte over 1.600 millioner passager-kilometer i årets løb uden noget uheld for passagererne.

Hvad ruternes regelmæssige gennemførelse angår, har der i de senere år været en stadig fremgang, og det skyldes for en væsentlig del ICAO's standardisering af de forbedrede navigationshjælpemidler. Vicepræsidenten for Air Transport Association i USA, general Milton Arnold, har udtalt, at ILS-systemet (der er standardiseret som landings-hjælpemiddel af ICAO) har reduceret alle aflysninger på grund af vejret med over 55 procent. Tallene for 1951 fra USA viser, at de rute-kilometer, som måtte aflyses på grund af vejret, blev reduceret fra 5 procent til 2½ procent af det samlede rute-kilometertal.

Det flyvende materiel

Til trods for en forøgelse på næsten 25% af den samlede trafik, blev antallet af luftfartøjer, som anvendtes på de regelmæssige luftruter verden over, kun forøget med ca. 2%. Den forøgede trafik blev klaret ved en forøgelse af belægnings- og lastmængden, ved at lade de enkelte luftfartøjer flyve flere kilometer pr. år, og ved en gradvis mindre forøgelse af de anvendte luftfartøjers størrelse. I slutningen af 1951 anvendtes ca. 3.860 luftfartøjer til civil lufttrafik, ca. 600 nye luftfartøjer var i ordre, og deraf skulle halvdelen anvendes på internationale ruter. Det stigende militære behov gjorde det noget vanskeligt for flyvemaskinefabrikkerne at fremskynde den civile produktion, og derfor ville de i ordre værende civile luftfartøjer først kunne leveres i løbet af de kommende tre år. Hvis trafikken stadig forøgedes, kunne det derfor tænkes, at der ville opstå en vis mangel på lufttonnage.

Der blev ikke i årets løb indsat nogle bemærkelsesværdige nye typer på ruterne.

De typer, som efterhånden kom frem, var videreudviklinger af typer, som havde været i brug i de senere år. Den væsentligste forskel var en større kropplængde og en dermed følgende plads til flere passagerer, en større motorkraft, større bruttovægt samt en noget større fart. De største af de nye luftfartøjer udstyres med compound-motorer.

Udvidelsen af turistklassen til at omfatte en lang række internationale ruter har skabt et krav til luftfartøjer med flest mulige passager-pladser. De største luftfartøjer, som i øjeblikket anvendes på luftruterne, har, efter at være blevet udstyret med nogle mindre stole, plads til halvfems passagerer eller derover.

Reaktionsdrevne luftlinere.

Den mest betydningsfulde materielfornyelse i mange år er indsættelsen af reaktionsdrevne og propel-turbinedrevne luftlinere, der blev bebudet i 1951, og som er blevet virkeliggjort i indeværende år. Reaktionsdriften har pludseligt forøget flyvefarten med 50%, og den normale flyvehøjde er blevet ca. 5000 m. På slutningen af året var ni typer trafikflyvemaskiner i fire forskellige lande blevet prøveflyet, udstyret med reaktionsmotorer eller turbinemotorer. Den engelske reaktionsdrevne Comet og den propel-turbinedrevne Viscount var nået længst frem med prøveflyvningerne. Ca. 70 af disse to typer var i ordre, bestilt af syv luftfartselskaber i fem forskellige lande. Comet'en er allerede sat ind på ruten fra London til Sydafrika, og British European Airways har prøvet Viscount'en i regelmæssig lufttrafik.

I 1951 var det ti år siden de første reaktionsdrevne militære flyvemaskiner blev taget i anvendelse, og for et par år siden regnede man med, at der ville blive en voldsom efterspørgsel efter reaktionsdrevne og turbinedrevne luftlinere, men denne udeblev imidlertid. Grunden hertil er bl. a. den, at mange luftfartselskaber foretrækker at afvente de økonomiske resultater af flyvningerne med turbinedrevne luftfartøjer, inden de træffer endelig bestemmelse med hensyn til anskaffelse af de helt nye typer. Nogle af de stempelmotor-udstyrede luftfartøjer, som for tiden er under bygning, bliver konstrueret på en sådan måde, at stempelmotorerne kan erstattes af turbinemotorer. En ændring af eksisterende typer med stempelmotorer til turbinedrift vil være forholdsvis dyrt; det er langt billigere at forberede anvendelse af nye motortyper i de luftfartøjer, som er under bygning.

Helikoptere

De sidste par års forsøg med trafikhelikoptere har været tilfredsstillende og opmuntrer til fortsættelse, såfremt fabrikkerne kan levere større helikoptere. De fleste af forsøgene har været foretaget med eenmotorede luftfartøjer, som kunne medføre tre

passagerer, eller en største betalende last på ca. 450 kg. Britiske og amerikanske rapporter siger, at de nuværende driftsomkostninger for et sådant luftfartøj er ca. 75 cents pr. kilometer, hvilket er temmelig meget. Den eneste mulighed for at opnå en rentabel drift med helikoptere til en billetpris, som et større antal passagerer kan betale, ligger i forøgelsen af lasteevnen. Da man fik større flyvemaskiner, opnåede man en reduktion af driftsudgifterne. Det samme vil gøre sig gældende for helikopterens vedkommende. En engelsk regeringskommission, som har undersøgt helikopterens kommercielle muligheder, er kommet til det resultat, at en 20-personers helikopter, som anvendes på ruter, hvor den skal flyve 200—400 km mellem hver mellemlanding, kan komme ned på driftsudgifter, der svarer til den nuværende flyvemaskines på internationale ruter. På grundlag af de sidste fire års erfaringer er British European Airways fremkommet med planer til bygning af en helikopter til 40 passagerer, og en sådan type er allerede under forberedelse. Endvidere er der helikoptertyper, som kan medføre indtil 20 passagerer, under bygning til militær brug.

Andre luftfartøjstyper

Bortset fra udviklingen af turbinedrevne luftfartøjer — og de ovenfor nævnte store helikoptere — har året 1951 ikke vist nogen tendens i retning af bygning af helt nye typer. Der har været en del interesse for anvendelsen af bagudvendende stole i kabinerne, for derved at reducere risikoen for passagererne i tilfælde af havari, men endnu er der ikke blevet bygget nogen trafikflyvemaskine med bagudvendende sæder i hele kabinen.

Der har været en del tale om at bygge endnu større luftfartøjstyper end hidtil, men de nye projekter, der hidtil har været offentliggjort, drejer sig alle om luftfartøjer med en bruttovægt på 70 tons eller derunder, d. v. s. ikke større end de nu eksisterende typer.

Der er imidlertid forskellige faktorer, som taler for en forøgelse af den nuværende størrelse:

1) Indførelsen af reaktionsdrevne luftlinere med deres forholdsvis store brændstofforbrug (fordi forholdet mellem vægten af brændstof og luftfartøjets bruttovægt ved en given motorkraft synes at vise en gunstig tendens med forøgelsen af luftfartøjets størrelse).

2) Sammenstuvning af luftfartøjer over og i nærheden af lufthavne (fordi et luftfartøj på 100 tons bruttovægt er nemmere og hurtigere at betjene for flyveledelsen end to hver på 50 tons, der følger efter hinanden med den foreskrevne sikkerhedsafstand).

3) Forøgelsen af vægten og udgifterne til navigations- og radioudstyr og det dermed følgende ønske om at have store luftfartøjer, således at vægten af dette udstyr ikke gør et altfor dybt skår i nyttelasten.

I hvilket omfang den første af disse faktorer vil få indflydelse på bruttovægten af langdistance luftlinere, må foreløbig stå hen i det uvisse. Den primære virkning af den anden faktor kunne tænkes at blive anvendelsen af større luftfartøjer på de travle kortere ruter, hvor frekvensen — grundet på anvendelsen af forholdsvis mindre luftfartøjer — er så stor, at der skabes »trængsel i luften«, fremfor en forøgelse af de store luftfartøjer, nu anvendes på de lange ruter.

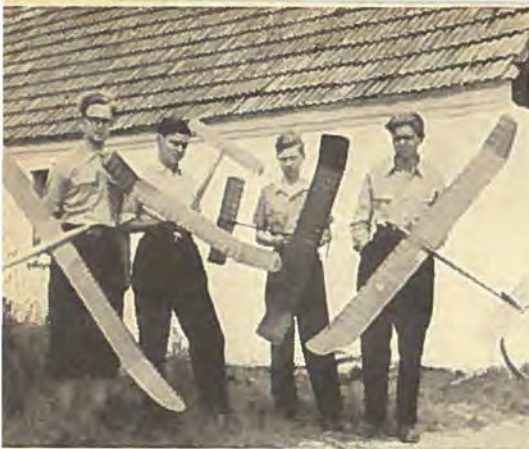


The "Bristol" Britannia . . . denne luftliner, der er specielt konstrueret til brug på de af B.O.A.C. trafikerede mellemlange og lange luftruter, vil — i forskellige udgaver — befordre 50 til 100 passagerer i lyddæmpede trykkabiner, som med de fire "Bristol" Proteus turbinemotorers rolige gang vil garantere passagererne den højeste standard af bekvemmelighed og næsten lydløs flyvning under alle klima- og driftsforhold.



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
 REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. A/S - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

993A



Danmark og Finland vandt den nordiske landskamp

Modelflyvelejren på Vandel

AEROKLUBBENS Vandel-sæson indledtes i ugen 30. juni til 5. juli med den årlige modelflyvesommerlejr og den nordiske landskamp i modelflyvning. Samtidig med, at den længe ventede sommer endelig ankom, tog en fortrop fra den 28. 6. fat på at indrette gård 80 til brug, og søndag den 30. strømmede modelflyverne ind fra alle egne af landet. I selve sommerlejren var der 58 deltagere fra 18 klubber.

Landskampen bragte imidlertid flere deltagere til i nogle af dagene, så der ialt var 79 på gården og dens annex, pejlehytten, — foruden adskillige modelflyvere, der kom på besøg en enkelt dag, især til landskampen.

Landskampenes udvikling

Selve landskampen fandt sted om aftenen, torsdag den 3. juli. Vejret blev ikke ønskevejr uden vind, idet der var en jævn nordvestlig vind. Men sigtbarheden var god, himmelen næsten klar, så der var tilstrækkeligt lyst, og den termiske indflydelse var ubetydelig.

I årene 1945—50 foregik landskampen efter ensartede retningslinier med fire mand med svævemodeller fra hvert land, og der blev fra 1946 fløjet med den nordiske A2-klasse. I 1950 var landskampen indlagt i det første uofficielle verdensmesterskab og blev fløjet i Sverige. Sidste år begyndte FAI's årlige fire verdensmesterskaber, og da vi gerne ville deltage i så mange som muligt af disse, blev landskampen et problem af økonomiske grunde.

Samtidig havde vi nået et højdepunkt i udviklingen af A2-modellerne, og materialsituationen tillod flyvning med andre typer. Sidste år blev der fløjet med gummimotormodeller i Finland som led i verdensmesterskabet, men uden Danmark og Norge.

I år indledte vi en ny epoke i landskampene, idet der blev fløjet med både svæve- og fritflyvende gasmotormodeller, mens der næste år (antagelig i Norge) skal flyves med gummimotor- og linestyrede gasmotormodeller og således afvekslende videre. Her ved får vi konkurrence i alle grupper af modeller og dermed forhåbentlig god udvikling i disse.

Finland og Danmark sejrede

Man kan eventuelt kombinere resultater af svævemodeller og gasmotormodeller, mens vanskeligt gummimotormodeller og linestyrede modeller, så eet enkelt sejrende land i hvert års konkurrence har man renonceret på. Der er nu to sejrende hold. I år blev det Danmark i A2 og Finland i D1. Konkurrencen flyves også individuelt, selv om det først og fremmest er en holdkonkurrence, og i år sejrede finnerne *Huhtinen* og *Järvi* i henholdsvis A2 og D1.

Det er anden gang, at Danmark sejrer med A2, mens det ellers har været Finland een og Sverige fire gange, så vi kan være godt tilfreds med resultatet. Iøvrigt viser resultaterne som de senere år, at Danmark, Sverige og Finland er nogenlunde jævnbyrdige med Norge en kende bagefter.

Billeder fra landskampen.

Fra oven: det svenske hold; finnerne *Järvi* og *Lumes*, der sejrede i D1; de individuelle vindere *Huhtinen* og *Järvi*; nordmanden *Knut Hagen*; nederst det danske hold — vinderholdet i A2, *Arne* og *Børge Hansen* med svævemodeller.

Klassen for de fritflyvende gasmotormodeller var interessant, eftersom det var første gang, vi konkurrerede samlet på dette felt. Det viste sig, at ingen af landene er nær så dygtige på dette felt. Der var adskillige fejlstarter og havarier, mens standarden for svævemodellerne var fin. Både fra norsk, finsk og svensk side blev der vist enkelte fine flyvninger, der lover godt, mens den danske indsats som ventet var svag, men vi hævdede os ved vore jævne resultater.

Konkurrencens organisation

Selv om en konkurrence med kun 16 deltagere er en lille konkurrence, var der dog lagt an på en stor, førsteklases organisation, som stort set lykkedes. De små konkurrencer er langt bedre end de store, fordi man kan nå at følge udviklingen og en stor del af de enkelte præstationer.

Forholdene i Vandel var gunstige, idet pladsen var fin, vejret pænt og vindretningen temmelig god. Endvidere stod der næsten 60 sommerlejrdeleger til rådighed, som i de forudgående dage var trænet op og instrueret, og de deltog alle i organisationen som tidtagere, afspæringsmandskab og forfølgelsesmandskab. Sidstnævnte fungerede i to halvdele, så alle også fik lejlighed til at se noget fremme på startpladsen. Forhåbentlig sætter deres erfaringer sig spor ved distrikts- og klubkonkurrencer.

Der var ansat tre perioder á tre kvarter med et kvarters pause mellem hver; men da det kneb med at komme i gang tidligt nok efter aftensmaden, og vinden medførte større tid til at få modellerne tilbage, blev pauserne strøget, så der blev tre perioder á en time fra kl. 1830 til 2130.

Svævemodelkonkurrencen

Efter forberedelser, vægt- og snorkontrol startede den første deltager ikke før 22 min. efter periodens begyndelse. Det var finneren *Helge Spring*, hvis særprægede model ikke fik meget højde på, så den kun opnåede 88 sekunder. Derimod fløj hans holdkammerat *Pentti Huhtinen* 267, konkurrencens største enkelttid. Finnerne førte efter første periode med 355 mod danskernes 344, svenskernes 324 og nordmændenes 272.

I anden periode opnåedes gennemgående lidt bedre resultater. Danmark fik 408 og kom foran finnerne med 752 mod 710. Sverige havde 674 og Norge 615. Så sidste periode tegnede spændende.

I den bevarede vi stillingen. Finnerne vandt kun to sekunder ind på os, mens de andre gik mere bagud. Det var dog først i sidste øjeblik, det blev afgjort. Mens *Arne Hansen* havde ligget fint de to første starter, opnåede han kun 147 sek. i sidste. *Børge Hansen* havde i de to første ikke været helt i topform, men trimmede og opnåede på et ret sent tidspunkt 212 — så dermed var sejren klar. *Arne*, som var kommet med som reserve for *Uffe Woldiche Christensen*, der trods sin første chance på landsholdet havde meldt afbud, blev individuelt nr. 2, mens svenskeren *Folke Lernegren* blev nr. 3.

Gasmotormodellerne

Gasmotormodellerne havde som nævnt ikke nogen høj standard. Men finneren *Olavi Lumes*, som er modelflyveinstruktør i Fin-

ANVENDELSE AF FLAPS

Gode råd til privatflyverne: kun ringe udslag ved start, stort udslag ved landing

I sin tid fremkom i NOTAM DANMARK under rubrikken »Særlige andre meddelelser« en redegørelse for anvendelsen af flaps, specielt under landing.

Erfaringerne har imidlertid vist, at denne meddelelse ikke har virket efter hensigten, idet der stadig forekommer en del meningsløse havarier som følge af forkert anvendelse af flaps såvel under start som under landing.

Emnet har iøvrigt været behandlet i utallige tidsskrifter om flyvning. Fine mænd inden for luftfartsteknikkens område har skrevet dyre artikler ledsaget af forklarende formler og kurver, som menigmand næppe har været i stand til at forstå.

I det følgende skal der forsøges at give en kort populær fremstilling af, hvad det er der sker, når flaps anvendes, og vi holder os til de her i landet hyppigst forekomne mindre luftfartøjstyper som Auster og KZ'erne.

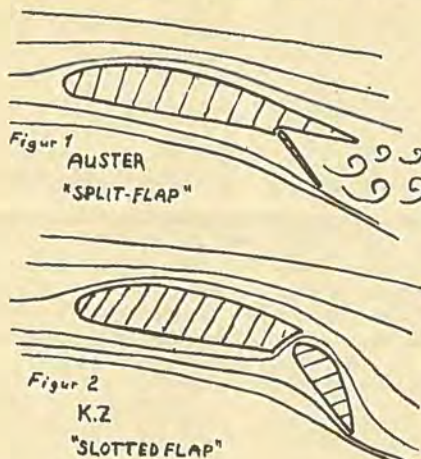
Flaps'ene på disse 2 typer af luftfartøjer er meget forskellige og virkningerne er som følge heraf også væsentlig forskellige.

Auster har splitflaps medens KZ'erne (KZ III og KZ VII) har slottede flaps.

Auster's split-flap

Lad os først se på Auster. Denne flap er indbygget i planet, således som det fremgår af figur 1.

Denne flap er stort set uanvendelig under start, idet man ved at udfælde flaps'ene ud over nogle ganske få grader ødelægger planprofilet. Man slår simpelthen et bræt ud fra profilet. Det er let at se, at der bliver en del skadelig modstand ved profilets bag-



kant, fordi dets form er blevet ødelagt. Luftmodstanden vil som følge af, at »brættet« er slået ned, vokse kraftigt, men opdriften kun i ringe grad. Jo mere flap, man udfælder, jo mere øges luftmodstanden, hvorimod opdriften ved denne type flaps kun bliver lidt forøget. Ved anvendelse af fulde flaps er opdriften ringe i forhold til luftmodstanden.

Det kan altså ikke nytte at foretage start med et luftfartøj udstyret med flaps af denne type ved anvendelse af fulde flaps, idet det store bræt vil virke bremsende på luftfartøjet, og man vil i praksis have forringet stigeevnen betydeligt. Dette har med-

ført flere alvorlige havarier på maskinerne, heldigvis dog uden at menneskeliv er gået tabt.

Under landing er det imidlertid ganske naturligt at anvende fulde flaps, når man betænker hvad det er man tilstræber, nemlig en stejl glidevinkel, uden at farten forøges.

For Austers vedkommende: Brug under start kun flaps med ganske få graders udfældning for at undgå den skadelige modstandsforøgelse. Ved landing derimod kan man anvende fulde flaps efter forholdene, idet man stadig bør tænke på, at denne flap først og fremmest er tænkt anvendt som luftbremse.

KZ'ernes slottede flaps.

For KZ's vedkommende er forholdet lidt anderledes som det også vil fremgå af figur 2.

Vi husker, at denne luftfartøjstype er udstyret med slottede flaps, hvilket betyder at planprofilet ved anvendelse af få graders flaps ikke bliver ødelagt, som tilfældet var med planprofilet på Austers. Ved f. eks. 15° flaps vil opdriften blive ganske betydeligt forøget, men luftmodstanden kun forøget i ringe grad. Bruger man imidlertid under start mere end 15° flaps, vil også KZ's planprofil blive ødelagt, og disse flaps vil også virke som luftbremse.

Ved landing bør man for at opnå den stejle glidevinkel altid give fulde flaps, idet f. eks. 15° ikke har tilstrækkelig virkning.

For KZ's vedkommende bør reglen derfor være: brug aldrig mere end 15° flaps under start og i landing altid mere end 15° flaps.

Dette er ikke regler udarbejdet med regnestok. Det er sunde praktiske regler, som det er værd at følge, såfremt man vil undgå tåbelige havarier med tab af kostbart materiel og evt. af menneskeliv.

lands Flygförbund, lavede dog en fin flyvning på 253 sek., men modellen fløj bort, og hans reservemodel var bortfløjet under trimning, så han var ude af spillet.

Svenskeren Bo Sterner havde ligeledes en flyvning på 240 sekunder, men fik noteret 0 i de to sidste. Hans landsmand Rolf Hagel opnåede kun 22 sekunder i bedste start.

Nordmændene var bedre, især Knut Hagen, som imidlertid umiddelbart før første periodes udløb fik annulleret en fin flyvning, fordi motortiden var for lang. Da han havde misforstået dette og troet, den var o. k., gav dette anledning til nogle forøvrigt yderst fredelige diskussioner i dommerkomiteen, og de blev yderligt komplicerede ved, at konkurrenceledelsen havde foretaget en regnefejl. Derved blev Hagen i Ritzau-meddelelsen annonceret som individuel vinder, men det blev senere på aftenen ændret.

Have Hagen omhyggeligt hos sit eget tidtagerhold fået sin motortid oplyst, havde han kunnet omstarte, så han og Norge havde vundet.

Nu blev det finnerne med 623 sek., Norge blev nr. 2 med 551, Danmark 3 med 504 og Sverige (som man havde anset for stærk på dette område) sidst med kun 272 sek. Svenskerne havde dog ikke deres bedste mand, Börje Börjesson, da han skulle til Wakefield.

Det danske hold lavede ingen imponerende flyvninger med sine danske motorer, men de lavede heller ingen dårlige. Mogens Erdrup, der kun mødte op med en gam-

mel, men gennemprovet model, fik planbrud i anden periode, men fik »forbundet« bruddet og nået at starte igen. Han fløj naturligvis bedre både før og efter konkurrencen end i denne. Sådan går det jo.

Præmieuddelingen

Den officielle afslutning på landskampen fandt sted fredag eftermiddag ved et kaffebord for alle deltagerne i lejren.

Her holdt modelflyverrådets formand, Knud Flønsted-Jensen, samt de tre øvrige holdledere, Aarne Ellilä (Finland), Per Hoff (Norge) og Ragnar Odenman (Sverige), taler, og præmierne blev fordelt. Den gamle vandrepokal for svævemodeller, som finnerne havde udsat, var jo blevet vundet af Sverige i 1950. Den nordiske modelflyvepokal blev taget i brug igen sidste år, men gælder kun landskampene med gummi-motormodeller.

Nu har vi imidlertid fået en ny vandrepokal, udsat af de udenlandske luftfartselskabers repræsentanter i København og betitlet »Copenhagen Airlines Representatives Clubs Pokal«, som Danmark altså vandt første gang. Derimod må det blive et andet lands tur til at fremskaffe en i D1.

Huhtinen fik et flot askebæger med en DC-6-model, udsat af »Vi flyver«, der iøvrigt foretog en reportagerejse til lejren.

Järvi fik et fint stopur, udsat af Familie-Journalen, og de øvrige holddeltagere nogle små erindringer. Hver deltager fik det nye KDA-emblem.

Efter præmieuddelingen rejste først danskerne og næste morgen de udenlandske gæster. Finnerne fortsatte til Wakefield-VM i Norrköping. De rejste pr. bil.

Sommerlejren

Selve sommerlejren forløb planmæssigt og var begunstiget af fint vejr. Kun onsdag kunne der p. gr. af stærk vind ikke flyves. Vagn Petersen (207) vandt atter i år A1 med 559 sek., Per Nilsson (208) blev den første vinder af den nye sommerlejr pokal, udsat af Dansk Modelflyve Industri, med 613 sek.

Finnen Spring vandt C med 479 sek., fulgt af Karl E. Widell (105) med 120. Widell vandt D med 300 sek.

I linestyling var 508 fra Nykøbing Mors næsten eneherskende. Jørn Leith vandt F med 125,7 km/t og Jørgen Kibsgård kunstflyvning.

Konkurrencen om smukkeste byggede model blev vundet af Vagn Petersen med en flot gasmotormodel. Han fik ved præmieuddelingen i dag middag KLM-pokalen overrakt af salgschef Stilling fra KLM.

Fuglsøpokalen for bedste individuelle lejrpræstation gik til Ove Horning (508), hvis klubhold også vandt holdkonkurrencen.

Lejren blev ledet af Per Weishaupt, der havde to glimrende hjælpere i Svend Terp, der tog sig af selve lejren og dens konkurrencer, samt af Jørgen S. Petersen, der tog sig af landskamparrangementet.



Lockheed F-94, der flere gange har været afbildet i FLYV, indsættes nu i forsvaret af USA i denne version F-94C Starfire. Bag radarskærmen i næsen sidder bevæbningen, 24 raketter. Normalt dækkes munderne af lemmene, der her ses åbne.

Tre hangarskibe på besøg

Danmark havde i sidste måned besøg af hele tre hangarskibe. Det hollandske „Karel Doorman“ og det engelske „Implacable“ besøgte København, mens det engelske „Indefatigable“ var på besøg i Århus.

*

Kunstflyvningsholdets premiere

Da general Ridgway den 4. juli besøgte Karup, havde flyvevåbnets kunstflyvningshold, som vi omtalte i sidste nummer, sin officielle „premiere“. Ridgway gratulerede holdet for den dygtige opvisning. Senere på måneden skulle holdet deltage i en konkurrence i Belgien mod tilsvarende hold fra andre lande.

Danske stednavnsforkortelser

En række danske civile og militære flyvepladser har fået tildelt kodebetegnelser. Her er de sammen med de hidtidige:

Ålborg	OYAV
Esbjerg	OYEB
Frederikshavn	OYFH
Herning	OYHG
Karup	OYKA
København (Kastrup)	OYCH
København (Skovlunde)	OYSL
Nakskov	OYNS
Odense	OYOD
Ronne	OYRN
Skrydstrup	OYSP
Sonderborg	OYSB
Vandel	OYVA
Værløse	OYVL
Åbenrå	OYAB
Ålborg	OYYT
Århus (Tirstrup)	OYAH

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret. Flyvevåbnet.

Efternævnte befalingsmænd er indtrådt på elementar-flyvekursus 1952-I til uddannelse som artilleriflyvere:

Premierløjtnant A. T. M. Heide.

Løjtnanterne af reserven B. L. Johansen, S. P. Petersen og K. A. Petersen, alle fra artilleriet.

Aftjent sekundløjtnant af hærens flyvertropper Holger Pedersen (sjællandske flyverafdeling) er udnævnt til flyverløjtnant af 2. grad af reserven fra den 10/5 1952 at regne.

Kontraktansat lagerassistent G. G. Olausson ansættes som materieforvalter i forsvarets 11. lønningsklasse.

Kontorist i aspirantstilling i flyvevåbnet Ingo Marie Nielsen, ansættes som kontorist i flyvevåbnet fra den 1/9 1951 at regne.

Tilsynsførende i kostforplejningen Stefan Pater ansættes som forvalter.

Der er tillagt løjtnant af reserven i flyvevåbnet K. Andresen Sørensen midlertidig grad som kapteinløjtnant af reserven i flyvevåbnet for det tidsrum, i hvilket han forretter tjeneste som forbindelsesofficer ved Grønlands kommando.

Ordensdekoration.

Generalløjtnant C. C. J. Forsler, chef for flyvevåbnet, K1 af D. og Dbm.: Storkorset af den svenske Sværdorden.

Hærens Flyveskole 40 år.

Den 2. juli var det 40 år siden, at Hærens Flyveskole blev oprettet. Dagen forløb i stilhed bortset fra, at chefen for flyvevåbnet generalløjtnant C. C. Forsler havde inviteret nogle af sine gamle kammerater til en privat middag.

Hærens flyveskole havde en meget beskedent start. Det begyndte med en enkelt flyvemaskine, et B & S monoplan, der tilhørte kaptein T. Grut af ingeniorkorpset, og som denne vederlagsfrit overlod hæren. Flyveren Peter Nielsen blev engageret som lærer, og under ledelse af premierløjtnant J. B. Ussing påbegyndtes den første militære flyveruddannelse, der foruden Ussing selv omfattede premierløjtnanterne Hammel og Nørgaard.

Den nyoprettede Hærens Flyveskole blev underlagt generalstabens Fæstningssektion, hvis chef tillige blev „Kommandør for Hærens Flyveskole“. Hærens Flyveskole blev efter hærloven af 1922 til „Flyverkorpsen“; hærloven af 1932 ændrede dette til „Hærens Flyvertropper“, og endelig har den sidste forsvarslov skabt det for hær og søværn fælles „Flyvevåbnet“.

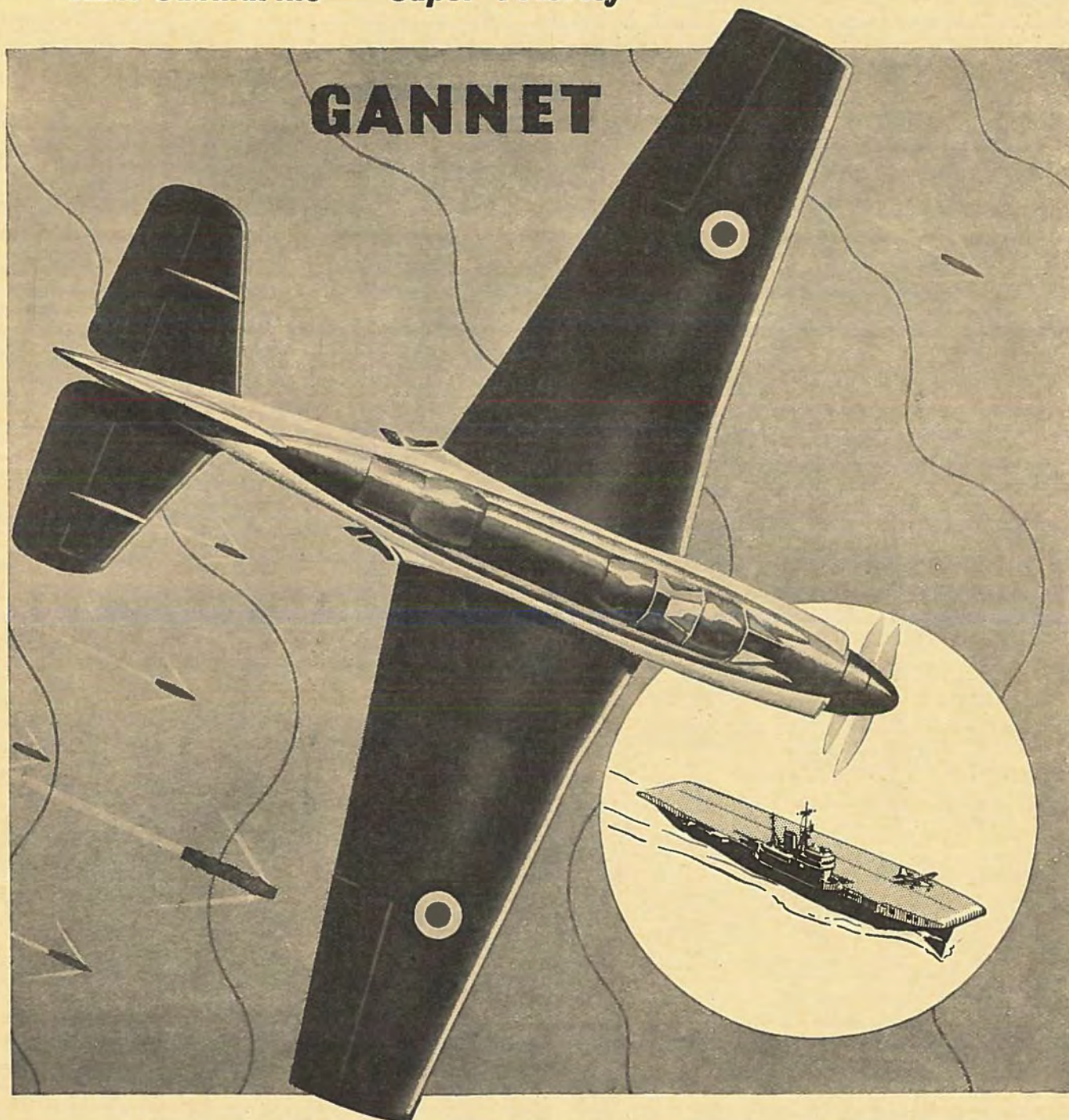
Udvidelse af danske flyvestationer

Forsvarsminister Harald Petersen gav i radioen den 2. juli en oversigt over udbygningen af det danske forsvar. Heraf fremgik, at der til bygning af fælles forsvarsanlæg for NATO-styrker i Danmark skal anvendes ca. 240 millioner kroner, af hvilke Danmark selv yder halvdelen, mens resten ydes af andre NATO-lande. Af disse penge skal 26 mill. kr. anvendes til det militære telefonnet. Resten går til udbygning af Karup, Skrydstrup, Ålborg, Vandel, Tirstrup og Værløse-flyvestationerne. På disse pladser skal der desuden bygges kaserner for 75 mill. kr., som Danmark selv skal udrede. NATO-flyvepladserne udbygges efter ensartede retningslinier, der gør det muligt at supplere et lands eget luftforsvar også i fredstid gennem stationering af styrker fra allierede lande. Det har været overvejet, hvorvidt en sådan stationering i Danmark vil kunne gennemføres, og på hvilke vilkår.



Klargøringen af Republic Thunderjets på SAS-flyveværftet fortsættes nu i eget tempo. Her ses nogle af de mange jetjagere, inden plastikovertrækket er taget af. Behandlingen blev omtalt i nr. 5 side 88.

Anti-Submarine — Super Priority



FAIREY

THE FAIREY AVIATION CO. LTD. • HAYES • MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark, Norge, Sverige og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark

Førerskab kræver stadig nye præstationer



*Hurtigere
end en kop kaffe kan*

Lockheed Starfires

ødelægge et angribende
luftfartøj.

UTROLIGT — men på mindre tid end de
par minutter, det tager at drikke en kop
varm kaffe, kan en Lockheed *Starfire*
(F-94 C)

være i luften uden forudgående
opvarmning —

stige 11.200 meter i al slags vejr —
automatisk lokalisere en fjendtlig
bomber —

ødelægge angriberen uden at kunne
se den.

Ja — den to-mands besætning behøver
overhovedet ikke at have set bomberen,
de ødelagde.

I dag bliver disse reaktionsdrevne Lock-
heed interceptor-jagere, som er konstru-
eret til anvendelse under alle vejrforhold,
leveret til U.S. luftstyrker til 24 timers
bevogtningstjeneste ved U.S.A.s grænser
og vigtigste byer. Det giver luftvåbenet
en hurtigt stigende jet-jager, der så at
sige er automatisk — forløberen for
luftfartøjer, som virkelig kan flyve og
kæmpe selv.

Starfire's hjernecenter kan lokalisere
angribende bombere i de mørkeste og
mest stormfulde nætter. Dens enestående
raketbevæbning kan ødelægge den største
bomber, som endnu har været bygget.

Starfire er et nyt eksempel på en Lock-
heed konstruktions udviklingsmulighed
— man har skabt en endnu mere yde-
dygtig type af et eksisterende luftfartøj.
Dette fremmer udvikling og produktion,
og det formindsker omkostningerne. *Star-
fire* er en videreudvikling af Lockheed
F-80 *Shooting Star*, som har vundet be-
rømmelse i Korea. Lockheed er verdens
førende konstruktør af jet-luftfartøjer.

Lockheed
Aircraft Corporation

Burbank, California and Marietta, Georgia

*Look to Lockheed
for Leadership*

Lockheed

SKABER ET CENTRUM FOR ELEKTRONISKE UNDERSØGELSER

Endnu ikke offentliggjorte konstruktioner fra så at sige samtlige elektroniske fabrikker i U.S.A. er genstand for stadige undersøgelser på Lockheed Aircraft Corporation's elektroniske laboratorium i Burbank, Californien.

Dette laboratorium er et af Amerika's største clearingcentraler for elektronisk viden. Det blev oprettet af Lockheed for at fremskaffe det sidste nye indenfor den videnskabelig, som beskæftiger sig med automatisk styring, til brug i sådanne Lockheed luftfartøjer som den første U.S. All-Weather Interceptor, F-94, Marinens Constellation radar-skildvagter WV-1 og WV-2, og de nye dødbringende typer af P2V Navy patrol bomber til u-båds-krig.

SÆRPRÆGET FREMGANGSMÅDE

Lockheed's anvendelse af elektroniske installationer adskiller sig væsentligt fra mange andre flyvemaskinefabrikker. Hos Lockheed lægger man vægt på anvendelsen af elektronisk tilbehør og ikke på fremstillingen. Grunden hertil er den, at Lockheed ved konstruktionen af en ny type først og fremmest tager hensyn til den specielle opgave, som typen skal anvendes til. Lockheed, som ved, hvad det pågældende luftfartøj skal kunne præstere, ønsker at kunne vælge frit imellem alle fabrikkers samtlige frembringelser for at kunne få det mest moderne elektroniske udstyr, der er nødvendigt, for at luftfartøjet kan opfylde sin mission.

Lockheed gør mere end at anvende eksisterende elektronisk udstyr. Det sker, at netop den anordning, som skal bruges til gennemførelse af et specielt job, ikke forefindes. I så tilfælde går Lockheed-videnskabsmændene i gang med undersøgelser, og meget ofte finder de frem til en helt ny konstruktion. Detaljerne for denne leveres så videre til en elektronisk fabrik, hvor den bliver fremstillet.

TYPISK EKSEMPEL

Amerikas første All-Weather Interceptor, Lockheed F-94, er et af resultaterne af Lockheed's politik. Da Lockheed ikke selv fremstiller elektronisk udstyr, er firmaet ingen konkurrent, og det kan virke i nøje samarbejde med firmaer, som fremstiller elektronisk udstyr, såvel som med U.S. luftstyrker. Resultatet af denne fremgangsmåde er F-94, som elektronisk set er mindst 20 år forud for konkurrerende luftfartøjer.

Dette førerskab er en væsentlig grund til, at Lockheed tager så mange førsteklases elektroniske eksperter til sig.

OVER ATLANTERHAVET I PRIVATFLYVEMASKINE

Max Conrad besøgte Danmark i sin Piper Pacer

DANMARK fik midsommerbesøg af en amerikansk flyver, der kom den lange vej fra Minneapolis i en lille Piper Pacer 135 privatflyvemaskine.

Det var flyveren Max Conrad, der i dagspressen går under navnet »den flyvende fader«. Nu findes der jo også andre flyvende fædre, men da han har 10 børn, kan han måske bedre end andre gøre krav på titlen.

Conrad fløj fra Minneapolis for at gøre propaganda for en fest i byen ovre i Skandinavien, hvorfra mange af byens og omegnens beboere stammer. Han fløj via Washington, Goose Bay, Bluie West 1, Island og Skotland til Norge, hvorfra han via Göteborg og Ålborg nåede København den 23. juni og dagen efter fortsatte til Stockholm.

20 år tidligere ville han være blevet verdensberømt for sådan en tur og modtaget af titusinder i lufthavnen. Nutildags går en sådan flyvning mere stille af, og de færreste ved, at han allerede i 1950 foretog en tilsvarende flyvning til Rom og tilbage igen.

En veludrustet maskine

Mange forsøgte i årene mellem krigene at overflyve Atlanten i enmotors flyvemaskiner. For nogle lykkedes det, for andre ikke. Dengang var maskiner og motorer ikke så pålidelige som idag, og hjælpemidlerne var få. Idag er det en relativ nem sag, men dog alligevel en præstation, som man må beundre, selv om man på den anden side må håbe, at eksemplet ikke smitter, for det er og bliver en hasarderet sag at flyve over så store havstrækninger med en motor.

Piper Pacer er udstyret med en 125 hk Lycomingmotor og er normalt 4-sædet ligesom KZ-VII. Den er en smule mindre i dimensioner end KZ-VII og har lidt højere præstationer. Versionen 135 er udstyret med en stilbar Sensenich-propel.

Conrads maskine, som han også benyttede i 1950 og har brugt til non-stop-flyvninger på rekordtid over det amerikanske kontinent, var naturligvis forsynet med specielt udstyr, som han foreviste for FLYV i Skovlunde. Agtersæderne er erstattet med et par store tanke, der forøger kapaciteten fra plantankens 136 liter til ialt ca. 800 liter, hvilket giver ham en varighed på hele 30 timer. Så langvarige flyvninger skal atlantehavsturen ikke give, med mindre der bliver meget stærk modvind, men han har haft brug for varigheden på rekordturen over USA, der varede 28 timer, og hvor tankene iøvrigt ikke kunne fyldes helt, for at maskinen ikke skulle overskride den tilladte fuldvægt for rekordklassen, så af den grund måtte han lette den for mest muligt andet for at kunne tage benzin nok med. Således medførte han ikke kort på denne tur.

Det kan lade sig gøre i USA, fordi radiohjælpemidlerne er så fuldkomne. Maskinen var udstyret med to VHF-anlæg og et MF-anlæg samt radiokompas, og instrumentbrættet var iøvrigt noget større end sædvanligt med fuldt udstyr til instrumentflyvning. På USA-turen snakkede han sig bare frem ad luftvejene i stedet for at anvende kor-

tene. På atlantehavsturene stod han i hyppig forbindelse med landstationer og vejrskibene.

Man skal benytte sin radio

I det hele taget gør Conrad også hjemme propaganda for, at privatflyverne i større grad skal benytte sig af radioen og dens muligheder. Radioen gør de små flyvemaskiner anvendelige også over meget store strækninger. Men mange, der har radio, lader være at bruge den, fordi de er bange for den særlige fraseologi. Den klarer Conrad sig imidlertid udmærket uden. Han taler ganske almindeligt, som når han snakker i telefon.

Til højre for førersædet havde han et lille pumpeanlæg, hvormed han kunne pumpe benzin fra de store reservetanke op i plantankene. Han havde også en oliedunk, hvormed han fra førersædet kunne supplere motorens olieforsyning.

Maskinen havde også et fint elektrisk udstyr. Ikke alene var der lys i loftet, så vi bedre kunne studere indretningen i den mørke hangar, men i venstre planforkant havde han to kraftige projektorer.

Piper Pacer har en praktisk rejsehastighed på ca. 200 km/t.

28.000 flyvetimer

Max Conrad er ikke nogen grønskolling som flyver. Tværtimod er han, hvad flyvetimer angår, en af de mest erfarne. Han har fløjet siden 1926 og åbenbart fløjet meget, for han har ialt 28.000 timer, hvilket kun få af de mest erfarne trafikflyvere er nået op på. Normalt flyver han 100 timer om måneden. Han har haft flyveskole og de sidste år beskæftiget sig med mere originale former for flyvning.

Han er en ejendommelig blanding af en idealist og en eventyrer. En idealist med amerikansk sans for reklamemageri. Når han kommer tilbage, vil han søge at få et eller andet stort firma til at støtte en plan for at gøre børn air-minded ved at give dem gratis rundflyvninger i atlantehavsmaskinen. Han har også andre planer om originale flyvninger, så han kan tjene til livets ophold for sig og sin store familie. Iøvrigt kostede turen ikke ret meget. Udgifterne til benzin og ophold på turen frem og tilbage beregnede han kun til 175 dollars — og så havde han endda fået en enorm regning på 40 dollars på Island for landingsafgift, parkering og »service« — det sidste havde han ikke set noget af.

Conrad er også komponist — altså en kollega til vor hjemlige *Gotfred Madsen*. Conrad komponerer både religiøse og verdslige sange og medbragte en plade, hvor han på den ene side havde sat musik til digtet »High Flight«, mens der på den anden side var en komposition, som han fortalte, han havde skrevet på sin første atlantehavsflyvning, betitlet »Green Water«. Pladerne blev spillet ved festen i Skovlunde, hvor han blev belønnet med stort bifald.

PW.

TO 60-ÅRIGE



Direktor Einar Dessau.

En af flyvningens trofaste tilhængere, næstformanden i Kongelig Dansk Aeroklub, direktør Einar Dessau fyldte den 17. juli 60 år. Einar Dessau har været dansk flyvesport en god mand i mange år. Allerede som ganske ung begyndte direktør Dessau at interessere sig for den praktiske flyvning, idet han sammen med sin studiekammerat, den senere civilingeniør Johan Ernst Nyrop, så tidligt som i 1909 gik i gang med glideforsøg i Ulvedalene i Dyrehaven med et luftfartøj, som de to unge mænd selv havde konstrueret. Einar Dessau slap aldrig sin interesse for flyvning; han var en af de første, som i årene 1919–20 og derefter benyttede flyvemaskinen som befordringsmiddel; han fik selv senere certifikat som privatflyver; han var i adskillige år formand for den tidligere svæveflyverunion og omfattede denne post med den aller største interesse; Einar Dessau har endvidere i mange år udrettet et meget stort arbejde som medlem af aeroklubben bestyrelse, hvori han nu er næstformand. Det er derfor med den største glæde, at FLYV fejrer sin lykønskning til de mange, der allerede har lydt i anledning af den runde fødselsdag.



Kaptajn E. Sætter-Lassen.

En af dansk flyvnings pionerer, kaptajn E. Sætter-Lassen fyldte den 15. juli 60 år. Sætter-Lassen, der var uddannet som ingeniør, blev elev på Hærens flyveskole i 1916, hvor han forrettede tjeneste, indtil han i 1928 gik over i det nuværende Dansk Industri Syndikat, hvor han nu er direktør. Sætter-Lassen var lige fra den første tid en fortræffelig flyver og en førsteklases flyveinstruktør, og mange tidligere flyveelever vil med taknemmelighed minde hans grundige undervisning i flyvningens mysterier. Hans tekniske kunnen kom også flyvningen til gavn, både som flyvetechnisk medarbejder hos Nielsen & Winther, da dette firma under krigen 1914–1918 byggede flyvemaskiner, og som teknisk rådgiver og praktisk indflyver for Hærens tekniske Korps, da dette gav sig af med bygning af flyvemaskiner. Efter at Sætter-Lassen var blevet knyttet til Industri Syndikatet, var det hans store våbentechniske viden og indsigt, som kom den militære flyvning til gode. Det var derfor med fuld ret, at ældre og yngre flyvere hylkede flyvepioneren på hans 60-årige fødselsdag.

Nogle tal fra Civil Air Patrol i USA.

CAP, som nogle af vore unge flyveinteresserede medlemmer får lejlighed til at besøge i år, har haft en meget stor tilgang af medlemmer i 1951. Organisationen omfatter 52 distrikter (Wings) med ialt 1536 afdelinger og underafdelinger. CAP fik omtrent 29.000 nye medlemmer (kadetter) i 1951, og det bragte medlemstallet op på 42.383 kadetter foruden 34.500 voksne medlemmer.

Antallet af flyvetimer, som CAP's flyve-maskineejende medlemmer præsterede i årets løb, var over 20.000, og alle disse mange flyvetimer var forbundet med en frivillig gennemførelse af en eller anden humanitær opgave, f. eks. eftersøgning efter forsvundne luftfartøjer, flyvninger for Røde Kors o. l.

Ved udgangen af 1951 rådede CAP over ca. 9.000 radiostationer, hvoraf 85 % var mobile. Det er den største radioorganisation under en ledelse, og den vil kunne få uvurderlig betydning, såfremt de normalt eksisterende meddelelsesmidler af en eller anden grund skulle svigte.

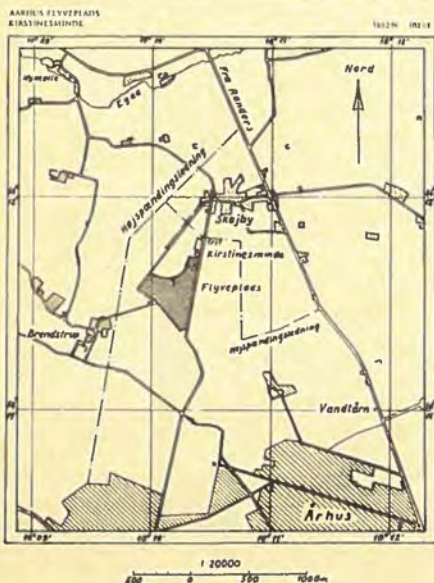
Civile luftfartøjer omdannes til militær anvendelse.

Den amerikanske regering har meddelt, at der skal anvendes et beløb på 10 millioner dollars til ombygning af 400 civile trafikflyvemaskiner, således at disse kan stå til rådighed som reserve-luftflåde i tilfælde af krig. Det drejer sig udelukkende om firemotorede flyvemaskiner, og de fire hundrede luftfartøjer omfatter så at sige hele den nuværende kommercielle, firemotorede luftflåde, og herunder Douglas DC-4 og DC-6, Lockheed Constellations og Boeing Stratocruiser. Ændringsarbejderne, som er blevet påbegyndt og som vil vare omtrent et år, foretages af de luftfartselskaber, som ejer luftfartøjerne. I tilfælde af krig vil USA straks indkalde „reserve-luftflåden af 1' linie“; denne udgør 90 % af samtlige udpegede luftfartøjer.

★

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup.

Antallet af passagerer i juni måned var ialt 55.171 mod 44.215 året forud. Mængden af fragt var 531 tons, post 166 t, bagage 600 t. De tilsvarende tal for 1951 var henholdsvis 445 t, 166 t og 473 t.



Århus privatflyveplads, Kirstinesminde

Beliggenhed: ca. 4,5 km NW for Århus og ca. 500 m SSW for Skejby. Omgivelser agerland, overflade græs. Afmærkning: rødhvide markeringsbrædder langs begrænsningerne. Højde over havet 57 meter. Vindpose ved nordlige begrænsning. Hindringer: Gården Kirstinesminde med hangarer i pladsens nordlige hjørne samt højspændingsledninger 100–150 meter vest, nord og øst for pladsen.

Telefon Skejby 47. Adresse: Århus privatflyveplads, Kirstinesminde, Skejby pr. Århus. Ejer: Århus kommune. Drives af V. Sylvest Jensen, Hillerød. Tjenestetid 0700–solnedgang (vinter dog solopgang–solnedgang).

Der findes flyvepladsleder, men ikke flyveledelse, flyveradiotjeneste eller flyvevejrtjeneste. Pladsen er godkendt som midlertidig offentlig landingsplads til opvisninger, skole-, taxa- og anden erhvervsmæssig flyvning samt privatflyvning. Den må kun benyttes om dagen og VFR-forhold af mindre luftfartøjer. (Fra NOTAM-Danmark 25/6-52).



A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

TALLENE FRA FLYVELOTTERIET

Signe Skafte Møller nåede de 2000

SA sluttede dette års flyvelotteri, og resultatet blev et salg på 78.626 lodsedler. Alle parter havde selvfølgelig helst set, at dette tal var blevet større, fordi omkostningerne er præcis de samme, hvad enten der sælges lidt eller meget, og fordi der så var blevet flere penge til rådighed til flyverådernes arbejde for klubberne. Mange af klubberne har gjort et stort og påkommelsesværdigt salgsarbejde, men — der er også nogle, hvis medlemmer har været lidt træge. Alle de, der lagt kræfter i salgsarbejdet, skal imidlertid have hjertelig tak, og denne tak skal i særdeleshed rettes til de enkeltpersoner, som har præsteret en god personlig indsats. Langt forud for alle andre af de energiske sælgere står frk. *Signe Skafte Møller* som et lysende eksempel. Hun har ved et arbejde formået at sælge 2.000 — to tusinde — lodsedler. Tænk, hvis der havde været flere af samme type, så havde vi været i stand til at sælge mange flere lodsedler, end vi oprindeligt fik tildelt. Og hvordan fik Signe Skafte Møller så solgt alle de mange lodsedler? Simpelthen ved at tage sin cykel og køre ud på landet om aftenen og i weekend'en. Hun inddelte egnen omkring Hillerød og Birkerød i distrikter, og så kørte hun fra gård til gård, forklarede hvad det drejede sig om og fortalte om de mange gode gevinster, og på den måde fik hun solgt sine to tusinde lodsedler. Prov at regne ud, hvor stort salget ville være blevet, hvis hver klub havde haft en lige så energisk sælger. Vi er over halvfems klubber landet over.

En oversigt over salgresultatet viser, at klubsalget er gået tilbage med mere end 13.000 lodsedler. Motorflyveklubber er gået lidt tilbage, modellflyveklubber har haft et lidt større salg, hvorimod svæveflyveklubber har solgt over 12.000 færre lodsedler end året forud, således at det samlede klubsalg kun ligger på 44.378 lodsedler i modsætning til 57.791 i 1951. Salgsresultatet fordeler sig iøvrigt således:

	1952	1951
Motorflyveklubberne	12.984	14.071
Svæveflyveklubberne	17.645	29.808
Modellflyveklubberne	14.549	13.912
Kiosker i provinsen	7.995	11.029
» København	3.566	3.105
Boghandlere	1.742	2.008
Falck	2.987	3.885
Andre sælgere	17.158	6.596
	78.626	84.414

Rækkefølge af klubber, som har haft det største salg:

1. Aviator, Ålborg	3305
2. Århus flyveklub	2500
3. Sportsflyveklubben (Motorsektion)	2394
4. Fyens flyveklub	2325
5. Vestjysk flyveklub	1950
6. Polyteknisk flyvegruppe	1600
7. Ringsted svæveflyveklub	1500
8. Odense model-flyveklub	1175
9. Frederikshavns svæveflyveklub	1085
10. Havdrup-Solrød svæveflyveklub	1004
11. Kolding svæveflyveklub	1000
12. Windy modellflyveklub	1000
13. Meteor modellflyveklub	900

14. Sportsflyveklubben (modelsektion)	880
15. Ørnen modellflyveklub	835
16. Næstved svæveflyveklub	810
17. Odense svæveflyveklub	804

Motorflyveklubber

Klub	modt.	retur	solgt
Århus	3000	500	2500
Fredericia	300	—	300
Frederiksborg amt ..	400	—	400
Fyens flyveklub	3000	675	2325
Holstebro	500	—	500
Kolding	400	—	400
Midtjysk (Herning) ..	500	—	500
Nykøbing F.	500	—	500
Sportsflyveklubben ..	2485	91	2394
Thisted	300	—	300
Vejle	300	—	300
Vestjysk (Esbjerg) ..	6000	4050	1950
Varde	1000	350	650
	18685	5701	12984

Svæveflyveklubber

Klub	modt.	retur	solgt
Århus	2500	1980	520
Ålborg	6045	2740	3305
Frederikshavn	1500	415	1085
Birkerød	400	108	292
Rønne	1500	931	569
Esbjerg	500	—	500
Nykøbing F.	250	—	250
Havdrup-Solrød	1200	196	1004
Herning	300	—	300
Kolding	1000	—	1000
Køge	600	142	458
Nykøbing S.	100	—	100
Næstved	1000	190	810
Odense	3000	2196	804
Polyteknisk Flyvegr. ..	2200	600	1600
Randers	200	—	200
Ringsted	1800	300	1500
Silkeborg	400	—	400
Skive	300	—	300
Slagelse	250	—	250
Sportsflyveklubben ..	1000	791	209
Stamgruppen	100	—	100
Struer	200	—	200
Vejle	500	150	350
Viborg	750	261	489
Vordingborg	300	—	300
Nakskov	750	—	750
	28645	11000	17645

Modellflyveklubber

Klub	Modt.	retur	solgt
Progress	225	119	106
Sportsflyveklubben ..	1350	470	880
Nyelandsvejens skole, Kbh.	750	140	610
Windy, Kbh.	1000	—	1000
Pingvinen, Kbh.	50	—	50
Typhoon, Kbh.	200	151	49
Gentofte	350	127	223
Smut, Kbh.	100	52	48
Stunt, Kbh.	50	—	50
Termik, Frederiksværk	250	113	137
Lynet, Kbh.	100	65	35
Flying old fellows....	75	—	75

Ikaros, Haslev	150	50	100
Vingerne, Slagelse....	250	158	92
Mågen, Roskilde	300	—	300
Ørnen, Næstved	1000	165	835
Nykøbing F.	250	20	230
Holbæk	200	—	200
Køge Elite	300	207	93
Meteor, Dianalund ..	1000	100	900
Haraldsted	100	—	100
Ternen, Næstved	550	268	282
Nyborg	100	34	66
Hårslev	250	—	250
Aviator, Ålborg.....	250	50	200
Tempo, Præstbro	200	156	44
Hjorring	500	—	500
Swift, Viborg	700	100	600
Agaton, Århus	700	—	700
Star, Nykøbing M. ..	300	245	55
Bakkebo, Nr. Snede ..	20	—	20
Falken, Ålestrup	300	100	200
5-5, Karup	80	—	80
Djursland	1000	470	530
Thunder, Randers....	500	—	500
Farso	250	115	135
Fredericia II	500	436	64
Vejle	200	—	200
Kolding	250	—	250
Vestenvinden, Esbjerg	800	291	509
Horsens	500	244	256
Storken, Ribe	300	130	170
Speed, Rødding.....	500	317	183
Special, Fredericia ..	200	—	200
Rødby	225	30	195
Aerosport, Kbh.	750	195	555
Odense	1175	—	1175
Cumulus, Støvring ..	50	—	50
Bagsværd	25	20	5
Argus, Silkeborg	500	110	390
Eagle, Kbh.	100	28	72

19825 5276 14549

Rødby og Aerosport er ikke modellflyveklubber, men af praktiske grunde henført hertil.

TRAFIKFLYVENYT

KLM flyver væddeløbshest nr. 100 over Atlanten.

I perioden 12.—22. juni har KLM transporteret 20 værdifulde væddeløbsheste fra Irland og Frankrig til Amerika i fire flyvemaskiner. Væddeløbshestene, som tilhørte Aga Khan, er overført til nye ejere i USA. Den 26. juni transporteredes andre tre væddeløbsheste fra London til New York. Imellem dem var hest nr. 100, som er fløjet over Atlanten siden denne specielle fragttjeneste påbegyndtes i februar 1951.

Air France's trafikresultater for 1951.

Tilbagelagte kilometer	48.000.000
Passagerer	962.000
Post i kg	7.600.000
Frugt i kg	32.500.000
Ton-kilometer ialt	178.000.000

Dronningens Grønlands-flyvning.

I anledning af kongeparrets besøg på Grønland fløj dronning Ingrid dertil med SAS, mens kongen sejlede med „Dannebrog“. Dronning Ingrid afrejste onsdag den 9. juli kl. 2125 fra Københavns lufthavn med en DC-6, ført af luftkaptajn *Emil Damm*. Dronningen ledsagedes bl. a. af direktør *Knud Lybye* fra SAS. Efter en mellemlanding i Island landede maskinen i Blåie West One den følgende morgen. Herfra blev Hendes Majestæt i en af flyvevåbnets Catalina'er, ført af oberstløjtnant *Overbye*, fløjet til Færingerhavn.

GLOSTER G.A.5

SUPER
PRIORITY



► Delta forener alle vitale fordele, såsom større fart, større aktions-radius, større lasteevne, brillant jager både ved dag og ved nat. Derfor har myndigheder beordret produktionen til R.A.F. fremskyndet i allerførste klasse.



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Hucclecote, Gloucestershire

Medlem af Hawker Siddeley Group | Pioner . . . og forende i luften

DANSK ANDENPLADS VED LINESTYRINGS-VM I BELGIEN

Når KDA støttede udsendelsen af to modelflyvere til verdensmesterskaberne for linestyrede motormodeller i Bruxelles den 5.—6. juli og yderligere to tog derned helt på egen regning, så var det nærmest for at lære noget og få et sammenligningsgrundlag med den internationale standard.

Selv om vi vidste, at Jan Hackhe og Albert Sørensen fra Windy var oppe på international standard i hastighed, regnede vi dog ikke med, at de under konkurrencerne kunne placere sig.

Så meget mere glædeligt var det at erfare, at Albert Sørensen opnåede en andenplads i klasse F 1, medens Hackhe blev nr. 6 i F2 med ny danmarksrrekord. I kunstflyvning blev de nr. 6 og 7, og i en „skønhedskonkurrence“ blev Hackhes kunstflyvningsmodel nr. 2 i sin klasse.

Her er en resultatliste — så skal vi i et senere nummer vende tilbage til nærmere enkeltheder:

Klasse F 1 (0—2.5 cm):

1. Wright (England) 158,590 km/t
 2. A. Sørensen (Danmark) .. 155,844 km/t
 3. Labarde (Frankrig) 138,995 km/t
- (Ialt 10 gennemførte.)

Klasse F 2 (2.51—5.0 cm)

1. Millet (Frankrig) 198,395 km/t
 2. Wright (England) 193,548 km/t
 3. Labarde (Frankrig) 191,489 km/t
 6. Hackhe (Danmark) 175,609 km/t
- (Ialt 11 gennemførte.)

Klasse F 3 (5.01—10.0 cm)

1. Battestela (Italien) 233,766 km/t
 2. Davenport (England) 225,000 km/t
 3. Millet (Frankrig) 216,867 km/t
- (9 gennemførte, ingen dansk deltagelse.)

Klasse F 4 (reaktionsdrevne modeller)

1. Yllan (England) 225,000 km/t
- (3 gennemførte, ingen dansk deltagelse.)

Kunstflyvning

1. Ridgway (England) 632 points
 2. Janssens (Belgien) 597 points
 3. Folie (Belgien) 543 points
 6. Sørensen (Danmark) 484 points
 7. Hackhe (Danmark) 465 points
 9. Madsen (Danmark) 136 points
 11. Eriksen (Danmark) 105 points
- (13 gennemførte.)

I holdkonkurrencen var placeringen:

1. England 480 points
2. Belgien 095 points
3. Italien 850 points
4. Frankrig 975 points
5. Danmark 1125 points
6. Holland 1175 points
7. Spanien 1345 points

Sverige vandt igen Wakefield

Det lykkedes heller ikke i år England eller andre lande at få Wakefieldpokalen bort fra Skandinavien. Sverige, for hvem Sune Stark erobrede pokalen sidste år, besatte endda de to første pladser. Verdensmesteren Arne Blomgren tilhører ligesom Stark den gamle garde fra Vingarna i Stockholm.

Her er resultatlisten:

1. Arne Blomgren, Sverige 810 sek.
 2. Nilborn, Sverige 789 sek.
 3. Aarne Ellilä, Finland 775 sek.
 4. Lustrati, Italien 704 sek.
 5. Bilgri, USA 695 sek.
-
32. Erik Knudsen, Danmark 449 sek.
 40. Bjarne Jørgensen, Danmark .. 378 sek.
- Der var 72 deltagere fra 18 lande. Konkurrencen blev fløjet fra kl. 0230 søndag morgen den 13. juli i Norrköping.

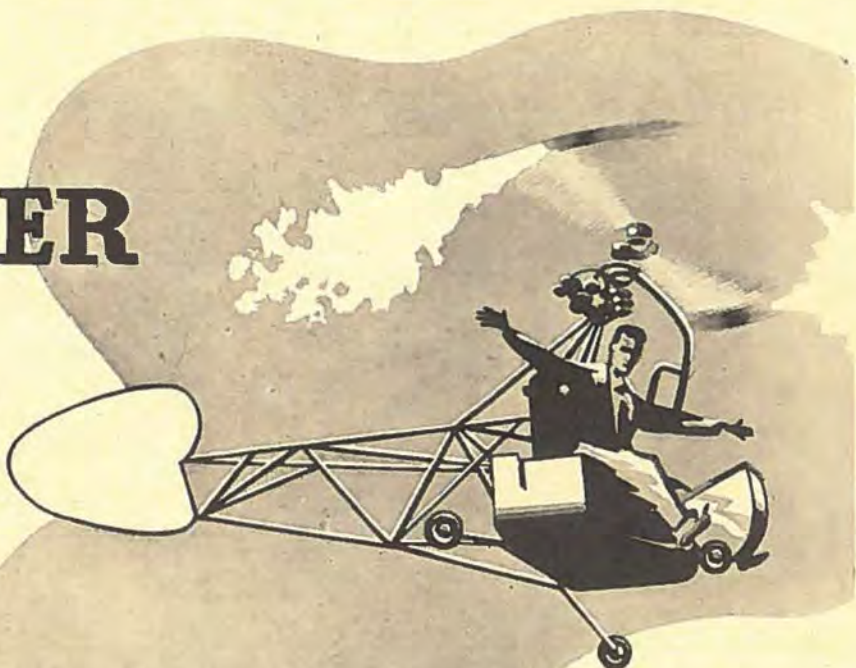
Flyveskolen på Vandel

KDA's svæveflyveskole på Vandel åbnede planmæssigt søndag den 6. juli, efter at modelflyverne havde gjort gården klar. Iøvrigt var gård 80 også blevet kalket og repareret, så den næppe var til at genkende.

Første kursus var som bekendt instruktørkursus, og det åbnede i strålende vejr. Vi havde lejlighed til at prøve at flyve Baby'en AUX, der som tidligere meddelt er udstyret med den nye lukkede førerskærm, som Ejvind Nielsen og Dansk Aero's værksted har skænket. Den vil overfor de mange svæveflyvere fra klubber landet over virke som en glimrende reklame for produktet. Skærmen giver et glimrende udsyn, også bagud og nedad, og Baby'en bliver næsten støjfri. Man foler sig omtrent hensat til et rekordplan.

JET- HELIKOPTER i mini-format

Denne 2-sædede helikopter drives af 2 ram-jet motorer, der er ophængt i hver sin ende af rotorbladet. Ram-jet motorer vejer kun 5 kg stykket, men udvikler hver 34 hk. Motorerne er beregnet til 500 driftstimer, de koster kun 200 dollars og kan udskiftes på et par minutter. Hele maskinen vejer ca. 160 kg og har en marchhastighed på 115 km i timen; den siges at være enestående stabil og driftssikker og kan som vist flyves uden at holde hænderne på styrepinden. I dag koster den 5000 dollars; men ved storproduktion vil prisen dale til godt et par tusind. Som brændstof anvendes en billig petroleum.



DANSK ESSO A/S

En million passagerer på et år

I de sidste 12 måneder har vi befordret flere passagerer i Europa end noget andet selskab. Vi håber, at endnu flere — også De — vil flyve med os og nyde den udsøgte britiske service.

Tal med Deres rejsebureau.

 **BRITISH EUROPEAN AIRWAYS**
Dagmarhus, V. Boulevard 12, PA 63 11

„BROOMWADE“
Luftkompressor og Trykløftværktøj
„ENOTS“
Trykløft-Materiel for Hurtigopspring m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S
Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

KALENDER

Modelflyvning:

24/8 DM for linestyrede modeller. Århus.
14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
14/9 VM for gasmotormodeller (Schweiz).
12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

6/7—31/8 Svæveflyveskole.
30/9 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

2/8 Daily Express int. konk. (Engl.)
2—3/8 ILSY-stævnet, Ypenburg (Holl.)
16—17/8 Int. rally i Sables d'Olonne (Fr.)
23—24/8 Int. rundflyvning i Dolomiterne.
31/8 ell. 7/9 Skandinavisk konkurrence.

Møder og udstilling etc.

2—7/9 Opvisning i Farnborough.

56 timer 15 min. i svæveplan

FAI har nu anerkendt den franske svæveflyver Charles Atger's varighedsrekord fra 2.—4. april med 56 timer 15 minutter. Rekorden blev sat ved Romanin les Alpilles i Sydfrankrig, og Atger fløj en Air 100.

Helbredsattester til brug ved undersøgelse af flyvebesætningsmedlemmer.

For at undgå forhøjelse af lægehonoraret for udstedelse af helbredsattester efter den hidtil brugte formular til personer, der ønsker udstedt eller fornyet luftfarts-certifikat, har man efter aftale med den almindelige danske lægeforenings attestudvalg besluttet fra 1. juli 1952 indtil videre at anvende en ny attestformular nemlig den, der benyttes ved ansættelser i statens tjeneste.

Denne attest vil blive påstemplet: »Til brug ved undersøgelse af flyvebesætningsmedlemmer«, ligesom der i 2 rubrikker vil blive stemplet en tilføjelse. Endelig vil rubrikken for farvesans helt blive strøget.

De nye formularer udleveres i luftfartsdirektoratet, Holmens Kanal 7, København K.

Medens der hidtil har været betalt 30 kr. for den første undersøgelse og et lavere beløb ved fornyelser, bliver betalingen til den pågældende læge for udfærdigelse af attesten efter den nye formular 25 kr. både ved den første udstedelse og ved fornyelser.

For en undersøgelse af henholdsvis syn samt ører, svælg, næse og mund beholder man de hidtidige attester.

Landingsplads på Fanø.

Et areal på strandbredden på vestsiden af Fanø ca. 3 km nord for hotellerne er indtil 1. november 1952 godkendt som midlertidig privat landingsplads til luftfartøjstyperne K.Z.III., K.Z.VII., Auster og DH Moth.

Start og landing må under ingen omstændigheder finde sted uden forud indhentet tilladelse fra badedirektionen, telefon Fanø nr. 64 og 27 og kun til eller fra en i Danmark beliggende lufthavn eller landingsplads.

En vindretningsviser er opstillet i centrum af det godkendte areal.

Efter endt landing kan luftfartøjerne ved egen motorkraft køres på strandbredden til parkeringspladsen nedenfor hotellerne.

Udkørsel til start skal foregå ad samme rute.

Kørsel med luftfartøjer for egen motorkraft på offentlig vej, eller hvor det iøvrigt kan være til fare for offentligheden, må ikke finde sted.

Opmærksomheden henledes tillige på bestemmelserne om overflyvning af byer, bebyggelse m. 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 Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
**PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.**
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af hvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Annoncepris:
Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark



Vi skal have flere medlemmer.

Selv om det er midt i ferietiden, skal vi have flere medlemmer. Den lille tryksag med indmeldelsesblanketten kan rekvireres på KDA's kontor. De kan også indsende navn og adresse på de personer, som gerne vil optages som medlem i KDA, så ordner kontoret resten. Der skal bare gøres noget for at øge tilgangen af medlemmer.

KDA's nye emblem.

Det går godt med salget af KDA's nye emblem, og det bedste er, at alle er meget glade for det smukke emblem. Det koster kun fem kroner, og det kan fås med nål, knap eller brosche. Ved skriftlig bestilling bedes De opgive, hvad De vil have.

Emblemet fås også i stor størrelse (7 cm spændvidde) og koster da kr. 12,50.

Vi kan også meddele, at der endnu er nogle flere FAI-emblemer i behold.

Nye medlemmer

Fru Grethe Brørup
 Oversergent Donald R. Jacobsen
 Oversergent Jens Agerbæk Jørgensen
 Mathelev Poul Christensen
 Flyvermath Per Pedersen
 Mathelev Poul-Erik Nielsen
 Direktør Bjørn Andersen
 Civilingeniør Poul H. Nielsen
 Flyvermath J. H. Christiansen
 Flyverlojtnant Erik Starke Eriksen
 Fenrik Palle Borch
 Flyveleder Jørgen Voss Schlichtkrull
 Fenrik Henning Jensen
 Oberst O. K. Kilde
 Flyvermath Ejner Jensen
 Cyklehandler Kjeld Kjeldsøft
 Fenrik Holger Mosegaard Kjeldsen
 Flyvermath Georg Jespersen
 Fenrik E. Boots
 Flyveassistent Henrik Lindholm

Flyvedagskonkurrencerne

Efter de store resultater først i juni faldt der ro over flyvedagskonkurrencerne. Hverken det dårlige vejr i juni eller det alt for fine først i juli gav store resultater, selv om der nu nok kunne flyves i tørt mikken.

Ved udgangen af juni var resultaterne de samme som angivet sidst i nr. 7 med undtagelse af, at Stamgruppen nåede op på 19 t. 15 m. og nu har 9 gyldige resultater. Ringsted kom op på 9 t. 58 min. og i højdevinding på 7765 meter.

Pr. 30/6 var der ialt i konkurrencerne indkommet 128 resultater.

Karup fører også i varighed

Den 5. og 6. juli fløj Karup nogle relativt beskedne resultater på 1—2 timer, men det var nok til at tage føringen fra Århus — og der er endnu plads til et resultat, foruden at de andre kan forbedres. Også Ringsted „fyldte op“ både i varighed og højde.

Efter de indkomne resultater var stillingen den 11. juli:

Varighed:

Flyvestation Karup	....	26 t. 38 m.	(9)
Århus Svæveflyveklub	....	23 t. 03 m.	(10)
Stamgruppen	.....	19 t. 15 m.	(9)
Polyteknisk Flyvegruppe	..	15 t. 25 m.	(3)
Ringsted Svæveflyveklub	..	14 t. 12 m.	(10)

Højdevinding:

Flyvestation Karup	....	12.850 meter	(9)
Herning Flyveklub	....	10.910 meter	(10)
Ringsted Svæveflyveklub	....	7.765 meter	(9)
Århus Svæveflyveklub	..	5.735 meter	(6)
Polyteknisk Flyvegruppe	....	5.550 meter	(4)

Distance:

Flyvestation Karup	....	358 km, 399 p.	(5)
Polyteknisk Flyvegruppe	....	193 km, 193 p.	(2)
Flyvestation Værløse	..	105 kr, 165 p.	(3)

KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
 Telefon: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.

Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET

Formand: Kommunelejer Knud Flønsted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
 Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.

Flyvestævnet på Bornholm.

25 sportsmaskiner fra Danmark, Norge og Sverige har 12.—13. juli deltaget i et flyvestævne i Rønne lufthavn.

Flyveleder Bodo Sjöberg, Malmø, vandt en landingskonkurrence med Ludvig Hansson fra København på andenpladsen. Godsejer Fleuron Dahl, Valnæsgaard, vandt ankomstkongurrencen med Esper Boel, Lundby mejeri, på andenpladsen. Orienteringsflyvningen vandtes af P. L. van Haanen, København, med Esper Boel som nummer to. Søndag eftermiddag var der formationsflyvning, demonstration af Zone-ambulancemaskine, kunstflyvning med svæveplan og motorplan ved brd. Gerhard og Kurt Nielsen, København.

St. Hansfest i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubbens motorflyvesektion suges nu af sin nye formand, arkitekt Vagn Thorsmark, organiseret i noget fastere rammer end hidtil, ligesom også model- og svæveflyvesektionerne er det. Der bliver et lille sektionkontingent på 10 kr. om året, og både de aktive motorflyvere og andre interesserede kan tegne sig som officielle medlemmer af sektionen.

Endvidere arbejder man med oprettelse af et selvriskofond med et årligt „kontingent“ på 50 kr. Det har vist sig, at det kniber for den enkelte at betale de 1000 og 1500 kr., som er selvriskoen.

St. Hansaften havde sektionen arrangeret en fest på Skovlunde. Indtil et par dage før havde der kun meldt sig 8 deltagere, men så strømmede de ind og truede med at sprænge alle rammer. Det blev en kæmpesucces, selv om den overvældende tilslutning gik lidt ud over hyggen.

Der indledtes med en flyveopvisning, hvor modellflyvere viste linestyring; svæveflyvesektionen var for en aftens skyld gået i aktivitet og viste slæb af en Baby, der førtes af Gerhard Nielsen, og som efter udlosningen foretog en række elegante manøvrer. Bagefter viste broderen, Kurt Nielsen, kunstflyvning i den Tiger Moth, som klubbens medlemmer nu har lejlighed til at blive omskolet på.

Atlantehavsflyveren Max Conrad ankom i sin Piper Pacer og blev hyldet.

Kraftige byger tvang derpå de mange mennesker ind i klublokalerne, der var nydeligt udsmykket. Her holdt kaptajn John Foltmann bålet, efter at det ved nogle helttemodige anstrengelser var lykkedes at få ild i bålet udenfor.

Resten af aftenen var der dans og høj stemning i klubhuset.

Ny årsrekord

I sommerlejren satte Karl Erik Widell fra Sportsflyveklubben årsrekorden for fritflyvende gasmotormodeller op til 8 min. 42 sekunder.

Motorflyvernes flyvedagskonkurrence i Herning

Brian Jørgensen, Fyens Flyveklub, blev vinder

Lørdag den 21. juni og søndag den 22. juni afholdt motorflyverne deres årlige flyvedagskonkurrence fra Skinderholm flyveplads ved Herning. Midtjyds Flyveklub var arrangør, kommunalejer Wm. Nielsen var konkurrenceleder, og civilingeniør Vagn Prytz samt kaptajnerne A. H. Jørgensen og J. Bergh var dommere. Vejret var ikke særlig gunstigt, skyerne var for nærgående, det luftede godt, og det var langt fra tørvejr — og så var det hundekoldt. Ikke desto mindre kunne konkurrencerne mønstre 16 deltagere.

Resultatet af landingskonkurrencen, som fandt sted om lørdagen, blev følgende:

1. A. Nygaard Jensen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	7 points
2. Erik Wieghorst, Vestjyds Flyveklub, Esbjerg	.....	10 „
3. Johs. Westergaard, Vestjyds Flyveklub, Esbjerg	.....	14 „

Orienteringskonkurrencen blev afholdt om søndagen, og her blev resultaterne:

1. Brian Jørgensen, Fyens Flyveklub, Odense	.....	S20 points
2. Leo Mac van Haanen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	1233 „
3. Alfred Jensen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	1243 „

Resultatet af mælingsnedkastningen blev følgende:

1. Leo Mac van Haanen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	0,7 points
2. Finn Nielsen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	1,3 „
3. Alfred Jensen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	1,7 „

Placeringen i den samlede konkurrence blev:

1. Brian Jørgensen, Fyens Flyveklub, Odense	.....	950 points
2. Finn Nielsen, Sportsflyveklubben, Kbhvn.	.....	1953,3 „
3. Aage Dyhr Thomsen, Midtj. Flyveklub Herning	.....	4738 „

De to vandrepokaler, der er udsat, skal tilfalde vinderne i orienteringskonkurrencen og den samlede konkurrence, og de tilfaldt således begge Brian Jørgensen, Fyens Flyveklub, Odense.

Den arrangerende klub, Midtjyds Flyveklub, havde ikke skyet nogen anstrengelse for at gøre opholdet i Herning så festligt som muligt for konkurrencens deltagere, og alle kunne slutte sig til den tak, der blev rettet til Midtjyds Flyveklub for de to dages ophold i Herning.

SOCIETY
OF
BRITISH
AIRCRAFT
CONSTRUCTORS
AERONAUTICAL
EXHIBITION

FARNBOROUGH

Sept. 1st–7th

ROLLS-ROYCE

AERO-ENGINES

FOR CIVIL AND MILITARY AIRCRAFT



ROLLS-ROYCE LTD · DERBY · ENGLAND
LONDON OFFICE · CONDUIT STREET · W.1



OVER HELE JORDEN...

leverer Douglas tusinder af reservedele
hver uge for at holde Deres maskiner i drift!

● Dygtige fagfolk, der har med Douglas maskiner at gøre, henter Douglas reservedele „hjemmefra“.

Douglas fortsætter med at fremstille alle reservedele til DC-3 (C-47), DC-4 (C-54), DC-6, DC-6A og DC-6B. Alle disse reservedele er originale fabriksfremstillede dele, som passer til fuldkommenhed og virker, som de skal. Ved at bestille originale Douglas re-

servedele nedskærer De forsinkelserne på jorden til et minimum og får i længere tid udbytte af Deres Douglas udstyr.

Miljoner af Douglas reservedele er nu på lager. Ordre ekspederes omgående og sendes hurtigt til alle dele af verden.

Douglas Aircraft Company, Inc., Santa Monica, Californien, U.S.A.

DC-3 .. C-47

DC-4 .. C-54

DC-6 .. DC-6A

DC-6B

Stol på

DOUGLAS



originale reservedele

FLYV

25. ÅRG. NR. 9

— SEPTEMBER 1952 —

PRIS 75 ØRE



OA 168



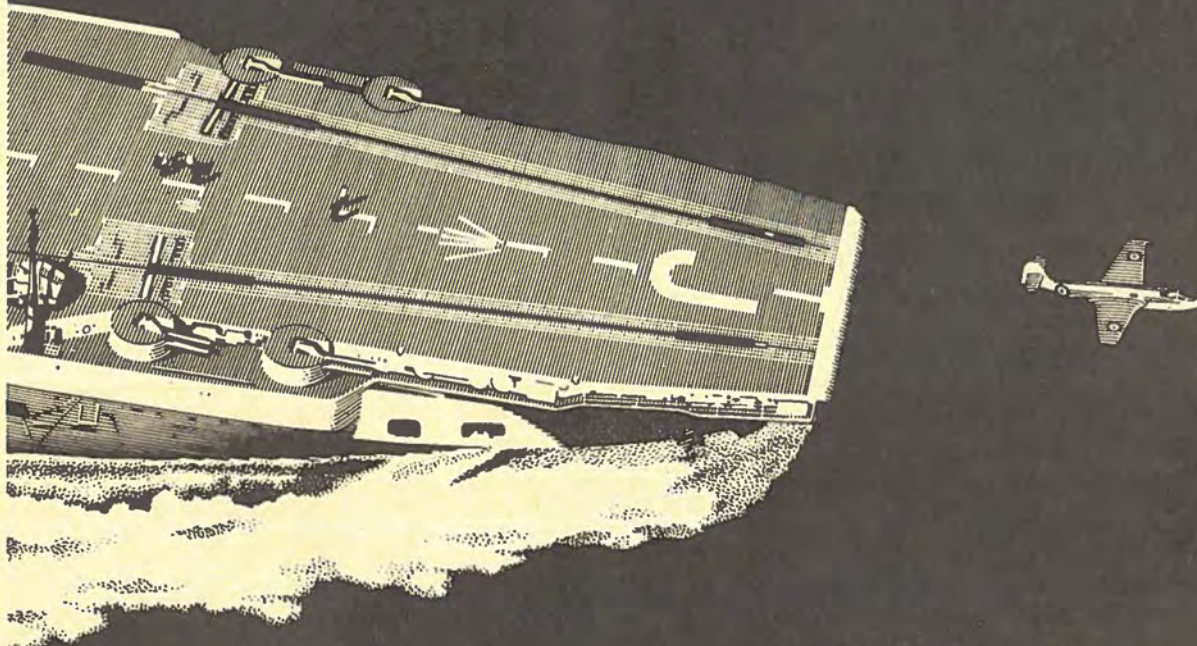
First of the New

The Supermarine Swift, a swept-wing fighter
now in production for the Royal Air Force.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED • SUPERMARINE WORKS

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Central 6395, København V.

Sea Hawk på vingerne



Hurtigt og elegant går Hawker Sea Hawk op fra hangarskibets dæk — i løbet af få sekunder er den oppe over havets vide horisont. Det er marineluftvåbnets mest fremragende jagermaskine, fin i sine linier, hurtig og med usædvanlig stor aktionsradius. Den manøvrerer let og har en enorm kampkraft. Sea Hawk er marineluftvåbnets bedste jagermaskine i dag.

Bygning af jagermaskiner af fremragende konstruktion og ydeevne til marinens hangarskibe har altid været tradition for Hawker Aircraft. Sea Hawk fremstilles af Hawker Aircraft — et medlem af Hawker-Siddeley-Gruppen . . . , den største i sin art, en mægtig industriel sammenslutning, som anvender alle sine vældige ressourcer til opbygning af Den Frie Verdens forsvar.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 9

September 1952

25. årgang

OM AT VISE FLAGET

FLYVNINGEN i dens forskellige former er blevet en ny måde at vise et lands flag på i fremmede lande. Som skibe har vist Dannebrog i al verdens havne, så viser SAS's store og moderne luftflåde såvel det danske som det norske og svenske flag i et stort antal lufthavne verden over.

Men handelsluftfarten er ikke ene om at „vise flaget“. Vort flyvevåben kommer hyppigere og hyppigere rundt om i Europa til ovelser sammen med andre NATO-lande, og i sommer har flyvevåbnet på særdeles hæderlig måde vist flaget ved det store NATO-flyvestævne i Bruxelles, der omtales andetsteds i bladet.

Også privatflyvningen har efter krigen været godt med. De danske privatflyvemaskiner har været med ved utallige rally'er rundt om i Europa og har også stukket næsen uden for Europa af og til. Også i sommer har mange danske maskiner, hovedsagelig af dansk fabrikat, været på mange langture.

Svæveflyverne har nu sidst ved verdensmesterskabet i Spanien vist, at vi har folk, der kan hævde sig blandt verdenseliten. Kun kedeligt, at det måtte foregå på lånte planer, fordi vi ikke selv har ordentlige svæveplaner!

Og endelig har modelflyverne været med ved tre af de fire årlige verdensmesterskabskonkurrencer og ligeledes klaret sig fint.

Alt dette foretages med mange andre formål end blot at „vise“ flaget, f. eks. for at tjene penge, for fornøjelsens skyld, for at lære noget o. s. v. Men det har altid haft betydning at vise flaget, og vore flyvere af alle kategorier bidrager altså nu i ikke ubetydelig grad hertil.

DEN STORSTILEDE KONKURRENCE OM VERDENSMESTERSKABERNE I SVÆVEFLYVNING

Beretning og resultater fra Spanien

Af K. A. Rasmussen og H. Thyregod

I tiden fra 30. juni til 13. juli 1952 blev konkurrencen om verdensmesterskabet i svæveflyvning afholdt på flyvepladsen Quatro Vientos ved Carabanchel/Madrid, som blev skuepladsen for det største sportsflyvestævne i luftfartens historie. Af omstående 2 lister fremgår det, hvilke lande der deltog, og hvilke piloter der fløj på de forskellige svævepladstyper.

Den os til rådighed stillede plads er desværre så ringe, at der kun er mulighed for at fremsætte nogle få bemærkninger.

Alle udenlandske deltagere var mere eller mindre betænkelige ved flyvning i dette fremmedartede land, som ved gennemførelsen havde vist sig at frembyde meget få, egnede landingspladser i nærheden af landevejene, og man var klar over, at det kunne blive meget vanskeligt at komme hjem igen fra en afsides landing i bjergene. Det blev derfor besluttet ved et pilotmøde med flyveledelsen, at der skulle gennemføres strækflyvningskonkurrence den første flyvedag, således at piloterne derved kunne samle erfaringer m.h.t. til de særlige spanske flyve- og landingsforhold.

Første dag: fri distance

Termikken begynder der ved 10—11 tiden, når temperaturen ved jorden nærmer sig 30°. Under gunstige forhold kan den holde sig længere end til kl. 21 ved Madrid. Det må dog bemærkes, at vejrforholdene forandrer sig meget hurtigt, når man passerer bjergene, bl.a. at termikken ophører der meget tidligere, fordi gennemsnitstemperaturen er betydeligt lavere. Som følge deraf blev strækflyvningsresultaterne ikke så store, som man måske havde ventet. Flyvningerne gik denne dag i nordøstlig retning, hvad der også var den fremherskende kurs under resten af konkurrencen. Denne første flyve-

dags vinder blev i eensædet klasse: *Pierre*, Frankrig, 300 km; *Feddersen* nr. 29, 150 km. I tosædet klasse: *Beuby*, USA, 267 km; *Rasmussen* nr. 4, 204 km; *Jensen* nr. 8, 187 km. I eftermiddagens løb opstod der en sandstorm, som blot varede en times tid, men som var så voldsom, at man efter et kvarter ikke mere kunne se en hånd for sig på flyvepladsen, og parkerede biler satte sig i bevægelse under vindtrykket, ligesom telefonledningerne mange steder blev nedbrudt. Dette bevirkede, at Rasmussen ikke kunne komme i kontakt med flyvepladsen til trods for landingen ved en hovedvej og dermed forårsagede ret stor bekymring hos det danske hold. Han blev efterlyst i radioen, og en eftersøgning per flyvemaskine blev iværksat uden resultat. Efter mere end 24 timers ventetid opnåede Rasmussen endelig kontakt med flyvepladsledelsen.

2. dag: målflyvning

2. flyvedag var der målflyvningskonkurrence, og her gjorde sig igen vanskelighederne ved bedømmelsen af flyvemulighederne gældende. De fleste maskiner måtte vende tilbage til flyvepladsen for at vælge nyt mål, da det viste sig umuligt at flyve i den førstvalgte retning. Derved gik der selvfølgelig en hel del tid tabt, således at der måtte vælges en flyveplads i ret kort afstand, og de fleste valgte derfor Torresavinan (123 km). Denne plads valgtes også af Feddersen og Rasmussen, medens Jensen valgte Zaragoza. Resultater for eensædet: *Pierre*, 290 km til Leon; Feddersen var i gruppen fra nr. 9 til 19, som alle landede på Torresavinan; tosædet: *Juez*, Spanien, 274 km til Zaragoza; Rasmussen var i gruppen fra nr. 2 til 8, til Torresavinan; Jensen (nr. 10) nåede ikke sit mål Zaragoza, men kom til Contamine, 186 km. Helhedsplaceringen efter 2. dag blev iflg. dette: eensædet: *Pierre* med 2000 points; nr. 2 *Wills*, England, med 1616 points; Feddersen blev nr. 25 med 924 points. Tosædet: *Juez* med 1700 points; nr. 2 Rasmussen med 1212 points; nr. 9 Jensen med 1057 points.

Ensædet klasse

Nr.	Navn	Nation	Type	Points					Ialt
				1. dag	2. dag	3. dag	4. dag	5. dag	
1	Wills	England	Sky	673	943	1.000	963	754	4.333
2	Pierre	Frankrig	Castel Mauboussin	1.000	1.000	624	713	711	4.048
3	Forbes	England	Sky	862	637	893	926	725	4.043
4	Cuadrado	Argentina	Sky	823	776	666	926	662	3.853
5	Gehriger	Schweiz	Weihe	979	424	771	975	637	3.752
6	Mc Cready	U. S. A.	Schweizer I-23	793	137	974	865	802	3.569
7	Ordelman	Holland	Sky	749	776	890	779	238	3.432
8	Kuhn	Schweiz	Moswey III	849	159	860	811	668	3.347
9	Welch	England	Sky	619	360	851	766	542	3.138
10	Ara	Spanien	Weihe	776	599	588	475	682	3.120
11	Stephenson	England	Sky	320	943	630	926	296	3.115
12	Haase	Tyskland	Condor IV	649	424	699	902	332	3.006
13	Waghorn	Australien	Weihe	629	424	540	870	532	2.995
14	Ortner	Argentina	Sky	756	615	484	496	604	2.955
15	Saari	Finland	Weihe	706	424	466	541	668	2.805
16	Tandefelt	Finland	Weihe	733	424	597	820	206	2.780
17	Salinas	Spanien	Weihe	706	249	526	541	689	2.711
18	Schweizer	U. S. A.	Schweizer I-23	763	37	639	520	704	2.663
19	Gildemyn	Belgien	Sohaj	986	424	478	164	601	2.653
20	Nilsson	Sverige	Weihe	619	318	660	766	260	2.623
21	Landi	Frankrig	Breguet 900	416	125	621	709	730	2.610
22	Feddersen	Danmark	Weihe	500	424	654	1.000	0	2.578
23	Löf	Sverige	Weihe	623	321	0	938	672	2.554
24	Johnson	U. S. A.	RJ. 5	699	0	0	775	1.000	2.474
25	De Lassageas	Frankrig	Air 100	428	276	511	885	361	2.459
26	Hoinville	Australien	Kranich II	636	424	0	766	565	2.391
27	Gasnier	Frankrig	Arsenal 4111	509	146	409	770	537	2.371
28	Nunez	Spanien	Weihe	629	215	520	393	608	2.365
29	Brigliadori	Italien	Pinocchio	410	424	576	504	361	2.275
30	Fahrlander	Schweiz	Moswey III	410	424	526	770	141	2.271
31	Smith	U. S. A.	Schweizer I-23	0	159	653	545	707	2.064
32	Bazet	Argentina	Horten XV	626	130	486	779	0	2.021
33	Marbleu	Frankrig	Air 100	360	125	539	553	338	1.915
34	Lasch	Sydafrika	Weihe	736	305	0	656	172	1.869
35	Pow	Canada	Weihe	667	326	73	291	443	1.800
36	Koskinen	Finland	Pik-3	486	424	517	129	193	1.749
37	Boudreault	Canada	Weihe	400	125	20	90	652	1.287
38	Rodrigues	Brasilien	Kranich II	360	46	432	164	126	1.128
39	Münch	Brasilien	Weihe	613	0	0	0	0	613

Tosædet klasse

Nr.	Navn	Nation	Type	Points					Ialt
				1. dag	2. dag	3. dag	4. dag	5. dag	
1	Juez	Spanien	Kranich II	700	1.000	917	565	982	4.164
2	Frowein	Tyskland	Kranich III	828	185	1.000	749	850	3.612
3	Reitsch	Tyskland	Kranich III	697	448	879	942	466	3.426
4	Mantelli	Italien	Canguro	689	448	882	752	443	3.214
5	Kahva	Finland	Kranich II	749	448	816	1.000	133	3.146
6	Beuby	U. S. A.	Kranich II	1.000	149	975	870	114	3.108
7	Kensche	Tyskland	Condor IV	565	146	687	637	862	2.897
8	Rasmussen	Danmark	Kranich II	764	448	889	421	288	2.810
9	Vicent	Spanien	Kranich II	498	448	676	152	1.000	2.774
10	Kamil	Ægypten	Condor IV	697	232	244	537	827	2.543
11	Ziegler	Tyskland	Mü-13 E	779	361	7	477	893	2.517
12	Jensen	Danmark	Kranich II	700	357	58	457	822	2.394
13	Koek	Holland	Kranich II	247	448	718	806	0	2.219
14	Rautio	Finland	Kranich II	712	448	119	200	425	1.904
15	Jeffery	Canada	Kranich II	131	84	589	381	233	1.418
16	Guerrini	Italien	Kranich II	453	0	0	493	210	1.156
17	Haydn	Norge	Kranich II	404	8	163	257	78	910

3. dag: hastighed

3. flyvedag var hastighedsflyvning til Torresavina. Af 56 deltagende maskiner nåede 43 målet. Vinder i eensædet blev Wills, som fløj 88 km/h; Feddersen blev nr. 11, og hans helhedsplacering blev herefter nr. 19. Tosædet: her viste Kranich III sine fremragende egenskaber, idet tyskeren dr. Frowein blev nr. 1 med en hastighed på 70 km/h. Rasmussen blev nr. 4 og hans helhedsplacering var herefter nr. 3; Jensen blev nr. 15 med en helhedsplacering på 14. plads. Jensens dårlige placering den dag skyldes, at han ikke nåede frem til målet. Dette viser, hvor hårdt det straffes i points-

beregning, når man ikke når frem til målet, og dette gælder såvel ved hastigheds- som ved målflyvning.

4. dag: fri distance

4. flyvedag var igen strækflyvning. Denne dag var en stor dag for Danmark, idet Feddersen blev nr. 1 efter en flyvning på 244 km til Tarazona i den eensædede klasse, og dermed rykkede op til nr. 12. I den tosædede klasse blev finnen Kahva nr. 1 med en flyvning på 245 km (!) til Vivel del Rio; nr. 2 i denne klasse blev den eneste kvindelige deltager, den kendte Hanna Reitsch med 235 km; Jensen blev nr. 12 med 114

km til Algora og Rasmussen nr. 13 med 105 km til Talavera de la Reina. Dermed rykkede Jensen frem til nr. 13, og Rasmussen faldt tilbage på 7. pladsen. Grunden til dette dårlige resultat var for Jensens vedkommende, at han først måtte lande på en flyveplads på den anden side af Madrid, hvorfra mandskabet på rekordtid hentede ham tilbage til Quatro Vientos og der spændte maskinen op på 20 min. og fik ham startet 5 min. før sidste startmulighed, som var fastlagt til kl. 1700. På grund af denne sene start var det ikke muligt at nå længere end de 114 km. Rasmussen havde bedømt vejrforholdene forkert og fløj i modsat ret-

ning end den af de andre piloter valgte. Desværre fik han først efter hjemkomsten at vide, at der erfaringsmæssigt fandtes meget ringe termik på hans rute.

5. og sidste dag: hastighed

5. og sidste flyvedag var der igen hastighedsflyvning til Toresavinan. Denne dag var præget af en vældig tordenfront, der hurtigt vandrede ind over flyvelinien fra vest mod øst. Dette var skyld i, at de første maskiner, der startede, kunne udnytte den endda meget kraftige opvind langs fronten og opnå meget fine hastighedsresultater, medens de sidste maskiner ikke kunne nå frem til målet, idet det viste sig umuligt at forcere det område, som fronten var passeret hen over. Mange piloter mødte synkehastigheder op til 15 m/sek bag fronten, og Wills fortæller, at han blev trukket op til 7000 m højde i skyen og allerede gjorde sig bekymringer om, hvorledes han skulle komme ned til målet herfra, hvad der dog viste sig ikke at være vanskeligt under disse forhold. Rasmussen forsøgte at gå uden om fronten, hvilket dog var umuligt, hvad der resulterede i, at han måtte gå ned 40 km ved siden af målet.

Startrækkefølgen blev som altid bestemt ved lodtrækning. Af de 52 startede maskiner nåede kun 23 frem til målet, og disse var alle blandt de først-startede. På mål-landingspladsen opstod der mange farlige situationer på grund af det meget hårde vejr og de hurtigt efter hinanden følgende landinger. Desværre krævede disse forhold et offer, idet tyskeren Ziegler i Mü 13 E under landingen kom ind i en faldvind i form af hvirvel, som slyngede hans maskine mod jorden, så den havarede 60 %. Ziegler pådrog sig en skade på rygøjlen, og han døde på sygehuset i Madrid den 26. juli som følge af disse læsioner.

Vinder i ensædet klasse blev Johnson, USA, på RJ-5 med den fantastiske gennemsnitshastighed på 108 km/h. Feddersen kunne desværre ikke deltage denne sidste dag, fordi hans Weihe var blevet beskadiget under hjemtransporten dagen før, og han faldt derfor tilbage på 22. plads. I tosædet klasse fløj Vicent, Spanien, 80 km/h. Jensen blev den dag nr. 7 og Rasmussen blev nr. 11, idet han ikke nåede målet.

Slutresultatet

Helhedsplaceringen fremgår af de første 2 tabeller. Vi må være tilfreds med den opnåede placering med Feddersen som nr. 22 i ensædet klasse, og i den tosædede med nr. 8 Rasmussen og nr. 12 Jensen.

I modsætning til mesterskabene på Örebro i 1950 har Slingsby Sky placeret sig særdeles smukt, bedre end Weihe. De 7 deltagende Sky har besat følgende pladser: 1, 3, 4, 7, 9, 11 og 14, medens Weihe, som deltog i 14 eksemplarer, lå spredt over hele intervallet. Den tosædede klasse domineredes talmæssigt af den gl. Kranich II, med 11 eksemplarer, der alle var stillet til rådighed af den spanske aeroklub. Af placeringslisten kan her kun fremhæves, at de 2 deltagende Kranich III fra Focke-Wulf placerede sig som nr. 2 og 3. Første pladsen på Kranich II må sikkert foruden pilotens dygtighed også henregnes til hans nøje kendskab til landets særlige svæveflyveforhold.

Fin organisation og strålende fest

Til slut ligger det os på hjerte at fremhæve at denne kæmpeorganisation, som var nødvendig for gennemførelsen af et mester-

skab af et sådant format, tjener Spanien til megen ære. Især starten af de mange maskiner, som foregik med kun 30 sek. mellemrum, forløb altid fuldstændig glat og uden forsinkelser. Endvidere fortjener Spaniens »La Guardia Civil« særlig ros og tak for dens store hjælpsomhed mod besætningerne af maskinerne efter udelandingerne. Efter Rasmussens flyvning den 1. dag, hvor det var vanskeligt at komme i kontakt med Madrid igen, stod der f.eks. de samme 2 mand vagt ved maskinen i over de 2 døgn, som det varede inden hjælpemandskabet nåede frem. Men også selve befolkningen var umådelig venlig og imødekomende, og vi har gang på gang nydt godt af deres store gæstfrihed.

Indkvarteringen var altid proper og fortrinlig. Nogle boede på hotel i Madrid, mens andre fik husly i en skole i nærheden af flyvepladsen. Mange nætter kørte holdene dog på landevejene for at klare hjemtransporterne, hvad der stillede store krav til hjælpemandskabet og især til chaufførerne. Det var blevet besluttet, at Egvind Nielsen med sin vogn, som var den hurtigste og kraftigste, skulle hjemhente de maskiner, der var landet længst borte, hvorved han og hans vogn blev udsat for de største belastninger. På dette sted må der endnu engang understreges, af hvor stor betydning det er for gennemførelsen af en konkurrence, at hjemtransporterne udføres af et rutineret mandskab med det bedst mulige materiale.

Forplejningsspørgsmålet løstes udmærket, idet der fordeltes 2 madposer med tørkost pr. dag til hver person. Disse poser var en foræring fra den spanske aeroklub, og fordelingen ved dette arrangement var, at såvel flyverne som hjælpemandskabet kunne tage deres mad med på de daglige togt. Maden var udmærket og rigelig, men der findes jo altid enkelte mennesker, som har vanskeligt ved at tilpasse sig andre spise- og levestandarder.

Til slut blev der afholdt en mægtig fest, som endda overgik modtagelsesfesten. Denne fest begyndte kl. 11 om aftenen (!) med forskellige taler og præmieuddeling. Omkring midnat blev der serveret alle tiders kolde bord, som ville have frydet enhver dansk madekspert. Man spiste på det luksuriøse klubhus's terrasse og ved den fashionable swimmingpool. Den spanske vin havde her rig lejlighed til at vinde utallige nye begejstrede tilhængere, og det må siges, at lejligheden blev benyttet tilfulde. 2 orkestre spillede uafbrudt natten igennem dels til underholdning, dels til dans og dels til optræden af spanske sangere og dansere, som vakte stor begejstring. De mange skønne og elegante spanske senoritas, som deltog i festen, der udstrakte sig over klubhusets hele område, de forskellige etager, terrasserne, ja endda flyvepladsen, kastede største glans og stemning på denne fest, som varede til den lyse morgen, og som vil blive mindet af deltagere som en herlig afslutning på denne vellykkede svæveflyvekonkurrence i Spanien.

Øverst den franske Castel Mauboussin 8-15 med tårn, klubhus og swimmingpool i baggrunden. — Derunder Aksel Feddersen ved sin Weihe. På billedet ses endvidere frk. Ulla Nørgård og overing. Møller Hansen fra luftfartsdirektoratet samt Bent Larsen. — I midten Cowboy i sin Kranich i samtale med John Wetlesen. — Derunder den amerikanske Schweizer 1-23 C og nederst Kranich III, der blev nr. 2 og 3 i den tosædede klasse.



VORE AMERIKANSKE OG CANADISKE GÆSTERS BESØG

Fem CAP-kadetter med to ledere og to ACLC-kadetter på rundrejse i Danmark

KONGELIG Dansk Aeroklubs gæster fra Civil Air Patrol i USA og Air Cadet League of Canada kom flyvende til Københavns lufthavn, Kastrup, henholdsvis d. 27. juli og 31. juli. Major *Ernest W. Johansen* (USAF) og major *Karl E. Ording* (CAP) var ledere for USA-kadetterne *Edvard Max Correll* (North Carolina), *Wendell McLaughlin* (Pennsylvania), *Clement Belton Reddick* (South Carolina), *Kenneth Norman Thomas* (Ohio) og *Marion Lester Williams* (Texas). De to canadiske kadetter var *David Anderson* (Alberta) og *Donald N. Johnston* (Ontario).

Ved begge modtagelser i lufthavnen var Kongelig Dansk Aeroklub tilstede tillige med gæsternes københavnske værter. Både fra amerikansk og canadisk side havde man nemlig udtrykt ønsket om, at kadetterne fik lejlighed til at se, hvordan den danske befolkning levede sit daglige liv, og dette ønske kunne også imødekommes takket være *World's Friendship Association*, som havde formidlet indkvarteringen i København. Aeroklubben retter derfor en varm tak til denne organisation for den ydede hjælp.

KDA havde lagt et stort program for gæsternes ophold i Danmark, og det lykkedes at gennemføre hele programmet til punkt og prikke takket være en fortrinlig hjælp fra flyvevåbnet, Århus flyveklub, Ålborg flyveklub, svæveflyveklubben Aviator i Ålborg, mejeriejer *E. Boel*, godsejer *Dinesen*, proprietær *Lundgaard Poulsen* (Farsbøllegaard på Fyen), fabrikant *Grum-Schwensen* og ikke mindst stud. polyt. *B. Maribo*, der fulgte med kadetterne på hele turen gennem Danmark som en glimrende fører og kontaktsmand.

Kadetterne kom i en Fairchild Packet og fik først nogle dages ophold i København, hvor de bl. a. var gæster hos SAS. De fik lejlighed til at se det nye store flyveværft, og derefter var de SAS's gæster til en frokost. Fra København blev kadetterne i tre Airspeed Oxfords fløjet til Avnø, hvor de tilbragte et par fornujlige dage sammen med danske flyverkadetter. Derefter var de gæster hos mejeriejer *Esper Boel* og frue på Falster, og her fik de rig lejlighed til at se et af de berømte danske mejerier.

Men de så meget mere. De så dansk landbrug og var på køretur rundt på hele Falster og Lolland. Fra Avnø blev gæsterne fløjet til Odense, hvor de blev modtaget af proprietær *Lundgaard Poulsen*, som generøst havde inviteret hele selskabet til at være gæster på »Farsbøllegaard« i tre dage, og det blev en herlig oplevelse for de unge amerikanere og canadiere. De hvilede sig, de lå på landet, de var til høstgilde, og de var på køreture rundt til Fyens mange pragtfulde slotte — for slet ikke at tale om et besøg i H. C. Andersens hus i Odense.

Fra Odense gik det videre ad luftvejen til Århus, hvor Århus flyveklub var værter, og klubben havde lagt et udmærket program for gæsternes ophold i Århus. Der var en officiel reception på rådhuset, hvor viceborgmester *H. P. Jensen* bød velkommen og holdt en meget smuk tale til de unge kadetter, og derefter var de Århus bys gæster ved en frokost på rådhuset. Under køreturen den næste dag blev der gjort holdt ved mindesmærket for de i krigen 1914—1918 faldne danske, og kadetterne under kommando af major *Ernest F. Johansen* (USAF) gjorde honnor foran dette.

Vore gæster fik meget at se i Århus takket være flyveklubbens flinke værter, men turen skulle jo videre. Lørdag den 9. august hentede flyvevåbnet alle ni i Tirstrup og fløj dem til Ålborg, hvor de blev modtaget af Ålborg flyveklub og svæveflyveklubben Aviator. Også her var der lagt et udmærket program, som bl. a. omfattede et besøg ved Vesterhavet. Men den største oplevelse var vistnok den flyvetur, som Aviator gav hver af kadetterne i klubbens »2 G«. Det havde ingen af dem prøvet før.

Mandag den 11. gik rejsen tilbage til København, men denne gang var det ikke ad luftvejen, men derimod ad søvejen. *Det Forenede Dampskibs Selskab* havde inviteret alle kadetterne til en dagsejls på 1. klasse, og det var en ny oplevelse for de unge. For de flestes vedkommende var det første gang de prøvede en sejltur med et stort skib.

Dagen efter ankomsten til København fik vore gæster en uforglemmelig tur i Nordsjælland, idet fabrikant *Grum-Schwensen*, direktør *Sylvest Jensen* og assurandør *Brandt* havde inviteret på en heldagstur.

Om aftenen var *Grum-Schwensen*, Birkerød Flyveklub og Stamgruppen værter ved en meget hyggelig aften, der begyndte med en opvisning på flyvepladsen ved Sandholm og sluttede med dans. Det blev en festlig afslutning på et 3 ugers ophold i Danmark, som de unge amerikanere og canadiere længe vil mindes med den største glæde og taknemmelighed.

Amerikanerne blev hentet i en Packet og fløjet til Frankfurt, mens canadierne i en luksuøst udstyret Dakota blev fløjet til England.

Det danske USA-hold før afrejsen. Fra venstre Palle Krag, Flemming L. Poulsen, Wilhelm Jensen, kaptajn J. G. Bergh, Ole Meyer Larsen, Niels Holm-Nielsen og Kjeld Lopdrup. — I midten det amerikanske hold: E. M. Correll, major K. Ording, K. N. Thomas, major W. Johansen, C. B. Reddick, L. Williams og Wm. McLaughlin. — Til højre de to canadiere D. Anderson og D. Johnston.



DET DANSKE HOLD I USA

Texas var den store oplevelse for de unge flyveinteresserede danske

Af Kjeld Lopdrup

LAD det være fastslået med det samme: Af de 14 fremmede landes repræsentanter, som gæstede U.S.A. som deltagere i C.A.P.'s udvekslingsprogram for 1952, kunne ingen have det bedre end danskerne. Hovedgrunden: Vi havde Texas som værts-stat.

Texas er berømt over hele verden. Det var jo dem der vandt den sidste verdenskrig (vidste De ikke det?). Texas er berømt for sine cowgirls og cowboys, kvæget, olie, prærien, termikken, for sin særstilling som stat inden for U.S.A. og befolkningens stolthed, og sidst, men ikke mindst for »the Taxans« påståede trang til at prale.

At alle de store ord ikke er pral allesammen blev udtrykkeligt bevist for os syv, som kom med i udvekslingen i år. At der ovenikøbet er to ting mere, som Texas har verdensrekord i, nemlig gæstfrihed og gavmildhed, blev ligeså tydeligt bevist.

Det var i år anden gang Danmark deltog i det internationale udvekslingsprogram af unge flyveinteresserede, arrangeret af Civil Air Patrol. I år deltog ialt 16 forskellige lande i udvekslingen, nemlig foruden U.S.A. Belgien, Brasilien, Canada, Danmark, England, Frankrig, Holland, Italien, Luxembourg, Mexico, Norge, Portugal, Spanien, Schweiz og Sverige. Ialt gæstede 111 »kadetter« og 28 ledsagere U.S.A., og et tilsvarende antal kadetter fra C.A.P. og ledsagere fra U.S.A. besøgte de deltagende europæiske og amerikanske stater.

Formålet med udvekslingen

Ved en afskedsbanket i New York før vor afrejse udtalte general Lucas V. Beau, at formålet med denne udveksling var at udvide kendskabet til C.A.P., at fremme forståelsen og kendskabet mellem nationerne samt den opdragende virkning en udenlandsrejse havde på de unge udvalgte.

Denne udveksling bekostes i overvejende grad af den amerikanske stat, som lader U.S.A.F. stille transportfly til vederlagsfri afbenyttelse for transporten af de deltagende til og fra moderlandene og for transport i U.S.A. De forskellige nationale organisationer bekoster de besøgendes ophold.

Der er al mulig grund til at være C.A.P. og U.S.A.F. taknemlig for deres idé og initiativ, og at fortsætte udvekslingen, så at så mange unge danske flyveinteresserede som muligt kan blive belønnet med den storslåede oplevelse, det er at være gæst i et stort oversøisk land.

Kongelig Dansk Aeroklub, der stod som dansk arrangør af udvekslingen, havde

blandt dette års ansøgere udtaget *Wilhelm Jensen*, København, *Palle Krag*, Holstebro, *Ole Meyer Larsen*, Næstved, *Niels Holm Nielsen*, Århus og *Flemming Lundgård Poulsen*, Hårslev, til at repræsentere Danmark i U.S.A. Endvidere fulgte kaptajn i flyvevåbnet *J. G. Bergh* og undertegnede med som ledsagere.

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er holdet lige kommet tilbage fra U.S.A., og da FLYV har bedt om et omgående indlæg, kan der ikke blive tid til et detaljeret referat, men hovedpunkterne af turen skal lige rides op.

Besøget i Washington

Programmet for besøget i U.S.A. var tilrettelagt således, at alle nationer i de 3 første dage boede sammen på Andrews AFB (Air Force Base) ved Washington D.C. Derpå blev de enkelte nationers hold udsendt og fløjet til hver sin værtsstat, som havde arrangeret et individuelt program for deres gæster i 9 dage, i hvilken periode gæsterne rejste rundt i staten og lærte denne at kende. Derefter blev alle holdene fløjet tilbage til New York City, og var samlede denne bys gæster i 3 dage før hjemrejsen.

Danskerne ankom til Washington D.C. d. 28. juli i en af MATS' (Military Air Transport Service) luxuriøst udstyrede C 121A, den militære version af Constellation. Indkvarteringen i Washington skete på Andrews, berømt for at man dér har observeret flyvende tallerkener på radarskærme.

Under opholdet i Washington var der rundture i hovedstaden. Det havde efter programmet været hensigten, at vi skulle møde præsident Truman i Det hvide Hus; men da præsidenten var optaget af konventionen i Chicago, modtog præsidentens personlige rådgiver, Dr. Steel, os i stedet. Der var endvidere udflygt til Fairchild Aircraft Industries i Hagerstown, Maryland, hvor vi fulgte produktionen af C 119 Packett og besøgte beslægtede prøvefly.

Herlige dage i Texas

Den 31. juli fløj vi til Dallas i Texas, hvilken stat, som ovenfor nævnt, var vor »vært«. Vi havde kun een aften i Dallas, før vi skulle videre, men hvilken aften! Foruden en pragtfuld og overdådig middag i »Athletic Club«, byens bedste, blev vi overvældet med overstrømmende venlighed og gæstfrihed og overrøst med gaver og hæderstitler. Dette første møde med Texas står særlig tydeligt for os alle, men i virkeligheden gentog dette sig hver eneste dag, hvor vi end var i Texas.

Næste dag fløj vi til Gregg County Airport og blev indlogeret privat hos oberstltn. i C.A.P. *Mark Barnes*, som boede vidunderligt ved en sø i nærheden af Longview, ca. 150 km E for Dallas. I denne egn besøgte vi olieklæder, olietårne og olieraffinerier og lærte landsdelens erhvervsstruktur at kende. Endvidere fik vi lejlighed til at sejle i speed-

boats og stå på vandski, samt prøve de berømte amerikanske »barbecued chickens«, kyllinger stegt over åben ild i det fri. Der kan ikke siges noget, som er for godt om vort ophold i det skønne Longview.

Næste mål var Galvestone, hvortil vi ankom d. 3. august. Galvestone ligger nede ved den mexicanske golf i det E-lige Texas, og minder en hel del om en fransk rivieraby. Her tog vi bl. a. del i et optog ved en skønhedskonkurrence og blev næsten skoldet ihjel ved at sidde ca. 1 time i en åben bil i stegende sol. — Særligt skal her nævnes et besøg på Ellington AFB, hvor vi fik lejlighed til at flyve med helikopter og amfibium.

Den 5. august flyttede vi til en lille by ved navn Olney, ca. 200 km NW for Dallas, langt ude på den øde prærie. Denne by blev sidste sommer ramt af en frygtelig tornado, som ødelagde store dele af byen, men er nu næsten helt genopbygget. I Olney havde vi meget nær kontakt med byens indbyggere, og fik et indtryk af den almindelige amerikaners leve- og tænkemåde. — Et af turens største shows fik vi her, da byens lokale brandvæsen til ære for os kørte to sprøjter ud på gaden og begyndte at oversprøjte de omliggende huse og parkerede biler. Bag efter blev vi sat op på en gammel kæmpe-sprøjte fra 1929 og blev i rasende fart og med hvinende sirener kørt rundt i den lille bys gader.

Vi havde også lejlighed til at besøge en kæmperanch på 750.000 acres, hvor vi så rester af det gode, gamle Wild-West ved Vernon.

Hjem via New York

Rejsen gik herfra tilbage til Dallas d. 7. august. — Den følgende dag havde C.A.P. specielt arrangeret en dag på Irwing Airfield for os, hvor der var stillet to svæveplaner til rådighed for os. Under hele vort ophold i Texas havde vi hver dag haft det mest vidunderlige vejr med kilometerhøje cu-skyer fra morgen til aften, men, ak, selvfølgelig var det gråvejr hele formiddagen d. 7. august i Dallas, og heller ikke eftermiddagen gav nogle af de forjættende cumulus'er. Det var en skuffelse! Der blev dog fløjet nogle rundflyvninger i svæveplanerne, og desuden var der stillet to Aeronca L 16 til rådighed for os.

Den 9. august fløj vi til New York City, som vi dog ikke nåede før den 10. p. gr. a. forskellige forhindringer. Her blev vi indkvarteret på Astor Hotel lige ved siden af Broadway på Times Square. Arrangørerne havde været så hensynsfulde at sørge for forholdsvis god fritid, så at vi fik lejlighed til at besøge storbyen på egen hånd og bruge de sidste cents til indkøb. — Foruden afskedsmiddage og besøg på Leones Club bød programmet i New York City på besøg i rådhuset, TV-show, deltagelse i radioudsendelser og besøg i U.N.'s bygning.

Den 13. august påbegyndtes hjemrejsen fra New York og d. 15. landede vi i København.

Kjeld Lopdrup.



De fire danske Meteor 8 under opvisningen.

NATO-FLYVESTÆVNET I BRUXELLES

385 flyvemaskiner deltog

BELGIEN havde æren af at arrangere den første opvisning af atlantpagt-magternes flyvevåben søndag den 13. juli. Formålet med opvisningen, der skal blive en årlig begivenhed, er at vise NATO-magternes flyvevåbens høje standard. Fra dansk side deltog ca. et dusin Meteor 8 fra eskadrille 724 under ledelse af kaptajn C. S. Børgesen.

Stævnet foregik på Melsbroeck-lufthavnen, som var lukket for civil trafik denne dag. I stedet benyttedes Antwerpen lufthavn. Over 150.000 betalende tilskuere overværede opvisningen med kong Baudoin i spidsen. Det belgiske luftvåben havde lavet et første-klasses arrangement. Stævnet varede over 2½ time uden pauser. Det ene nummer afløste det andet med imponerende præcision.

14 nationers flag i luften

Til indledning fløj 14 belgiske SV-4 skolemaskiner over pladsen med de 14 nationers flag efter sig. Dernæst fulgte solo-kunstflyvning, først i SV-4, derpå i Spitfire 14.

De hollandske militærflyvere må ikke flyve om søndagen, så det eneste hollandske nummer var en demonstration af den nye Fokker S 14 jet-træner, hvorpå fulgte en belgisk opvisning på Meteor 4.

Det var altså stadig hurtigere maskiner, der optrådte. Nu kom en canadisk F-86 Sabre, der demonstrerede et dyk til overlydshastighed. En dobbelt eksplosion markerede passagen af »lydmuren«, men om det var ægte eller blot et virkningsfuldt »nummer«, er ikke klart. Det samme gentog sig imidlertid med Hawker Hunter.

Supermarine Swift havde inden stævnet fløjet London-Bruxelles i rekordtid 19 min. 40 sek. — en fart på over 1070 km/t — lige under den absolutte officielle hastighedsrekord på 1080. Den viste både hurtig og langsom flyvning.

Et Grumman 16A amfibium skulle vise start med raketthjælp, men raketterne strejkede. Den efterfulgtes af 12 Boeing B-50D og KB-29P (tankere).

Nu fulgte i løbet af en time kunstflyvning af specielle hold fra Belgien, Danmark (begge på Meteor), England, Frankrig, Italien (alle Vampire), samt USA (Thunderjet).

Masseformationer og 240 faldskærms-udspring

En Canberra blev demonstreret, og så fulgte en strøm af store formationer af B-26 Invader, B-50, Canberra, B-45 Tornado, F-84 Thunderjet, Meteor, Vampire og Sabre

fra alle de deltagende lande, og til slut sprang 240 mand ud fra 12 Dakota'er, alle »sat af« umiddelbart efter hinanden over samme plet på flyvepladsen — et imponerende syn.

Det er svært at sige, hvad der var bedst. Hvert enkelt nummer var mesterligt udført, både de individuelle præstationer og formationsflyvningerne.

De berømte amerikanske »Skyblazers«, der gav deres sidste af over 200 opvisninger, inden holdet blev opløst, var dog sikkert nr. 1 i publikums øjne.

Det danske holds træning og flyvning

I nr. 7 af FLYV kunne vi som første danske blad meddele offentligheden, at flyvevåbnet havde oprettet et kunstflyvningshold. Det skete i maj måned med henblik på opvisningen i Bruxelles. Der var ikke meget tid til at træne et hold op, som skulle kunne hævde sig sammen med specialister, der i flere år ikke havde bestilt andet. Mens de fleste udenlandske hold var udtaget af langt større enheder, skulle det danske hold udtages inden for en enkelt eskadrille.

Premierløjtnant Viggo Thorsen udvalgte blandt sine eskadrillekammerater tre mand, som han vidste, han fuldt og fast kunne stole på, nemlig løjtnanterne P. I. R. Andersen, C. F. Laulund og H. V. Hansen, og så gik de i gang med træningen.

Holdets normale formation er en »kasse«, hvor føreren ligger forrest, en anden bag ved og en smule lavere, og de to andre på siderne med plantipperne ind i mellemrummet. Hansen, der lå bag Thorsen, lå så tæt på, at hans maskines næse gik ind under halen på Thorsens. Han skulle ikke holde blikket rettet mod halen, da han så skulle se for meget opad, men frem mod et punkt henne foran på Thorsens maskine!

Det er førerens opgave at lede formationen, beregne og foretage manøvrerne og gennem radioen give de andre besked herom. De andre har »bare« at holde blikket fastnaglet på førermaskinen og følge den i tykt og tyndt med mindst mulig afvigelse fra deres pladser.

Det er lettere sagt end gjort. Det kræver stor koncentration og hårdt arbejde. I begyndelsen blev de helt trætte i armen. Og de svedte så stærkt, at sveden fra panden løb ned i øjnene. Det klarede de meget enkelt med et stykke trækpapir mellem panden og hjelmen!

Men under træningerne fra flyvestation Ålborg fik de efterhånden opøvet sig og fik komponeret et fint program, der i høj grad imponerede general Ridgway, da han var på besøg i Karup.

Få dage efter gik turen til Belgien, hvor man mødtes med kolleger fra alle de andre lande. Det var et ungt dansk hold. Eskadrillechefen kaptajn Børgesen havde som holdleder en række generaler og andre højtstående officerer som kolleger, og lederne af de andre landes kunstflyvehold havde også flere striber på ærmet end premierløjtnant Thorsen. Hele det danske hold blev da også indkvarteret i et stort mandskabsrum, indtil belgierne efter et par dages forløb opdagede fejlen og flyttede Børgesen og Thorsen ind på et fint hotel til de andre ledere.

Bruxelles-programmet

I en samtale med FLYV fortæller Thorsen lidt om programmet for opvisningen. Man kunne ikke på forhånd lægge det fast, da det afhang af, hvordan tilskuerne var anbragt i forhold til solen og meget andet. Men man havde opøvet en række manøvrer,

der blev sammensat på den bedst mulige måde under selve opvisningen.

Opvisningen med jettflyvemaskiner er meget vanskelige, fordi manøvrerne tager alt for meget plads ved de høje hastigheder. Det lykkedes imidlertid danskerne at lave et program, som tilskuerne kunne følge kontinuerligt.

Ved de fleste andre hold så man tilskuerens hoveder følge den forbipasserende formation, hvorpå de snakkede lidt med sideemanden for derpå igen at følge formationen, når den kom tilbage til næste manøvre. Ved danskernes opvisning gik hovederne imidlertid uafbrudt!

Mens det foregående hold var »i ilden«, lå danskerne to minutter fra pladsen og ventede. De blev kaldt ind, mens det andet hold endnu var over pladsen og var igang, umiddelbart efter at det var færdigt.

Danskerne foretog først en rulning lige over jorden, idet de fire maskiner lå lige bag hinanden. Manøvreren lykkedes ikke til fuldkommenhed, idet den sidste maskine gled en smule ud til siden. En oberst fra et af de andre lande sagde bagefter til Thorsen, at de forgæves havde prøvet det samme. »Manøvreren er ikke vanskelig«, sagde han, »den er simpelthen umulig«. Men danskerne havde gennemført den masse af gange under træningen — kun på selve dagen lykkedes det ikke 100 %. Ærgerligt.

Fra vandret flyvning umiddelbart over jorden gik de derpå op i et loop og skiftede herunder fra linie- til kasseformation, så sidstnævnte var nået på toppen af loop'et. De fortsatte herpå i endnu et loop i kasse-formationen.

Et loop med en Meteor fylder let næsten 2 km i højden, så publikum ikke ser meget. Danskerne havde ved at flyve langsomt trænet sig op til et »lille« loop, hvor de kun nåede ca. 1300 m i toppen. I bunden havde de en fart af ca. 550 km/t, i toppen ca. 240.

Næste manøvre var et Immelmann-turn, hvorfra de dykkede lige ned og foretog en rulning i kasseformation, hvor det altså er hele kassen, der ruller som en enhed.

I »pauserne« mellem disse manøvrer »slappede de af« med de såkaldte »lazy eights« — dovne ottetaller.

Da startbanen på Melsbroeck var for smal til, at man kunne lande samlet i formation, lavede holdet til afslutning en overraskende opdeling i to halvdele, idet de to af dem under flyvning i lav højde for fuld fart hen over pladsen pludselig bryder ud.

Det var det danske program. Thorsen er iøvrigt fuld af ros over sine udenlandske kolleger — det var førsteklases, alt hvad der blev lavet. Men han er også imponeret over den dygtige og rolige måde, hvorpå hans tre kammerater hjalp ham med at opøve og udøve programmet. Og han glemmer ikke teknikkerne på jorden, som også var med i Bruxelles, holdt maskinerne i orden og klarede de små ting, der opstår, så Meteor'erne var parate, da det var deres tur. PW.

PS: Thorsen begyndte sin karriere som stifter og formand for en stor modelflyveklub i Nakskov. Han fortsatte som svæveflyver og privatflyver i Sportsflyveklubben, og efter at have gjort flyvevåbnets opbygning med i sine år der, er han nu trådt ind i SAS. »Det er dejligt at have en levevej, der er den samme som ens hobby«, siger han.



Flyv til LONDON med 4-motorers “skymaster”!



MED SAS flyver De til London i de store komfortable 4-motorers Skymasters — hurtigt, direkte og billigere, end De tror! Daglig afgang fra Københavns lufthavn kl. 10,45.

Lad et af de anerkendte rejsebureauer reservere plads og tilrettelægge Deres rejse — denne service kan De ikke undvære.

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



Føierskab kræver stadig nye præstationer



*Hurtigere
end en kop kaffe kan*

Lockheed Starfires

ødelægge et angribende
luftfartøj.

UTROLIGT — men på mindre tid end de
par minutter, det tager at drikke en kop
varm kaffe, kan en Lockheed *Starfire*
(F-94 C)

være i luften uden forudgående
opvarmning —

stige 11.200 meter i al slags vejr —
automatisk lokalisere en fjendtlig
bomber —

ødelægge angriberen uden at kunne
se den.

Ja — den to-mands besætning behøver
overhovedet ikke at have set bomberen,
de ødelagde.

I dag bliver disse reaktionsdrevne Lock-
heed interceptor-jagere, som er konstru-
eret til anvendelse under alle vejrforhold,
leveret til U.S. luftstyrker til 24 timers
bevogtningstjeneste ved U.S.A.s grænser
og vigtigste byer. Det giver luftvåbenet
en hurtigt stigende jet-jager, der så at
sige er automatisk — forløberen for
luftfartøjer, som virkelig kan flyve og
kæmpe selv.

Starfire's hjernecenter kan lokalisere
angribende bombere i de mørkeste og
mest stormfulde nætter. Dens enestående
raketbevæbning kan ødelægge den største
bomber, som endnu har været bygget.

Starfire er et nyt eksempel på en Lock-
heed konstruktions udviklingsmulighed
— man har skabt en endnu mere yde-
dygtig type af et eksisterende luftfartøj.
Dette fremmer udvikling og produktion,
og det formindsker omkostningerne. *Star-
fire* er en videreudvikling af Lockheed
F-80 *Shooting Star*, som har vundet be-
rømmelse i Korea. Lockheed er verdens
førende konstruktør af jet-luftfartøjer.

Lockheed
Aircraft Corporation

Burbank, California and Marietta, Georgia

*Look to Lockheed
for Leadership*

Lockheed

SKABER ET CENTRUM FOR ELEKTRONISKE UNDERSØGELSER

Endnu ikke offentliggjorte konstruktioner fra så at sige samtlige elektroniske fabrikker i U.S.A. er genstand for stadige undersøgelser på Lockheed Aircraft Corporation's elektroniske laboratorium i Burbank, Californien.

Dette laboratorium er et af Amerika's største clearingcentraler for elektronisk viden. Det blev oprettet af Lockheed for at fremskaffe det sidste nye indenfor den videnskab, som beskæftiger sig med automatisk styring, til brug i sådanne Lockheed luftfartøjer som den første U.S. All-Weather Interceptor, F-94, Marinens Constellation radar-skildvagter WV-1 og WV-2, og de nye dødbringende typer af P2V Navy patrol bomber til u-båds-krig.

SÆRPRÆGET FREMGANGSMÅDE

Lockheed's anvendelse af elektroniske installationer adskiller sig væsentligt fra mange andre flyvemaskinefabrikker. Hos Lockheed lægger man vægt på anvendelsen af elektronisk tilbehør og ikke på fremstillingen. Grunden hertil er den, at Lockheed ved konstruktionen af en ny type først og fremmest tager hensyn til den specielle opgave, som typen skal anvendes til. Lockheed, som ved, hvad det pågældende luftfartøj skal kunne præstere, ønsker at kunne vælge frit imellem alle fabrikkeres samtlige frembringelser for at kunne få det mest moderne elektroniske udstyr, der er nødvendigt, for at luftfartøjet kan opfylde sin mission.

Lockheed gør mere end at anvende eksisterende elektronisk udstyr. Det sker, at netop den anordning, som skal bruges til gennemførelse af et specielt job, ikke forefindes. I så tilfælde går Lockheed-videnskabsmændene i gang med undersøgelser, og meget ofte finder de frem til en helt ny konstruktion. Detaljerne for denne leveres så videre til en elektronisk fabrik, hvor den bliver fremstillet.

TYPISK EKSEMPEL

Amerikas første All-Weather Interceptor, Lockheed F-94, er et af resultaterne af Lockheed's politik. Da Lockheed ikke selv fremstiller elektronisk udstyr, er firmaet ingen konkurrent, og det kan virke i nøje samarbejde med firmaer, som fremstiller elektronisk udstyr, såvel som med U.S. luftstyrker. Resultatet af denne fremgangsmåde er F-94, som elektronisk set er mindst 20 år forud for konkurrerende luftfartøjer.

Dette førerskab er en væsentlig grund til, at Lockheed tager så mange førsteklases elektroniske eksperter til sig.

TRAFIKFLYVENYTT

Trafiken på Københavns Lufthavn, Kastrup

Antallet af passagerer i juli måned var ialt 71.030 mod 52.355 i samme måned året forud. Mængden af fragt var 497 tons, post 171 tons og bagage 717 tons. De tilsvarende tal for juli 1951 var henholdsvis 384 t, 166 t og 535 t.

For 1. halvår 1952 var det samlede passagerantal 235.910 mod 191.928 i tilsvarende periode i 1951.

KLM's årsberetning 1951

KLM's regnskab for året 1951 viser, at omsætningen er steget fra 195 millioner gylden i 1950 til 234 millioner gylden i 1951. Trafikresultaterne var i 1951 bedre end i noget tidligere år. Overskuddet beløber sig til 10½ million gylden, efter at der er foretaget afskrivninger på materiel m. m. af næsten 30 millioner gylden.

Den gennemsnitlige belægningsgrad af maskinerne steg fra 65 % til 67,9 % i 1951.

Air France's udbytte

I sin beretning for 1951 meddeler Air France, at trafikken for dette år har vist en stigning på 20 %, og det har givet sig udslag i et årsoverskud på 52 millioner francs. Beretningen siger endvidere, at det samlede passagerantal var 1 million, og at bruttoindtægten var kommet op på 32 milliarder francs (ca. 640 millioner danske kroner).

Blandt de nye luftfartøjer, som selskabet har bestilt, er tre Comet, 12 Vickers Viscount, 12 franskbyggede Breguet 763 og 10 Super Constellation.

SAS nr. 14 af 111 luftfartselskaber

Det engelske tidsskrift The Aeroplane har nyligt bragt sit årlige specialnummer over verdens luftfartselskaber. SAS figurerer ikke i listen over de førende 12 selskaber, men et nøjere studium af de ialt 111 selskaber, for hvem der bringes statistik, viser, at SAS er nr. 14.

Rangfølgen bestemmes af antallet betalte ton-miles. Da denne enhed ikke siger de fleste noget, har vi ikke omregnet den til ton-kilometer, men skal dog bemærke, at der er anvendt engelske tons à 2000 lbs. Antallet af fløjne kilometer og antallet af passager-kilometer følger ret nøje ton-miles'ene, hvorimod der er en del udsving i selve antallet af passagerer, eftersom det drejer sig om selskaber, der flyver kortere eller længere ruter.

Selskab	Ton-miles	Passag.
American Airlines	308.633.261	4.913.220
Pan American W.A.	230.000.000	1.287.000
Trans World Airw.	229.607.000	2.217.645
United Air Lines	228.526.984	2.858.002
Eastern Airlines	184.257.778	3.497.727
BOAC + BEA	156.869.828	1.357.439
Air France	108.356.000	970.979
KLM	94.853.180	498.516
Northwest Airlines	77.667.000	792.141
Capital Airlines	68.670.412	1.951.356
Trans-Canada A. L.	65.173.848	937.337
National Airlines	51.047.615	709.495
Delta Air Lines	45.616.475	881.068
SAS	45.609.589	481.697

Af de 13 selskaber, der ligger over SAS, er de 9 amerikanske, 1 canadisk og 3 europæiske. BOAC ville have bibeholdt sin 6. plads, selv om BEA ikke var medregnet her.

Det sidste skrig i flyverhjelme er denne, som er specielt konstrueret til anvendelse af Lockheeds prøveflyvere.

NYT UDEFRA

Den britiske luftfartsudstilling i Farnborough i september

På Society of British Aircraft Constructors udstilling og flyvestævne i Farnborough fra 1. til 7. september vil Storbritanniens luftfartsindustri præsentere et halvt hundrede flyvemaskinetyper, og deraf er de to trediedele udstyret med reaktionsmotorer. Bl. a. vil man få følgende seks „super-prioritet“ luftfartøjer at se: Vickers Valiant 4-motoret jet-bomber; English Electric Canberra 2-motoret jet-bomber; Hawker Hunter og Supermarine Swift ensædede jet-jagere med pilformede vinger; Gloster GA-5 med delta-vingen (radar-jager) og den hangarskibsbaserede Fairey Gannet („u-båds dræberen“ med turbinemotor). De Havilland 110, „all-weather fighter-en“ i 1000 km-klasse vil også være tilstede.

Flere af de luftfartøjer, som i øjeblikket er på den hemmelige liste, vil få deres debut i Farnborough. Et karakteristisk tidens tegn er dette, at udstillingen vil omfatte seks helikoptere.

Britiske flyvemaskiner til Grønland

Fem Sunderland flyvebåde og to Hastings transportflyvemaskiner har i øjeblikket travlt med at flyve materiel og personel til en britisk videnskabelig ekspedition i det nordligste Grønland. Flyvebåden skal transportere ca. 150 tons gods og 25 ekspeditions-medlemmer fra Young Sund på Grønlands østkyst til ekspeditionens basis ved en Britannia sø ca. 1420 km fra Nordpolen. De to Hastings luftfartøjer skal anvendes til nedkastning af proviant m. m. til en frem-skuddt lejr i Midtgrønland.

Fragtflyvemaskine med tre dæk

Den store engelske Blackburn Universal Freighter skal indrettes med tre dæk. De to underste skal tilsammen kunne rumme 6 biler, mens det øverste dæk får plads til 42 passagerer. Det er firmaet Silver City Airways, som har bestilt tre af disse store luftfartøjer til færgeruten over den engelske kanal.

London-Tokio på 27 timer

En af BOAC's Comet'er har været på en prøveflyvning til Tokio. Den ca. 16.000 km lange rute blev gennemfløjet på 27½ flyvetime. Det svarer til en gennemsnitsflyvefart på 587 km/t. Man regner med at kunne påbegynde regelmæssig flyvning på denne strækning i 1953. BOAC har indtil dato fået leveret 6 Comet'er.



Da Blomgren vandt Wakefieldkonkurrencen

Verdensmesterskabet for gummi-motormodeller fandt som tidligere meddelt sted på Kungsängens flyveplads ved Norrköping tidligt om morgenen den 13. juli. Her fortæller en af de danske deltagere, *Erik Knudsen* fra Slagelse, om konkurrencen.

VEJRET ved VM var ret blæsende med en del termik i sidste halvdel af konkurrencen, så det blev altså desværre ikke en gentagelse af det fine vejr fra 1950, nemlig helt stille og termikløst, så det virkelig er modellens konstruktion og trimning og ikke termikkens luner, der er det afgørende.

Pladsen var ret god, ca. 3 km på den ene, men kun 8—900 m på den anden led, hvor den var begrænset af by og skov. Vi havde imidlertid heldigvis vinden næsten på langs, så kun meget få modeller landede i skoven.

Der var 72 deltagere fra 19 lande mod kun 50 deltagere sidste år. Tyskland, som deltog for første gang efter krigen, England, USA, Italien, Sverige og New Zealand mødte med fulde hold på 6 mand, mens de øvrige lande deltog med 2—5 mand. De newzealandske modeller blev proxyfløjet af kendte engelske modelflyvere, og nogle af modellerne fra andre fjernliggende lande blev fløjet af svenskere.

Fra Danmark deltog *Bjarne Jørgensen* fra OM-F, undertegnede fra Vingerne i Slagelse, samt en model tilhørende *Jørgen Larsen* fra Holte (medlem af Progress). Den blev fløjet af *Poul Knudsen* fra Meteor i Dianalund, da Jørgen Larsen ikke kunne få orlov.

Vi ankom et par dage før de andre deltagere for at få trimmet vore modeller og vænne os til forholdene. Vejret var fint, og det var lyst allerede kl. 2 om morgenen, hvilket vi selvfølgelig benyttede os af.

Den 10. begyndte de øvrige at ankomme. Vi boede på samme hotel som svenskerne og finnerne. Det finske hold bestod iøvrigt af nøjagtigt de samme som på Vandel. Om aftenen var der instruktionsmøde, fredag den 11. omhyggelig modelkontrol på flyvepladsen og lørdag bustur til byens seværdigheder.

Konkurrencen udsat nogle timer

Endelig lørdag aften kl. 18 blev vi kort ud til pladsen, hvor første periode skulle

være fløjet fra kl. 1900 til 2040. Men det regnede kraftigt, og efter diskussion med holdlederne blev konkurrencen udsat til kl. 0230 søndag morgen. Her var regnen hort op, men i stedet var det begyndt at blæse op, og det var også lidt usigtbart, så nogle af de først startende modeller ikke kunne ses under hele flyvningen. Efter første periode, der varede til kl. 0400, førte amerikaneren *Joseph Bilgri* med så fin en tid som 293 sekunder. Nr. 2 var *Wilson* (New Zealand) med 250, nr. 3 *Warring* (England) med 242, nr. 4 *Ellilä* (Finland) med 240.

I anden periode (0400—0530) tog tyskeren *Maibaum* føringen med 513 sekunder ialt efter en maximumflyvning. Svenskeren *Blomgren* fik også maximum og havde nu 510, *Ellilä* 496 og den unge svensker *Jan Nilborn* 489.

I sidste periode (0600—0730) var det meget spændende, hvem der ville vinde, indtil *Blomgren* fik maximum og kun kunne slås af *Maibaum*, hvis model imidlertid ikke var genfundet efter anden periode. *Nilborn* og italieneren *Lustrati*, der blev nr. 3 sidste år, fik også max. i sidste omgang og sluttede som nr. 2 og 4, mens *Ellilä* blev nr. 3 uden en eneste maximumflyvning. Han havde forøvrigt dagens mest jævne tider.

Danskerne præstationer

De danske deltagere placerede sig efter forholdene ret pænt. *Jørgen Larsens* model, som havde fløjet omkring 2 min. under trimningen, gik ganske vist i jorden 15 sek. efter starten, havarede og var dermed ude af spillet. Dens udopede halefiner havde slået sig i fugtigheden. Men *Bjarne* fløj 132 sek. med sin *Calle 18W*, og jeg 155 med en splinterny stillevejrsmode.

I anden periode havde *Bjarne* en uheldig flyvning på 106, og jeg fejlstartede min nye model, men opnåede 127 sek. med min gamle. I sidste periode fløj *Bjarne* 140 og sluttede som nr. 40 med 378 sek. Jeg fløj 169 og blev nr. 32 med 449 sek. Det er således ikke særligt strålende tider; men man må tage i betragtning, at det er fløjet uden termik og i ret kraftig blæst. I sidste periode var det endda næsten storm.

Forfølgelse pr. motorcykle

Konkurrencen var meget velorganiseret. Modellerne blev kontrolvejret før hver start.

Så snart man havde startet sin model, hoppede man op på bagsædet af en motorcykle, der i fuld fart kørte ud ad startbanen efter modellen.

Der var sorgeligt mange havarier. Mange af de langkroppede modeller kunne ikke tage blæsten og gik i jorden. To svenskere totalhavarede begge deres meget fint byggede modeller i første periode. Mange andre havarede en af deres modeller og måtte flyve konkurrencen færdig med reserve-modellen.

Efter konkurrencen blev vi kørt ind til byen og gik dødtrætte i seng. Vi stod op kl. 12, spiste og pakkede til hjemrejsen, og så lagde vi os igen til at sove for at være friske til afskedsmiddagen og præmieuddelingen om aftenen. Men vi vågnede ikke op før kl. 2130, så middagen gik vi desværre glip af!

Iøvrigt var det en uforglemmelig oplevelse at komme med til denne konkurrence og træffe alle de internationalt kendte modelflyvere, og vi siger aeroklubben mange tak, fordi vi fik lov at repræsentere Danmark ved konkurrencen.

Lidt om modellerne

Blomgrens vindermodel var vist den samme, han fløj med sidste år, da han blev nr. 33 på grund af nogle uheld. Den minder meget om *Starks* vindende model fra sidste år, men har almindelig v-form, mens *Stark* bruger lige plan med ører. Kroppen er en alm. firkantet kassekrop med krax, altså to motorer forbundet med tandhjul i halen. Hver motor er 80 cm lang og består af 14 strenge 1 × 6 mm Dunlop. Propellen er alm. friløbspropel.

Både nr. 1, 2, 3 og sandsynligvis 4 samt mange andre anvendte krax, selv englænderne *Ewans* og *Warring*. *Ewans* anvendte i år en meget fin opbygget propel, der automatisk kantstillede sig, når motoren løb ud.

Nr. 5, *Bilgri*, og med ham de fleste andre fra USA, anvendte modeller med krolængde på op til 1½ gange spændvidden og forsynet med en lang usnoet motor. De påstod, at de med disse modeller kunne flyve maximum hver gang i stille vejr, hvilket dog lyder usandsynligt. Men de gled i hvert fald meget fint (fældbar propel). I konkurrencens urolige vejr havarede imidlertid de fleste. De har meget svært ved at rette sig ud af stall eller dyk p. gr. af det store kropsmoment.

Der deltog meget få af den gamle type modeller med forholdsvis kort krop og snoet motor. De fleste havde kroppen længere end spændvidden og anvendte enten krax eller en lang usnoet motor. Der var en tendens til at anvende noget mindre tværsnit og noget større længde for at få større løbetid på propellen. Flere havde en motorløbetid på 2 minutter og derover, mens 60—90 i »gamle dage« var fint.

For at kunne hævde sig i internationale konkurrencer med Wakefieldmodeller skal man have en model, der er bombesikker på flyvninger over 4 minutter. Det er der endnu ingen danske modeller, der har kunnet præstere. Men det kommer forhåbentlig inden næste års konkurrence, der sandsynligvis også holdes i Sverige. Vi skulle jo gerne have et fuldt hold med næste år, så der må skabes større interesse for Wakefieldmodellerne, som absolut er den mest interessante (og måske også den mest vanskelige) gren inden for modelflyvningen.

Erik Knudsen.



Til venstre verdensmesteren Arne Blomgren. Til højre amerikaneren Joseph Bilgri med sin langkroppede model.



A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGADE 2 KØBENHAVN V

FLYVEVÅBNET

Flyveulykken ved Avnø d. 9. august

Under udførelsen af nogle flyveprøver med en af de nye KZ-10, der skal anvendes til artilleriobservation, er næstkommanderende på flyvestation Avnø, kaptajn *Harry Pontoppidan Sørensen*, styrtet ned og dræbt på stedet. De foretagne undersøgelser viste, at maskinen er kommet i spin i ca. 2000 m og er fortsat ned til jorden. Den egentlige årsag syntes at have været et brud på haleplanet som følge af en haleglidning efter en stallingmanøvre.

Kaptajn Pontoppidan Sørensen var født i 1912. Han er militærflyver fra før 1939; under krigen udråbte han et meget stort arbejde i modstandsbevægelsen; efter 1945 var han en årrekke stationeret i Karup, og var nu næstkommanderende i Avnø. Han var en dygtig og meget samvittighedsfuld flyver, og hans bratte bortgang er et stort tab for det danske flyvevåben.

Kundgørelse for forsvaret

Kaptajn i den franske hær, afskediget premierløjtnant af art. *H. C. Galle* er udnævnt til kaptajnløjtnant af reserven i flyvevåbnet fra den 20/6 at regne.

Efternævnte befalingsmænd er afgået fra forberedelseskursus 1951/52 til flyvevåbnets officerskole: Løjtnanterne af reserven *J. O. Baunbæk* og *P. I. R. Andersen*. Flyverløjtnanterne af 2. grad af reserven *B. W. Andersen*, *T. Rasmussen*, *K. F. Jensen*, *P. W. Brodersen*, *P. S. Sørensen* og *R. Riisager*.

Søløjtnant af 1. grad af reserven i flyvevåbnet *C. F. Lous* er fra 15/7 udnævnt til kaptajnløjtnant.

Følgende er fra 17/7 udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad i flyvevåbnet: Løjtnanterne af reserven *S. Thorkildsen*, *F. Kofod-Jensen*, *N. H. B. Sejr*, *H. Høj-Hansen*, *B. E. Amlø*, *J. A. Termohlen*, *F. Koch-Pedersen*, *E. Borreby*, *E. T. Larsen* og *A. V. Rasmussen* samt flyverløjtnanterne af 2. grad af reserven *K. B. Sørensen*, *T. H. Petersen*, *B. A. Jeppesen*, *L. F. Hansen*, *P. Mørch Sørensen*, *C. J. Djørup*, *V. K. H. Eggers*, *K. Skydsbjerg* og *A. Boye Jensen*.

Kaptajn *Vagn Holm* er tillagt midlertidig grad som oberstløjtnant i flyvevåbnet i den tid, i hvilken han er indtrådt i staben hos den øverstkommanderende for de fælles luftstyrker i Nordeuropa.

Orlogskaptajn *V. V. Mouritzen* ved forvarsstaben er fortsat til flyvevåbnet fra den 1/7 at regne og indrangeret umiddelbart efter kaptajn *K. P. Gundstrup*.

Fenrikerne i flyvevåbnet *H. J. Petersen*, *H. Nielsen*, *K. Pedersen*, *P. Borch*, *C. Møller*, *H. Windfeld Schæffer* og *E. Boots* er udnævnt til overfenriker i flyvevåbnet fra den 15/7 1952 at regne.

Flyverkvartermester af 3. grad af reserven *G. B. Berg* er udnævnt til fenrik af reserven.

Efternævnte befalingsmænd, der har bestået afgangsprøven fra flyvervåbnets fenrikskole 1951/52, er udnævnt til fenriker i flyvevåbnet: Flyverkvartermestrene af 3. grad af reserven *J. R. Sørensen Fogde*, *S. Hansen*, *C. O. Michael Hansen*, *I. Schouw*, *H. E. Molander*, *A. A. Hansen* og *K. K. Nielsen* samt oversergenterne *I. A. Eckmann*, *W. Krabbe*, *K. Bøgh Mikkelsen*, *S. A. Lauth*, *E. Eriksen*, *A. S. Nilsson*, *G. Jervild*, *Aa. Bisholt*, *C. F. Alstrup Jensen*, *P. L. O. Jensen*, *L. J. Dam Berthelsen*, *E. B. Nielsen*, *H. Persson*, *K. A. Vedelsdal*, *K. B. Jensen*, *V. E. Vennersstrøm*, *E. Hansen*, *V. Yde Sørensen*, *S. A. Lassen*, *S. A. Frøsig*, *P. Knudsen*, *P. Hoffmann*, *B. Vanggaard*, *H. Christiansen*, *H. M. Winterskov*, *N. P. Hansen*, *P. Ingemann Kjer*, *P. Rasmussen*, *E. E. Møllerup Jensen*, *S. J. Christensen*, *J. W. J. Jensen*, *S. A. Jacobsen*, *J. Rasmussen*, *E. C. Johansen*, *H. Mosegaard Kjeldsen*, *P. Langebek*, *H. P. Nielsen Højlund*, *V. P. Madsen*, *C. A. Serérin*, *B. F.*

Hansen, *V. Laugesen*, *H. C. Dolling*, *N. J. Rasmussen*, *K. E. P. Jokumsen*, *E. A. Aarvig*, *J. E. K. Rasmussen* og *K. S. Rasmussen*.

Artilleriflyver

Som midlertidig betegnelse for personel af artilleriet, der har gennemgået og bestået uddannelse i observationsflyvning for artilleriet, har forsvarsministeriet fastsat betegnelsen *Artilleriflyver*.

Udbygningen af Tirstrup og Vandel

Ifølge „Aarhus Stiftstidende“ er man for nylig begyndt på udvidelsen af Tirstrup, som sammen med Vandel er udset til at være de flyvepladser, som evt. skal kunne bruges af andre NATO-magters maskiner. De skal kunne tage hver 75 maskiner og et personel på ca. 2000 mand.

På Tirstrup er der fældet en stor plantage, så startbanen kan forlænges en km, og desuden bygges endnu to baner parallelt hermed. Anlægget af de nye startbaner er udbudt i licitation, og om kort tid udbydes opførelsen af hangarer, kaserner og messer.

Oskar Ursinus død

Den 6. juli døde den tyske civilingeniør *Oskar Ursinus*, 75 år gammel. Ursinus var en af flyvningens og flyvesportens, specielt svæveflyvningens pionerer. Fra 1908 redigerede han det ansete tidsskrift „Flugsport“, indtil krigens bomber i 1943 eller 44 standede det. I 1912 startede han en organisation af tyske model- og svæveflyveklubber. Under første verdenskrig var han flyvemaskinekonstruktør. I 1920 tog han initiativet til svæveflyvningen på Wasserkuppe i Rhönbjergene, hvorfra svæveflyvebevægelsen bredte sig fra Tyskland til alle mulige andre lande. Han var kendt verden over blandt svæveflyvere som „Rhönvater“, boede selv da der stod en stor og flot svæveflyveskole på bjerget, stadig i sit første oprindelige lille skur og gik mellem de prangende uniformer stadig rundt i sin gamle lederjakke med en særpræget gammel hat på hovedet.

En nekrolog over Ursinus kan kun sluttes med hans slagord fra tysk flyvnings trænge tider, et ord han selv har sluttet mange nekrologer med: Es wird weitergeflogen — der flyves videre.

59-årig får certifikat

Den 2. august aflagde den 59-årige ingeniør *H. P. Andersen* fra Sportsflyveklubben sin certifikatprøve og er dermed den ældste herhjemme, der har fået udstedt nyt certifikat.

Hidtil var direktør *Binar Dessau*, der fik certifikat i 1947 som 54-årig, den ældste, der havde lært at flyve.

Begge de herrer har imidlertid endnu en halv snes år foran sig, inden de kan slå rekorden som ældst aktiv flyver, idet direktør *C. Thielst*, der var en af vore første sportsflyvere, endnu fløj aktivt som 70-årig.

FAI-rekorderne

FAI har anerkendt en klasserekord, som *Max Conrad*, der fornyligt besøgte Danmark, satte i foråret, da han fløj non-stop tværs over USA med sin Piper Pacer, en distance på 3.962,7 km. Startvægt 998,4 kg.

I juni slog den kvindelige polske svæveflyverske, *W. Szemplinska*, den kvindelige verdensrekord for tosedede svæveplaner ved en målflyvning med tilbagevendende til startstedet på 164 km, ligesom hun satte hastighedsrekord over en 100 km trekantbane på 57,8 km/t. Hun fløj en Zuraw.

Endvidere har *Mr. Hayhow* fået anerkendt sine flyvninger mellem London og København og nogle mellem London og Bern. (I sidste måned fortsatte han med en tur til Stockholm).

BØGER

»Development of the guided missile« af *Kenneth W. Gatland*. Udgivet juli 1952 af *Iliffe & Sons*, London. 133 sider, 45 fotos og diagrammer. Pris 10 s. 6 d.

I alverdens lande er man interesseret i mulighederne for anvendelse af radiostyrede raketbomber enten som forsvars- eller angrebsvåben, og der foregår en stadig udvikling med disse nye våben. Selv om mange af de opnåede resultater hemmeligholdes, så er der dog kommet en hel del detaljer frem i årenes løb, og i den foreliggende bog giver forfatteren sine læsere en række af de oplysninger, der foreligger om udviklingen af styrede fjernvåben i Storbritannien, de Forenede Stater, Tyskland og Sovjetrusland.

Bortset fra sin militære betydning har den radiostyrede raketbombe store muligheder for at kunne foretage observationer i atmosfærens øverste lag, og den skaber også en mulighed for bygning af et rumluftfartøj. Forfatteren, som er flyvemaskineingeniør, er meget interesseret i udforskning af rummelrummet. Bagest i bogen er en oversigt over 90 af de raketbomber, der hidtil er blevet konstrueret.

»Flykalender 1952«, udgivet af foreningen Sveriges Flotta, redigeret af kaptajn ved Flygvapnet *L. Rudberg*. Almqvist & Wiksells forlag, Uppsala. 124 sider. Pris 10 sv. kr.

Det er første gang at en ny Flygkalender, som foreningen Sveriges Flotta har udgivet. Bogen giver i tabelform en række oversigter over det militære flyvemateriel, som findes i 54 forskellige lande. Der angives hvilke typer og deres vigtigste data. Det er en praktisk opslagsbog, som det er hensigten at udgive hvert år. Bogen er tilsendt FLYV's redaktion fra *Gads Boghandel*.

»How & Why of Aircraft« af *J. H. Stevens & M. Allward*. Forlag: Putnam & Co., Ltd., London. 124 sider. Pris 10 s. 6 d.

Det er en bog for flyveinteresserede, der ikke har særlige tekniske kundskaber, men som ønsker at sætte sig ind i de grundlæggende principper for, hvordan en flyvemaskine kan flyve. Det er med andre ord en populær bog om flyvningens teknik, men det er en udmærket skrevet bog. Den omhandler bl. a. opdrift og modstand, flyvemaskinens stabilitet, dens styreorganer, flyvemotoren og de forskellige former for reaktionsmotorer og raketmotorer. Der er nogle udmærkede letfattelige illustrationer. Det er en god bog for begynderen.

»Aircraft Recognition Manual« af *C. H. Gibbs-Smith*. Forlag: Putnam & Co., Ltd., London. 241 sider. Pris 10 s. 6 d.

Det er en bog for fjernkendere — med mange illustrationer og ledsagende data, og den er tilsyneladende fortalt helt op til data. Man kan diskutere klassifikationen af luftfartøjer: store, mellemstore og små og indenfor hver af disse kategorier: hurtige og langsomme. Det er ikke alle, der synes om denne fremgangsmåde. Billederne er gode, formatet er praktisk — lige til at have i en lomme.

Flyvelotteriet

Det salgsresultat, der i sidste nummer af FLYV var opgjort for svæveflyveklubbernes vedkommende, nemlig 17.645, indbefattede ikke den nyoprettede Landssvæveflyveklub, som var opført under „andre sælgere“. Dette forbedrer svæveflyvernes salgsresultat med 2000.

AVON POWERED



THE DE HAVILLAND COMET II

THE DE HAVILLAND DH.110

THE ENGLISH ELECTRIC CANBERRA

THE HAWKER HUNTER

THE SHORT S.A.4

THE VICKERS VALIANT

THE VICKERS SUPERMARINE SWIFT

THE VICKERS SUPERMARINE 508

ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

Flyveskolen på Vandel

KDA's svæveflyveskole sluttede midt i august, men endnu kan nærmere resultater ikke meddeles. Det lykkedes alligevel at skaffe en Olympia til skolen, idet flyvevåbnet meget forstående imødekom en ansøgning fra KDA om at låne skolen en af sine egne Olympia'er. Desuden fik man i lighed med sidste år en KZ-VII med pilot til flyvemaskineslæb i 14 dage. KDA og svæveflyverrådet er flyvevåbnet meget taknemmelig for hjælpen. Rådet havde iøvrigt i foråret den glæde også at kunne hjælpe flyvevåbnets svæveflyvere, idet svæveflyvefondets spil var udlånt til Værlose et par måneder.

Desværre indtraf i juli et havari, der satte Gö-4'en ud af spillet for hele skolen. I stedet måtte man leje en 2G, men det blev jo ikke helt det samme. Havariet var højst ejendommeligt. I en ganske normal landing på flyvepladsen fik haleslæberen fat i en fastliggende sten med det resultat, at hele halen blev revet af, hvorefter planet naturligvis gik på næsen og beskadigede forpartiet. Uheldet må betegnes som hændeligt, men ærgerligt er det.

Af præstationerne på skolen kan nævnes, at spilkøberen, Charles Nielsen, den 31.—7. i Olympia'en fik sin 5-timersprøve og dermed sit solv-diplom. To måneder tidligere havde han foretaget en tur fra Silkeborg til Tirstrup og der fået de to andre betingelser.

Bagudvendende sæder

Der har været talt og skrevet meget om det formålstjenlige i at lade passagererne i en flyvemaskine vende ryggen imod flyveretningen, og meningerne er stadig delte. Her er imidlertid nogle konkrete tilfælde, som taler til gunst for de bagudvendende sæder:

Den 23. juli i år måtte den engelske flyver, captain R. Lovelock, foretage en nødlanding med en Hermes IV på en mark syd for Paris. Luftfartøjet var på vej til Malta og havde 54 britiske soldater om bord foruden en besætning på 6 mand. Det menes, at årsagen til uheldet var, at den ydre styrbords motor mistede sin propel, og samtidig blev den indre styrbords motor sat ud af funktion. Det lykkedes flyveren at foretage en ret hård landing, og alle ombordværende slap uskadt ud af luftfartøjet, inden det gik i brand. Når det gik så godt, skyldes det, at Hermes IV er udstyret med bagudvendende sæder, hævder man.

Hvad andre måtte mene om spørgsmålet, så har amerikanerne taget deres standpunkt til de bagudvendende sæder, idet de Forenede Staters luftvåben har givet ordre til, at alle fremtidige amerikanske militære transportflyvemaskiner skal forsynes med bagudvendende sæder, og endvidere skal alle de eksisterende transportluftfartøjer ændres i overensstemmelse hermed. Den første nye transportmaskine, som bliver leveret efter at disse bestemmelser er truffet, bliver Convair C-131.

De australske civile luftfartsmyndigheder agter, så snart omstændighederne tillader det, at kræve indført bagudvendende sæder for passagererne i alle trafikluftfartøjer på australske ruter.

»Vi styrter ned« — god flyvefilm

Filmatiseringen af Nevil Shute's roman „No Highway“ nåede i sidste måned frem til Danmark. Den danske titel er misvisende, for de styrter netop ikke ned. Der er det gode ved Nevil Shute's bøger, at de foruden at være førsteklases underholdning som regel med flyvemæssige emner — også er flyvetechnisk rigtige. Som gammel flyvemaskinekonstruktør kender Shute hele

flyvemiljøet, og i „No Highway“ er han bedre end nogensinde i den henseende.

En videnskabsmand, Honey, på forsøgstationen i Farnborough har foretaget nogle teoretiske beregninger over træthedsbrud, og man søger nu at bevise dem ved vibrationsprøver, alt imens prototyperne af „Reindeer“-passagermaskinen nærmer sig det kritiske timetal, uden at dette bekymrer nogen. Først da Honey selv på en rejse befinder sig i en Reindeer, der er lige ved at nå tallet, kommer der fart over feltet.

Maskinen når uskadt over atlanten, og da der efter en undersøgelse intet synes at være i vejen, skal den gå videre. Men det hindrer den ellers så distræt og upraktiske mr. Honey på særdeles praktisk måde. Der bliver stor ballade, men til sidst sejrer videnskaben. I filmen kan De se hvordan, og iøvrigt anbefaler vi Dem at læse bogen, hvis De ikke har gjort det.

Filmen følger bogens handling ganske pænt, men Reindeer viser sig at være en højst ejendommeligt udseende type.

PW.

VM for svævemodeller

Verdensmester Gunic, Jugoslavien, 849 sek.

2. Hacklinger, Tyskland, 810.

3. Sämman, Tyskland, 803.

4. Borge Hansen, Danmark, 767.

12. Arne Hansen, Danmark, 620.

14. Nesdam, Danmark, 604.

I holdkonkurrencen, baseret på placeringerne, blev Tyskland nr. 1, Jugoslavien nr. 2 og Danmark nr. 3.

Børge Hansen meddeler, at sidste periode blev fløjet under meget vanskelige forhold med skiftende vinde i de forskellige højder.

JET- HELIKOPTER i mini-format

Denne 2-sædede helikopter drives af 2 ram-jet motorer, der er ophængt i hver sin ende af rotorbladet. Ram-jet motorer vejer kun 5 kg stykket, men udvikler hver 34 hk. Motorerne er beregnet til 500 driftstimer, de koster kun 200 dollars og kan udskiftes på et par minutter. Hele maskinen vejer ca. 160 kg og har en marchhastighed på 115 km i timen; den siges at være enestående stabil og driftssikker og kan som vist flyves uden at holde hænderne på styrepinden. I dag koster den 5000 dollars; men ved storproduktion vil prisen dale til godt et par tusind. Som brændstof anvendes en billig petroleum.



En million passagerer på et år

I de sidste 12 måneder har vi befordret flere passagerer i Europa end noget andet selskab. Vi håber, at endnu flere — også De — vil flyve med os og nyde den udsøgte britiske service.
Tal med Deres rejsebureau.

BEA BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS
Dagmarhus, V. Boulevard 12, PALM 63 11

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

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

KALENDER

Modelflyvning:

14/9 Distriktskonk.-finale (fritflyvende).
14/9 VM for gasmotormodeller (Schweiz).
12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
31/12 Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

30/9 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Møder og udstilling etc.

2—7/9 Opvisning i Farnborough.

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



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

„BROOMWADE“
Luftkompressor og Trykløftværktøj
„ENOTS“
Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

„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

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.

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Annoncepris:
Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

Fra KDA's arbejdsmark

KDA skal have flere medlemmer

Undskyld vi bliver ved. Men KDA skal have flere medlemmer, og De kan hjælpe til. Det skulle være mærkeligt, om der ikke var en eller anden i Deres bekendtskabskreds, som var interesseret i flyvning. Den flyveinteresse skal holdes vedlige, og det kan gøres ved at lade vedkommende blive medlem af KDA. Ring blot til Byen 5348, så skal kontoret nok ordne resten.

KDA-emblem

Når De skriver efter et af KDA's nye emblem, bedes De huske at opgive, om emblemet skal være med knap, nål eller brosche.

Dette er ikke nødvendigt ved bestilling af FAI-emblem, for de er alle forsynet med knap.

Nye bøger i biblioteket.

Håndbog for hæren 1952.

Lexicon of terms used in connection with ICAO.

Hans Ulrich Rudel: Stuka Pilot.

William Nelson: Airplane Lofting.

Bert A. Shields: Meteorology and Navigation.

Berts A. Shields: Principles of Air Navigation.

Frank Zaic: 1951-52 Model Aeronautics Year Book.

Nye medlemmer

Forvalter Holger Clausen.

Repræsentant Gunnar Billeskov-Jensen.

Thorbjørn Meyer.

Mathelev Ole Holm Didriksen.

Medhjælper Jørgen Elmer Christoffersen.

Kaptajnlejtant Steen Glarborg.

Flyverlejtant John William Elberling.

Erhvervsflyver Ole Rasmussen.

Civile fremskridt i flyvedagskonkurrencerne

I juli indkom ikke mindre end 51 resultater i flyvedagskonkurrencerne, hvorefter vi er oppe på ialt 179. Resultaterne i varighed og højde er allerede nu højere end vinderpræstationerne sidste år.

Det er først og fremmest de civile klubber, der har indsendt siden sidste nummer, mens de militære har hvilet på laurbærene. Derved er Karup trængt ned på andenpladsen i både varighed og højde, men har i begge klasser kun 9 resultater, så de kan især i højde let komme ovenpå igen.

Hier er stillingen pr. 31. juli:

Varighed:

Århus Svæveflyveklub	..	30 t. 36 m.	(10)
Flyvestation Karup	....	26 t. 38 m.	(9)
Stamgruppen	.....	21 t. 15 m.	(10)
Polyteknisk Flyvegruppe	..	20 t. 22 m.	(5)
Herning Flyveklub	....	17 t. 40 m.	(10)

Højdevinding:

Herning Flyveklub	.....	13.110 m	(10)
Flyvestation Karup	.....	12.850 m	(9)
Århus Svæveflyveklub	....	10.865 m	(10)
Ringsted Svæveflyveklub	..	7.765 m	(10)
Polyteknisk Flyvegruppe	..	6.480 m	(5)

Distance:

Flyvestation Karup	..	358 km, 309 p.	(5)
Polyteknisk Flyvegruppe	.....	193 km, 193 p.	(2)
Flyvestation Værløse	..	165 km, 165 p.	(3)

Når dette nummer er udkommet, er stillingen formodentlig ændret, og så kommer slutspurtten i september, hvor det dog normalt er vanskeligt at gøre ret meget. PFG er den klub, der har størst mulighed for at fremskalde ændringer, men mærkeligt nok lider klubben under mangel på kvalificerede piloter.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.

Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.

Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10-16, torsdag 10-17, lørdag 10-13.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFlyVERADET

Formand: Kommunelejer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL).

Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.

Generalsekretær: Salgschef Max Westphal, Høstrups Have 60, telf. NORA 9011.

»Danske Flyvere« 35 år.

Den 18. aug. havde foreningen Danske Flyvere bestået i 35 år. Dagen mindedes ved nedlægnning af blomster på flyvermonumentet og senere på dagen ved en reception for pressen. Ved denne reception meddelte formanden, direktør Knud Lybye, at foreningen i stor udstrækning koncentrerede sit arbejde om at forøge foudet til forulykkede flyveres efterladte. Det var i øjeblikket på en. 75.000 kr. og man tilstræbte foreløbig en fordobling af fondsmidlerne. Flere af flyvningens venner havde allerede givet tilsgn om ret betydelige beløb.

Danske Flyvere, hvis protektor er Hans Majestæt Kong Frederik IX, tæller 380 medlemmer.

2. distriktskonkurrence i linestyling

Den anden distriktskonkurrence for linestyrede modeller havde mindre tilslutning end den første. Jyderne svigtede helt, 5. distrikt dog først efter udsættelse. De tre første distrikter gennemførtes med henholdsvis 5, 7 og 11 deltagere — er 3. distrikt ved at overtage føringen i linestyling?

Stillingen efter anden konkurrence følger herefter, idet man for hver deltager sammenlægger hans resultater fra de to konkurrencer, både i hastighed og kunstdflyvning.

1. distrikt. F: A. Sørensen (111) 310, Hackhe (111) 308,6, Holm Jørgensen (111) 287. — G: Bendixen (118) 358, Hackhe 225, Helge Hansen (116) 166.

2. distrikt. F: K. V. Nielsen (207) 241,8, K. Nilsson (211) 177, H. I. Andersen (208) 135,7. — G: K. Nilsson 437, H. I. Andersen 276, P. Andersen (210) 210.

3. distrikt. G: Ib B. Hansen (301) 116, P. Baier (301) 101, P. Madsen (310) 78.

Øvrige distrikter uforandret, se FLYV nr. 6 side 118. Finalen finder sted den 12. oktober. Der kan ændres meget i stillingen og bliver forhåbentlig større deltagelse.

Hvorfor er der ikke mere gang i sportsflyvningen på Skovlunde?

For den, der flere gange om ugen færdes derude, er det trist at se, hvordan medlemmerne og deres venner om søndagen og de andre dage må hænge over et rækværk og spise deres medbragte mad uden at kunne

få så meget som en kop te i det nærliggende klubhus, der står gabende tomt med tillukkede døre og forfalder mere og mere. Dette er én af grundene til, at flyvningen går sin død i møde derude, for der er virkelig nok af unge og ældre deltagere — aktive som passive — som jeg ved længes efter, at forholdene derude kunne bedres derhen, at klubhuset kunne åbnes og vi der kunne spise vor medbragte mad til en kop te eller kaffe. Jeg er ikke i tvivl om, at en flyveinteresseret restauratør gerne på week-end'en ville gøre forsøget med et murtetenderi.

Klubliv skal der til, for at sportsflyvningen kan gå.

Tænk også på alle de af vore venner, der ville finde derud og nyde livet på en sådan sportsplads; og der er slet ikke tvivl om, at mange ville deltage i rundflyvningerne, og sikkert en del ville blive så „air-minded“, at de ville give sig i kast med undervisningen. Resultatet er en flyveklub i udvikling.

Sportsflyveklubben gjorde forsøget Set. hans aften, og den 2. august gjorde Morian Hansens flyveskole forsøget med at samle sine medlemmer — aktive som passive — til en lille fest, hvis eneste formål var at samle os, så vi kunne „snakke flyvning“ og lære hinanden at kende. For at andre flyveklubber ude i landet kan tage initiativet til sådanne sammenkomster, skal jeg kort skitsere, hvordan denne lille fest spændte af:

Der var kort og godt meddelt et fåtal af os, at der ville finde en lille sammenkomst sted ved Skovlunde den 2/8, og at prisen pr. kuvert ville være 12 kr. For dette fik vi en velkomst-cocktail, glimrende film af flyvning og motorløb, som Shell venligt havde stillet til rådighed, og som interesserede os alle. Så spiste vi tre stk. lækert smørrebrød, fik to øl og to snaps, og til musikken svang vi os til langt hen på morgenstunden — læsket af en cocktail eller et par glas sherry. Alt dette var indbefattet i prisen. Var der mange mennesker? Ja, som før sagt var kun et fåtal indbudt, men få dage efter udsendelsen af invitationen var der overtegnet, så der måtte siges „nej“ til mange. Dette nævnes blot for at vise, hvor stor interessen er for klubliv i en flyveskole trods sommerferie — et glædeligt tegn, som må vække til eftertanke hos de myndigheder, der nu har ansvaret for Skovlunde flyveplads.

Harald Harpoth.

Aerosport

Aerosport påbegynder i september, som meddelt i juni nummeret af FLYV, sin vintersæson med møder hver 14. dag.

I Aerosports eget medlemsblad, Aerosport Månedssnytt, vil der fremkomme nærmere meddelelser om møderne, ligesom bladet også indeholder meddelelser om ændringer i det danske civilregister og smånit af flyveteknisk interesse, samt en brevkasse, hvori klubbens specialister besvarer alle spørgsmål.

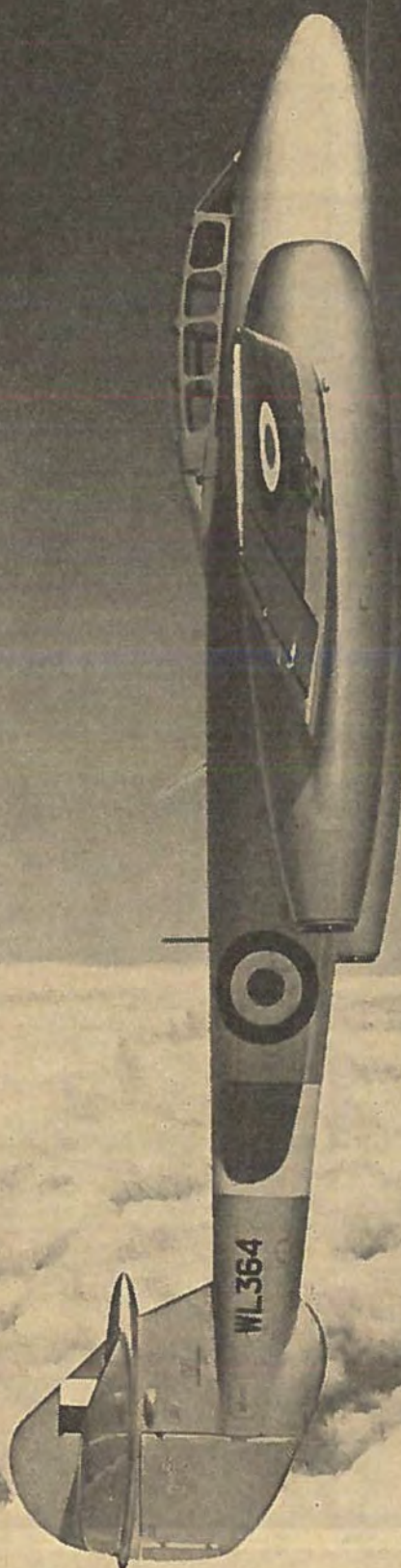
Ved møderne bliver der ved undervisningen i fjernkending anvendt såvel lysbilledapparat som films.

Der afholdes regelmæssigt konkurrencer i fjernkending og skalamodelbygning med værdifulde præmier.

Kontingenter er 15 kr. pr. år, hvilket indbefatter abonnement på FLYV og Aerosport Månedssnytt. Ved indmeldelse nu betales kr. 7,00 som kontingent fra september til december 1952.

Henvendelse vedr. klubben kan iøvrigt rettes til formanden, Lennart Ege, Norgesmindevej 26, Høll. (tlf. HE 977), eller til sekretæren, Kurt Birle, Damhusdalen 63, Valby (tlf. RØ 34).





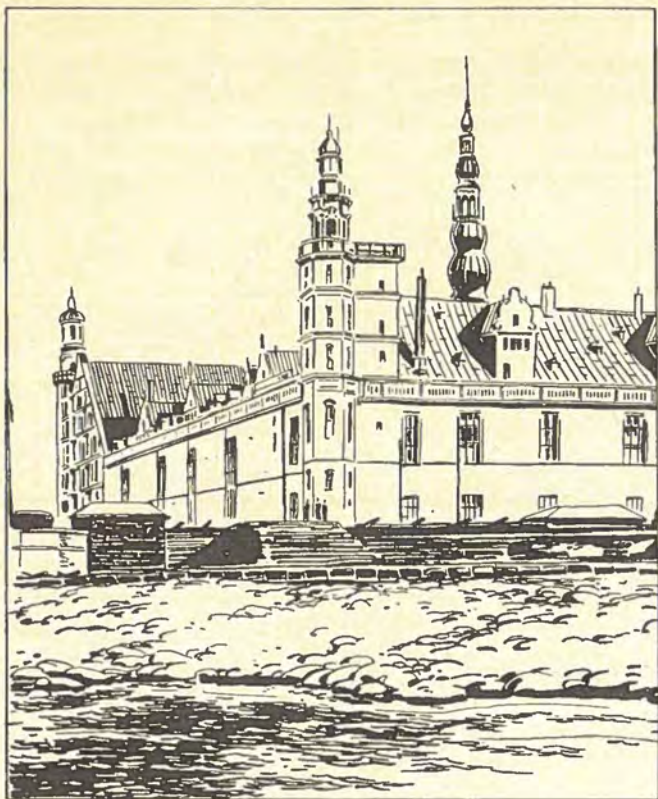
Verdens førende
jet-træner

GLOSTER METEOR MARK 7

foretrukket af R.A.F.
og R.A.A.F. samt af Frankrigs,
Belgiens, Hollands, Danmarks
og Ægyptens luftstyrker



GLOSTER AIRCRAFT CO. LIMITED Hucclecote, Gloucestershire
Member of the Hawker Siddeley Group/Pioneer... and World Leader in Aviation



DANMARK — Kronborg Slot, som Shakespeare gjorde verdensberømt med sin Hamlet.



BRASILLEN — The Sugarloaf Mountain med udsigt over Rios berømte havn.

Kun timers afstand pr. fly



De kan komme til næsten et hvilket som helst sted på jordkloden hurtigt og bekvemt ved hjælp af de tusinder af driftssikre Douglas maskiner, som nu er i fart. Næsten ethvert luftfartselskab i verden bruger Douglas DC-3'ere, DC-4'ere eller de nye luksus DC-6'ere. De har bevist deres præcision og pålidelighed på millioner af flyve-km.

Lad deres næste rejse foregå ad luftvejen. Flyvning indvinder ekstra dage til forretning og fornøjelse, og De vil opdage, at flyvning er billigere end nogensinde. Det er den nemmeste — og mest bekvemme måde at rejse på!

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

STOL PÅ DOUGLAS ... GENNEM 32 ÅR VERDENS STØRSTE FLYVEMASKINE-PRODUCENT • MILITÆRE OG CIVILE TRANSPORTMASKINER
JAGERMASKINER • ANGREBSMASKINER • BOMBEMASKINER • FJERNVÅBEN • ELEKTROTEKNISK UDSTYR • FORSKNING

FLYV

25. ÅRG. NR. 10

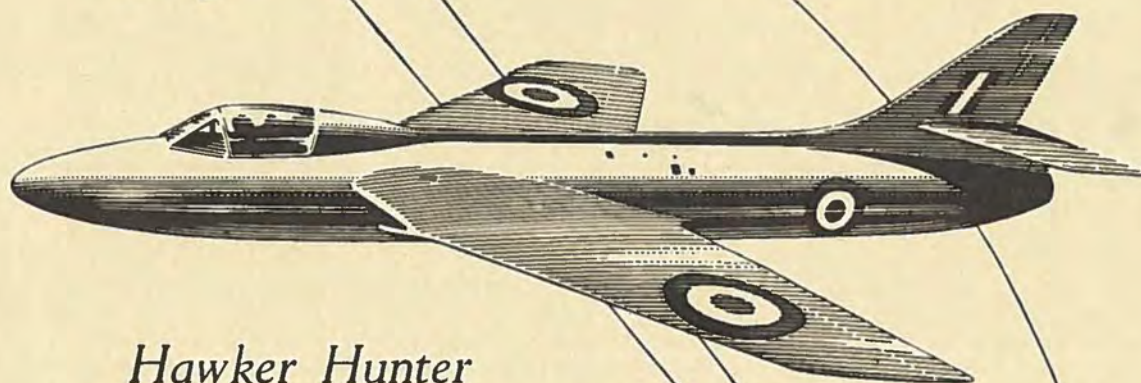
OKTOBER 1952

PRIS 75 ØRE

Til Frihedens Forsvar

NR. 9 AF EN SERIE

Super Priority for R.A.F.



Hawker Hunter

... verdens fineste jagermaskine.

Hawker Siddeley Gruppen har sat alle kræfter ind for snarest at kunne stille verdens fineste jagermaskine *Hawker Hunter* til disposition for R.A.F. I Hawkers fabrikker i Kingston arbejdes med fuld kapacitet, og samtidig skal også en helt ny fabrik ved Squire's Gate, Blackpool, bygge denne dagjager, der anses for så vigtig, at den indtager en fortrinsstilling med hensyn til alle ressourcer. Gruppens øvrige selskaber deltager i fabrikationen for at fremskynde den dag, da Hunter eskadriller vil flyve over de britiske øer. En koordineret indsats af Hawker-Siddeley Gruppens forskellige selskaber er typisk for organisationens gnidningsløse samarbejde. Denne industrielle sammenslutning er den største i sin art og er — med sine samlede ressourcer — ved løfte bundet til at ophjælpe Den Frie Verdens velstand og forsvarsstyrke.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS



FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE

Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 10

Oktober 1952

25. årgang

FALSTER og FARNBOROUGH

MED en uges mellemrum skete der ved flyveopvisninger to ulykker, hvorved tilskuere blev dræbt og såret. En ved flyvestævnet i Nykøbing Falster og en anden og endnu alvorligere i Farnborough.

Så usædvanlige som de var, vakte de stor opsigt og medførte uforholdsmæssig stor omtale i dagspressen.

Det er i og for sig forståeligt, at offentligheden bliver opskræmt; men man må også se realistisk på de sorgelige begivenheder og ikke drage forhastede slutninger.

I begge tilfælde har man ikke med rette kunnet bebrejde stævneledelserne noget. Alt var arrangeret på forskriftsmæssig måde.

I tilfældet på Falster var bremserne ganske vist ikke i orden, men normalt anvender man kun i ringe grad bremser ved landing med små maskiner med halehjulunderstel. Årsagen var en forkert bedømmelse fra pilotens side, som han ikke korrigerede i tide, og hovedårsagen, at han derpå „tabte hovedet“ og ikke forsøgte at afværge ulykken eller formindske dens virkning.

Det er imidlertid overordentlig sjældent, at en pilot i en kritisk situation „taber hovedet“. I langt de fleste tilfælde viser det sig, at der i farens stund bliver handlet koldblodigt og rigtigt.

Årsagen til Farnborough-ulykken er skrivende stund ikke kendt, men ulykken har i hvert fald ikke kunnet forudses, og den eneste måde at undgå den minimale risiko for gentagelser er at lade være at arrangere opvisninger.

Et stort dansk dagblad skrev dagen efter Falster-ulykken en leder, som stillede større krav til privatflyveres deltagelse i stævner.

Den blev på udmærket måde imødegået fra privatflyverside, der klart påpegede, at privatflyverne ikke gav opvisning, og at de iøvrigt på alle mulige leder og kanter var under kontrol fra luftfartsmyndighedernes side.

Så sørgelige de er, bør begge ulykker betragtes som hændelige, men så sjældent forekommende, at de ikke bør afholde folk fra at overvære flyvestævner.

Fantastiske muligheder for flyvemaskinen som landbrugsredskab

SYV tusind amerikanske landmænd har egen flyvemaskine. — Syv tusind andre flyvemaskiner bruges i land- og skovbrug. — 80 % af USAs udstrakte arealer med rismarker tilsås og gødes fra luften. — 85—90 % af al erhvervsflyvning med mindre flyvemaskiner i USA er landbrugsflyvning. — Flyvemaskinen kan i landbrugets tjeneste anvendes til over 200 forskellige formål.

Dette er nogle få af de mange overraskende og interessante oplysninger, som løjtnant Sylvest Jensen bringer med sig hjem efter



Løjtnant
Sylvest Jensen,
indehaveren af
verdens største
luftfotofirma.

en to måneders studierejse i USA i sommer. I en samtale med FLYV fortæller han, at han på landbrugsministeriets opfordring deltog i en af OEEC (den europæiske økonomiske samarbejdsorganisation) arrangeret rejse. Der var 9 deltagere fra Danmark, Holland, Frankrig, Italien, Nordafrika, Tyskland og Østrig. Formålet var at studere den amerikanske udnyttelse af flyvemaskinen i land- og skovbrugets tjeneste for at undersøge, om man ikke i Europa og Nordafrika kan gøre noget lignende.

I en DC-3 turede delegationen i 2 måneder rundt i hele USA, besøgte 30 af de 48 stater og overføjede de fleste af de resterende. Det var et ret anstrengende program med lange arbejdsdage, hvor man på stedet fik set, hvor alsidigt flyvemaskinen nu bruges i landbruget.

Flyvemaskinens arbejdsområder

For størstedelen anvendes flyvemaskinen til bekæmpelse af plantesygdomme, skadedyr og ukrudt ved hjælp af pudring og sprøjtning. I nogen grad bruges den også til gødning og såning. Således kan det nævnes, at

flyvemaskinen er særdeles velegnet ved risdyrkningen. De store flade rismarker, der fortrinsvis ligger på arealer langs floderne, således at de kan overrisles, er vanskelige at så og gøde fra jorden, da de helst skal stå under vand. Her har flyvemaskinen slået vældigt an, således at hele 80 % af rismarkerne nu sås og gødes fra luften. Det kan nemlig gøres både billigere og bedre af flyvemaskinen. Markerne, der er fri for hindringer, er ca. 50 tdr. land i gennemsnit, men kan være op til 200 tdr. land. Risen dyrkes to gange om året. Tænk, hvilke perspektiver for Indien og Kina!

Men iøvrigt bruges flyvemaskinen til over 200 forskellige formål af vidt forskellig karakter. I skovbruget anvender man ikke alene flyvemaskinen til tilsåning af skove, men også til bekæmpelse af skovbrande. En stor organisation muliggør inspektion af skovene i den brandfarlige tid, og opdager man en brand, smider man specielt uddannede folk ned med faldskærm til bekæmpelse af brandene. Det er som regel studenter, som får et 3 måneders kursus. Delegationen besøgte en skole, hvor uddannelsen foregår. Der spares millioner årligt på denne måde.

Kraftledninger bliver også inspiceret fra luften, både for eventuelle brud og for generende vegetation, som om fornødent bekæmpes fra luften.

De store græshoppesværme, der kan ødelægge enorme arealer med afgrøder på ganske kort tid, udryddes fra flyvemaskine.

Mosquitoplagen kan man også blive kvit. I Seattle havde man valgt en kvindelig borgmester, der kom til magten på et program om udryddelse af mosquitoerne. Hun lod et firma på 10—12 mand tage fat, og snart var plagen bekæmpet til glæde både for byens egne borgere og for turisterne, som ellers holdt sig væk fra den berygtede by.

I Texas er græsgangene i det sidste halv hundrede år blevet ødelagt af en ukrudtsplante, »brush«, der bliver op til et par meter høj og hidtil var umulig at udrydde. Nu endelig har man fundet et kemikalie, som pr. flyvemaskine bliver fordelt over områderne og ødelægger planten, så jorden påny kan opdyrkes.

Selv vejret bekæmper man fra luften! Den kunstige regn er stadig på eksperimentstadiet, og det ser ud til, at man nu ikke tror ret meget herpå mere.

Derimod har man i kolde nætter, hvor det for en sjælden gangs skyld var ved at blive frostvejr i Californien, brugt flyve-



Landbrugsflyvning
i Danmark:
En KZ-III
fotograferet
under pudring.

Foto: E. Malmrose.

maskinen til at hæve temperaturen over frysepunktet ved at flyve rundt over de truede frugtplantager. Ved at bringe luften i uro får de den underste kolde luft blandet med overliggende varmere luft. Man har opnået at hæve temperaturen ved jorden ca. 4 grader, hvilket var tilstrækkeligt til at redde situationen. Helikopteren er naturligvis suveræn på dette felt.

Man har også været ude for, at vigtige landeveje gennem øde strækninger blev ufarbare på grund af is og sne, og man har så fra luften strøet kemikalier på, hvorved de blev tøet op.

Små firmaer med små maskiner dominerer

De flyvemaskiner, der anvendes i landbruget, er fortrinsvis lette flyvemaskiner. Piper Cub er i flertal, men også Stearman-typen bruges. Det er en gammel militær træningsmaskine, et biplan, der har en ret stor nyttelast på 6—700 kg.

Man kan roligt sige, at landbruget nu præger den del af industrien, der fremstiller lette flyvemaskiner. Hvad markedet for privatflyvemaskiner ikke blev til, ser det ud til, at landbruget er blevet. 7000 farmere har egen maskine. Højest 1000 af disse udfører selv flyvende landbrugsarbejde. Iøvrigt anvender de flyvemaskinen som transportmiddel, til inspektion af markerne fra luften o.s.v. De har dannet deres egen flyveorganisation.

Det egentlige arbejde udføres af firmaer, der har specialiseret sig på området. Det er næsten udelukkende små firmaer med

4—5 maskiner og et par flyvere. Et enkelt firma havde 35 maskiner, hvoraf halvdelen dog var reserver. I alt er der 7000 maskiner i arbejde, og der er ikke flyvere nok.

Selv om helikopteren skulle have store muligheder, så er den dog foreløbig i mindretal, der er højst 50 af dem blandt de 7000. Det skyldes, at den endnu er for dyr. Den kan i øjeblikket kun bruges til specielle afgrøder af høj værdi. Men hvis ramjet-helikopteren slår an, kan den revolutionere billedet.

Oprindelig flyttede flyvemaskinerne rundt fra stat til stat, eftersom årstiderne skiftede. Nu holder hvert enkelt firma sig i sin egen stat og opbygger en solid kundekreds her. Sæsonen er blevet længere takket være udviklingen af kemikalierne, og virksomheden er blevet en så god forretning, at man kan nøjes med denne sæson.

Flyvemaskinen kan med andre ord konkurrere med mere jordbundne landbrugsredskaber, og de amerikanske landmænd har hurtigt indset dens enorme betydning. De anser flyvemaskinen som et stykke værktøj på linie med traktoren.

Staten fremmer udviklingen

Det må bemærkes, at der fra statens side også gøres en meget stor indsats for at fremme denne udvikling. Der er oprettet store forsknings-institutioner, der har egne flyvemaskiner til rådighed for forsøgsvirksomheden. Og der er et enestående samarbejde mellem videnskabsmændene, flyverne og landmændene, så udviklingen skrider stadig frem med store skridt.

Der findes også specielle »aviation boards«, embedsmænd, som har til opgave at bringe det sidste nye frem og at formidle flyvningen blandt landmændene.

Delegationen sluttede turen med 3 dages møder i Paris, hvor man udarbejdede rapporter. Den delte sig op i tre grupper, der hver lavede sin rapport, en videnskabelig, en teknisk og en økonomisk og organisatorisk, som Sylvest Jensen var medlem af.

Ved et nyt møde skal den endelige rapport stilles sammen, og den skal derefter tilstilles alle europæiske regeringer, så Europa kan drage nytte af de amerikanske erfaringer og derved forøge sit udbytte af jorden.

Man må ikke være blind for, at befolkningen vokser hurtigere end landbrugsarealet, og derfor må disse udnyttes bedre. Efterhånden finder man frem til bedre og mere udbyttegivende plantesorter, men disse er også mere ømfindelige og kræver behandling fra luften.

Også i Danmark

Har flyvemaskinen i landbrugets tjeneste også en fremtid i Danmark? Nogen landbrugsflyvning er jo allerede udført, men er landet ikke for lille, markerne for små?

Sylvest Jensen udtaler, at han på baggrund af sine egne erfaringer herhjemme tog over med disse pessimistiske synspunkter, men at han vender hjem som optimist. I staten Oregon f. eks., som i terræn og markstørrelse meget minder om Danmark, men som måske er endnu mere kuperet, var farmerne gået 100 % ind for flyvningen. Der findes ingen minimumsstørrelse for marker, der kan behandles fra luften.

Iøvrigt udnytter amerikanerne i høj grad flyvemaskinen på kooperativ basis, som sikkert vil passe godt i Danmarks andelsbevægelse.

Herhjemme bør både landbrug og myndigheder få øjnene op for sagen. Vi må selv have forsøgsvirksomhed. Vi må her i Europa lære at betragte flyvemaskinen ikke som en luksus, men som et værktøj.

Et land er allerede godt i gang, nemlig Holland. De hollandske deltagere på turen lærte ikke nær så meget som de andre. De var med på noderne og kunne endog lære fra sig i USA.

Verdens største luftfotofirma

Sylvest Jensen ledte forgæves efter virksomheder som sit eget luftfotofirma i USA. Luftfotografering er en bivirksomhed, som ikke har stor interesse, og som slet ikke er udnyttet på samme måde som i Danmark. Det skyldes antagelig, at man har haft så mange andre udnyttelser af flyvemaskinen, at man ikke har haft brug for at finde på så specielle anvendelser.

Til gengæld for de mange »fiduser«, han lærte i USA, forsøgte Sylvest Jensen også at give nogle af sine fra sig. De pågældende hørte høfligt på det; men det sås tydeligt på dem, at de slet ikke troede, det var sandt. Så det holdt han hurtigt op med.

Men han vendte hjem med den behagelige opdagelse, at han har verdens største luftfotofirma!

P.S.: Det er kun lidt af Sylvest Jensens epokegørende beretninger, vi kan få plads til i Flyv. KDA regner imidlertid med engang i vintersæsonen at arrangere en foredragsaften, hvor der bliver lejlighed til at høre Sylvest Jensen fortælle mange flere interessante enkeltheder.

FLYVEMASKINER TIL REKOGNOSERING OVER DE STORE HAVE

TIL rekognoscering først og fremmest over de store have anvendes dels flyvebåde, dels landflyvemaskiner. Flyvebådene blev udviklet allerede i mellemkrigsårene, men blev først kort før og under den anden verdenskrig egnet til at gå i lag med verdensoceanerne. Nogle af disse typer er stadig i trofast tjeneste.

Det gælder således *Consolidated Catalina*, *Martin Mariner* og *Short Sunderland*. De to første af disse findes også som amfibier og bliver derved særligt alsidigt anvendelige. Der er ikke mange efterfølgere til disse typer. Englænderne har faktisk ingen. Franskmandene bygger *SNCAN 1402 Noroit*, et amfibium stort set i klasse med *Mariner*, forsynet med to Arsenal 12H motorer, som faktisk er den tyske Junkers Jumo 213A. Den kan være meget nyttig og forsynes formodentlig med moderne udstyr, men kan ikke siges at være noget større fremskridt.

Martin P5M-1 Marlin skal efter 9 års produktion af *Mariner* erstatte denne og er først og fremmest et anti-ubådsvåben. Den er ikke meget større i dimensioner, men er formodentlig tungere og har i hvert fald væsentligt kraftigere motorer. Den er udstyret med det mest moderne radarudstyr og lignende. Dens kropform afviger væsentligt fra tidligere flyvebåds med en lang agterkrop, og den skal dels være mere stabil på vandet, dels komme forholdsvis hurtigt op fra vandet. Agterude under vandet er den forsynet med såkaldte »hydroflaps«, der dels kan bruges som »vandbremsere«, idet de slås hver 65 grader ud fra kroppen, dels kan lette manøvrering på vandet ved at anvendes enkeltvis som ror.

Convair XP5Y-1 er en væsentlig mere vidtgående type, større, tungere, hurtigere og formodentlig med stor rækkevidde. Der er bygget to, der har fløjet et par år, og den amerikanske flåde har bestilt nogle af dem i en fragttansport-udgave, kaldet *R3Y-1*. *Convair XP5Y-1* er udstyret med fire Allison T-40 turbinemotorer, der hver yder 5500 hk. T-40 består af to sammenkoblede T-38 motorer, og de kan enkeltvis eller sammen drive de modsatrotterende propeller.

Fuldvægten opgives at ligge omkring 60

tons — muligvis amerikanske, svarende til ca. 54 metriske tons. Den skal fuldt lastet kunne starte på 30 sekunder, stige hurtigere end visse jagere fra den anden verdenskrig og flyve over 560 km/t — et stort skridt fra Dorniers dristige »flyveskib« fra 1929, *Do-X*, der havde en lignende fuldvægt, var forsynet med tolv 615 hk motorer, altså ialt 7400 hk mod den amerikanske types 22.000, og havde en rejsefart på 167 km/t.

Landflyvemaskinerne

Under den sidste verdenskrig anvendte RAF's kystkommando mindre typer landflyvemaskiner som f. eks. *Avro Anson*, *Lockheed Hudson* o. lign. til rekognoscering over de mindre farvande omkring England. Efter at have anvendt særlige udgaver af *Avro Lancaster*-bomben, udstyres kystkommandoen nu med *Avro Shackleton*. Den har fire Rolls-Royce Griffon motorer med modsatrotterende propeller. Den er beregnet til at anvendes i forholdsvis lave højder over havet, og den har naturligvis stort radarudstyr.

Siden 1945 har *Lockheed Neptune* været i tjeneste i den amerikanske flåde, og den produceres stadig i nye versioner og leveres bl.a. også til RAF. Oprindeligt havde den motorer på 2300 hk, men de nyeste versioner har 3250 hk motorer. *P2V-3* har en rækkevidde på 5700 km ved 288 km/t. Senere udgaver med Wright Turbo-Cyclone motorer, der er meget økonomiske, har sikket mere. Iøvrigt indehaver typen som bekendt verdensrekorden i distanceflyvning med ikke mindre end godt 18000 km. Med de nye motorer beregnes denne rekord til at kunne være blevet 3500 km længere.

Martin P4M-1 Mercator er kun produceret i et mindre antal. Den er større og hurtigere, idet den er udstyret med to 3500 hk Pratt & Whitney Wasp Major stempelmotorer og desuden to Allison J-33 reaktionsmotorer. Topfarten skal være over 560 km/t.

Fra oven: *Martin Mariner*, *SNCAN Noroit*, *Martin Marlin*, *Convair XP5Y-1*, *Avro Shackleton*, *Lockheed Neptune*, *Martin Mercator*.

HAV-REKOGNOSCERINGS-FLYVEMASKINER

Type	Motorer hk	Antal besæt.	Spv. m	Længde m	Plan- areal m ²	Tom- vægt t	Fuld- vægt t	Max. fart km/t
Convair Catalina ...	2×1200	—	32.0	19.5	130	9.0	14.5	350
Short Sunderland ..	4×1200	10	34.4	26.0	157	16.8	27.3	343
Martin Mariner	2×2100	9	36.0	24.3	—	14.7	25.2	322
SNCAN Noroit	2×2070	7	31.6	22.0	100	—	—	370
Martin Marlin	2×3500	7	36.0	27.5	—	—	—	—
Convair XP5Y-1 ...	4×5500	—	—	—	—	—	54.0	560 +
Avro Shackleton ...	4×2450	10	36.6	23.6	132	—	—	—
Lockheed Neptune ..	2×3090	7	30.5	23.4	93	15.7	26.3	461
Martin Mercator ...	2×3500	—	—	—	—	—	—	—
	+ 2×2450 kg	—	34.7	25.9	122	—	36.3	560 +



LUFTFARTEN SIKRES

Nyt instrument og nyt navigationssystem

Af Ove Thuelund



Felix Locher (t. v.) demonstrerer sine telekurver indtegnet på et kort. Til venstre skimtes en globus med det bevægelige kurvenet.

EFTERKRIGSTIDEN har mangedoblet civilflytrafikken og samtidig gennem et forøget antal ulykker afsløret de tilbageværende svagheder ved flyvningen.

Men dag for dag, år for år, går det fremad. Nedenfor skal kort fortælles om to af de nyeste forbedringer inden for luftfartens sikkerhedstjeneste.

Når stratosfæreflyvningen inden længe bliver en dagligdags begivenhed, vil alle maskiner til brug i de højere luftlag være forsynet med en lille, uanselig — men overordentlig vigtig teknisk detalje, en iltmåler af en helt ny konstruktion, der ved hjælp af lyd- eller lyssignaler gør piloten opmærksom på det kritiske tidspunkt, når ilttilførslen svigter eller bliver utilstrækkelig.

Måleren er opfundet af den tysk-amerikanske videnskabsmand, dr. Kurt Kramer, og består i al sin enkelthed af en fotocelle, et såkaldt oxymeter, forbundet med en signallampe på instrumentbrættet. Oxymetret indbygges i radiotelefonen og registrerer enhver ændring i blodets farve, som forekommer under påvirkning af atmosfærens iltindhold. Iltmættet blod er lyserødt. Når lufttrykket mindskes i de højere luftlag, nedsættes tilførslen, og blodet mørkner. Heroverfor reagerer fotocellen og videregiver sine impulser til signallampen, der udsender advarende glimt, når situationen nærmer sig det kritiske stade.

Kan piloten da ikke selv mærke, når ilttilførslen svigter? Vi retter spørgsmålet til overlæge, dr. med. E. O. Errebo-Knudsen, Flyvemedicinsk Institut, som forklarer:

— Nej. Iltmangel kommer snigende uden ubehagelige symptomer. Man bliver tværtimod opstemt som under en let rus, og det er faktisk også det samme, der sker ved iltmangel, som ved nydelse af alkohol: En lammelse af de højere centre i hjernen. Under den første verdenskrig, da man endnu ikke havde kendskab til disse forhold og slet ikke kendte til brugen af iltmasker, skete det således, at en engelsk flyver under påvirkning af iltmangel fløj lige ind i den frygtede tyske krigsflyver, von Richthofens, eskadrille og vinkede smilende til fjenden uden at ane det ringeste uråd. Helt fra sans og samling var han.

Det er således givet, at det nye apparat vil få stor betydning for fremtidens flyvning, som i udvidet omfang vil komme til at foregå i store højder. Den snilde tekniske løsning på problemet betyder, at piloten altid vil blive advaret i tide og kan gå ned i tættere, mere iltrige, luftlag — eller skifte til beholdere, der tilfører ny ilt.

Og tænk bare på passagerflyvningen i stratosfæren, hvor den mindste utæthed i en overtrykskabine forårsager, at luften siver ud og udsætter alle passagererne for fare, hvis ikke fejlen opdages i tide, og piloten når at gribe ind, for det er for sent.

Telekurver viser den korteste vej

Luftnavigationen har også tidligere haft svære problemer at kæmpe med. Skal man ved hjælp af et kort finde de korteste veje fra et vilkårligt punkt til samtlige andre på kloden, er det ret indlysende, at de alle vil få form af kurver. Det skyldes ganske en-

kelt, at figurer og linier fra den runde jord forrykkes, når de overføres til en plan flade som et almindeligt kort. Problemet er imidlertid, hvordan man fejlfrit får indtegnet samtlige korrekte afstande fra et fastlagt udgangspunkt til alle andre pladser. I mange år var det et af luftnavigationens største problemer, men i dag kan det uden vanskelighed lade sig gøre på grundlag af de såkaldte telekurver udformet af den schweizisk-amerikanske geograf Felix Locher, hvis indsats i denne forbindelse snarere må karakteriseres som en lys idé end en egentlig opfindelse.

Naturligvis kunne man som tidligere anvende en globus og et stykke sejl garn og ved at følge snorens forløb over kontinenter og have finde sin rute, men dels er metoden lidt upraktisk og primitiv, dels giver den kun en rute af gangen, og endelig medbringer man jo sjældent en globus til navigation. Har man imidlertid et kort med et system af telekurver, kan man hurtigt finde en ny rute på basis af startstedet.

Systemet er ganske enkelt baseret på gamle kendsgerninger. Locher har blot gjort klodens gradsystem bevægeligt ved at konstruere et metalnet, der tæt omslutter den globus, hvortil det skal anvendes. Dette metalnet er en nøjagtig kopi af jordens inddeling i længde- og breddegrader og kan bevæges. Det vil med andre ord sige, man kan placere de "løse" poler efter behag. Man kan f. eks. flytte Nordpolen til Los Angeles som vist på billedet og har samtidig forskubbet hele systemet af store og små cirkler til en stilling, der klart markerer alle ruter fra vort udgangspunkt på Amerikas vestkyst. At man samtidig får forærende alle ruter fra endnu et punkt, nemlig fra det sted, der er beliggende diametralt modsat Los Angeles halvvejs rundt om kloden, er let forståeligt. For at skelne de to bevægelige poler fra hinanden har man indført betegnelserne rutepolen og antipolen.

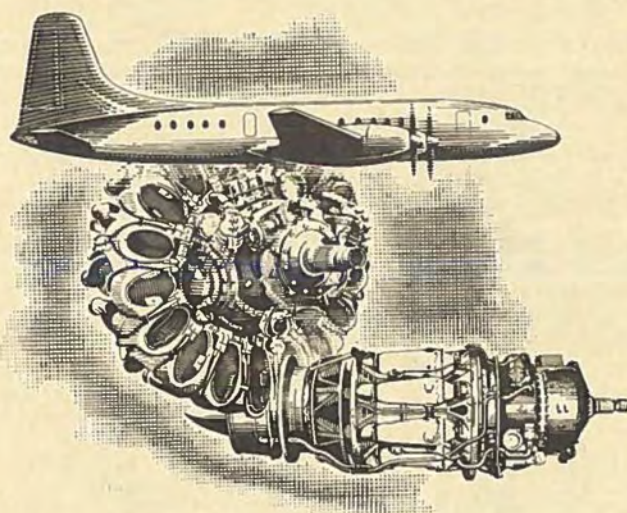
At bevæge det sfæriske trådnnet over globussens kuglerunde overflade og finde de nye ruter fra andre positioner er en simpel sag . . . resultatet bliver i hvert tilfælde en samling symmetriske kurver, der kan indtegnes på et almindeligt to-dimensionelt kort efter behov. Det skulle være overflodigt at bemærke, hvilken lettelse denne metode kommer til at betyde for al lufttrafik. Enhver lufthavn har sit telekurvekort, hvor alle kurver indtegnes med den pågældende plads som samlingspunkt. Fremmede piloter kan kalkere ruterne over på deres egne kort og således med sikkerhed finde frem til bestemmelsesstedet uden besvær. Den hurtigste og korteste vej står på kortene som et jernbanespor.

Ved indførelse af en indviklet korrektionsanordning på et skibskompass, som Locher benævner Telekurve-kompasset, kan søfolk drage nytte af Lochers metoder og øjeblikkelig forvise sig om den korrekte position under enhver sejlads.

Ove Thuelund.

Betjening i nutiden ...

planlægning for fremtiden ...



Britannia luftlinere ... Type 171 og 173

helikoptere ... Proteus turbinemotorer og

Olympus reaktionsmotorer ... disse, foruden den udstrakte

anvendelse af „Bristol” Hercules og Centaurus ventilløse motorer, er

betydningsfulde træk i The Bristol Aeroplane Company's løbende produktions-

Bristol

program ... et omfattende program anlagt på at

betjene nutiden og på at imødekomme fremtidens

verdensomspændende flyvnings behov.

103 AE

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

REPRÆSENTANT: A. B. B. HANSEN COMP. % - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

CANADA SET MED UNGE ØJNE

Af Torben Kai Nielsen, der sammen med Per Heymann Andersen deltog i KDA's udvekslingsrejse til Canada i sommer



Torben Kai Nielsen
fra Svæveflyve-
klubben Aviator
i Ålborg.

VI startede fra Danmark den 29. juli og tog med Esbjerg—Harwich ruten til England, hvor vi blev afhentet af 3 officerer fra RAF og RCAF.

Disse vældig flinke officerer kørte os ud til RAF station Uxbridge, hvor vi skulle mødes med de andre deltagere i turen og have en del økserits sammen med dem. Den 31. juli fløj vi i en North Star fra London flyveplads til Island, en tur på 7 timer. På denne barske ø opholdt vi os i 3 timer og fik noget at spise. Så lettede vi igen og fløj til Goose Bay i Labrador. Hele turen over Atlanten havde kun taget 14 flyvetimer.

Goose Bay er ved at blive en vigtig ankomstflughavn for maskiner, der krydser Nordatlanten. Her strakte vi benene i 3—4 timer, før vi fortsatte til Montreal, hvor vi blev modtaget af en del repræsentanter for ACLC, RCAF, de forskellige landes ambassader og en del pressefolk. Det canadiske luftvåben havde en bus holdende til at transportere os til RCAF station Lachine. Her stiftede vi så rigtigt bekendtskab med de canadiske spisevaner. Vi fik altid bacon og æg til morgen, og til middag kunne vi vælge mellem 2—3 forskellige retter. Aftensmaden var en mellemting mellem morgen- og middagsmad. Den første eftermiddag, vi boede i Lachine, var vi til foredrag om vor forestående tur rundt i Canada. Ved denne lejlighed fik vi hver 10 dollar af Air Cadet League of Canada.

Besøg hos Canadair

De næste par dage var vi rundt og se på Montreal, og vi besøgte bl. a. den store flyvemaskinefabrik Canadair. Dette besøg på Canadas største flyvemaskinefabrik var en stor oplevelse, idet vi så Sabre lige fra de første dele blev samlet, til de færdige jagere blev prøveflyet. Desværre blev der ikke tid til at se afdelingen, hvor de lavede North Star, men vi fik til gengæld ialt på turen fløjet ca. 54 timer i denne pragtfulde type. North Star har en del lighed med DC-4, men den er udstyret med rækkemotorer i stedet for stjernemotorer. Så vidt vi kunne se, er der over 50 North Star i drift i RCAF, TCA og andre canadiske luftfartselskaber, og der er i de 4—5 år, de har været fremme, ikke sket en ulykke med en maskine af denne type. Mandag den 4. august fløj vi til Calgary, hvor vi blev modtaget af et cowboy-band foruden den lokale ACLC ko-

mité. Om aftenen var vi gæster på Canadas fineste gæsteranch, som ejeren, *mr. Cross*, selv omtaler stedet. Det var en vældig hyggelig aften. Ved denne fest fik vi hver en dolk, en portemonnæ og en flot kuglepen som erindring fra Calgary.

Bjørne på vejene

Næste morgen blev vi i en RCAF-bus kørt til Banff nationalpark. Denne by er et meget besøgt sommerudflugtssted for den rigeste del af det canadiske folk. Jeg har aldrig set noget så smukt som denne egns bjerge. Bjergene er 2—3000 meter høje, og når man ser dem på afstand, ser det ud, som om de er blå. Her i disse egne lever der en mængde vilde dyr, bl. a. bjørne. I den militære lej, vi boede, fortalte man os, at der dagen før, vi kom, var gået en sort bjørn tværs over paradepladsen og teltlejren på den anden side af denne plads. Og når man først har set bjørnene uforstyrret gå på de temmeligt befærdede veje i dalen, lød det ikke så mærkeligt. Vi kørte om aftenen med tovbane op til en bjergtop, der lå i 2100 m. Da vi dagen efter skulle rejse videre, var vi alle enige om, at vi gerne ville have opholdt os idet mindste 1 uge længere i Banff.

Efter 18 timers jernbanekørsel med Canadian Pacific Railway ankom vi den næste dag til rejsens hovedmål, Vancouver. Vi opholdt os i Vancouver i 7 dage og var rundt og se en mængde ting der. Bl. a. en stor lakschermetikfabrik og et stort savværk. En dag sejlede vi de 130 km til Powell River (2 timers sejlads med 2 af luftvåbnets hurtigbåde). I Powell River ligger verdens største avisfabrik.

Onsdag den 13. august fløj vi i to DC-3 til Viktoria, der ligger på Vancouver Island. Hovedbegivenheden her var vores besøg hos British Columbias guvernør. I Vancouver fik jeg lejlighed til at møde et af

Aviators gamle medlemmer, *Jørn Rasmussen*, der for 1 år siden var udvandret sammen med sin familie. Han er lige blevet medlem af en af Canadas få svæveflyveklubber, der flyver på en flyveplads 80 km uden for Vancouver.

Hjem via Montreal

Fredag den 15. august sagde vi farvel til RCAF's station Sea Island ved Vancouver og fløj til Montreal via Winnipeg. Denne flyvetur førte os over de mest forskellige landskaber. Over »de blå bjerge« ved stillehavskysten og over de endeløse prærier. Da maskinen ikke var udstyret med trykkabine, var der blevet installeret iltapparater i den i Vancouver; en del af turen ville nemlig komme til at foregå i 5000 m højde. I Montreal opholdt vi os i et par dage og var en afstikker nede i USA, hvor vi badede og gjorde os livet behagelig oven på de mange fester i Canada. Disse fester var virkelig meget anstrengende, da det er skik og brug at fare fra den ene ende af huset til den anden ende af haven, og man får aldrig ro et øjeblik.

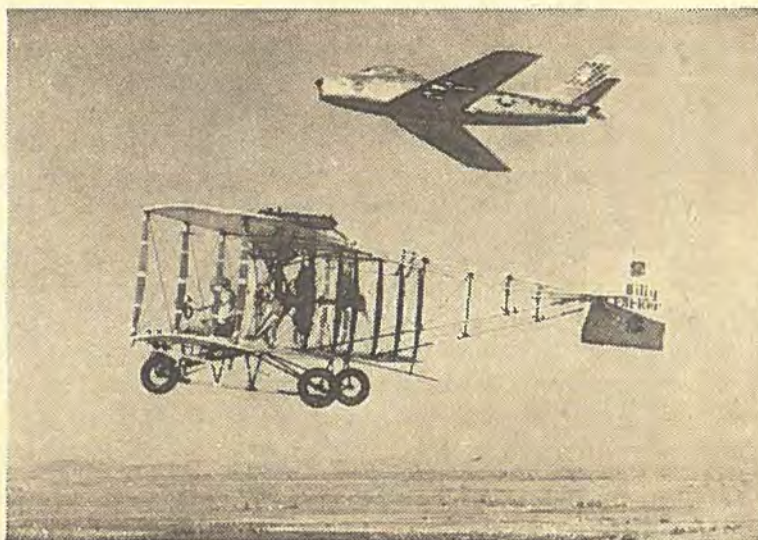
Det canadiske folk er venligheden selv. Jeg stod f. eks. en dag uden for den store luftvåbenbase Vancouver og ventede på en kammerat, og der var 10 biler, der i løbet af en halv time stoppede og spurgte mig, om jeg ikke ville med ind til byen. Der skal lige tilføjes, at jeg ikke var i uniform den aften. Hvis der findes nogen nation, der er mere hjælpsomme og venlige end det canadiske folk, kunne Per og jeg godt tænke os at møde dem, for de må være de rene vidundere.

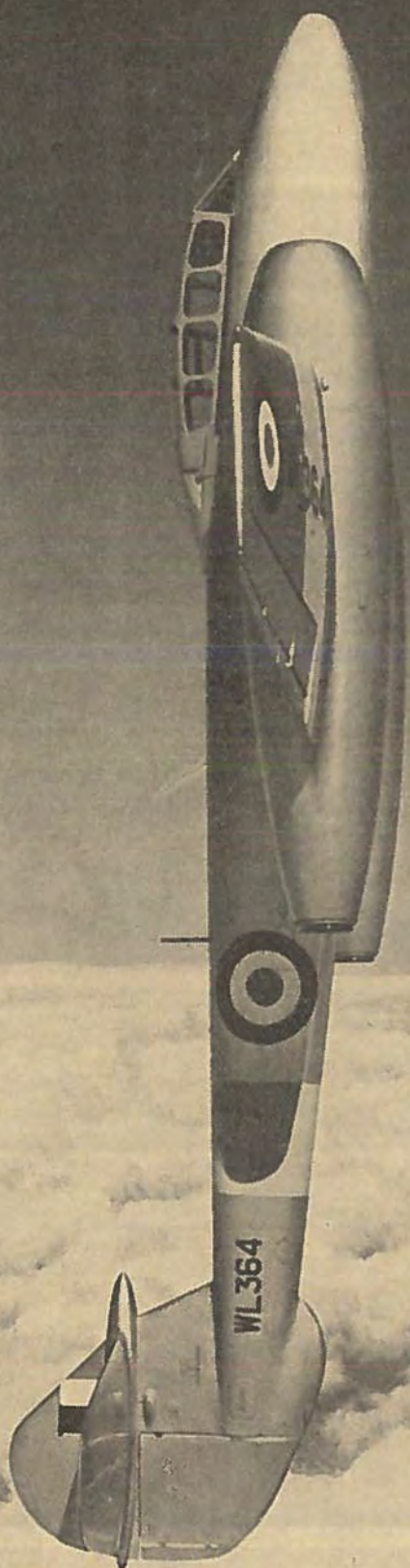
Men dagene gik desværre alt for hurtigt, og den 18. lettede vi fra Canada og fløj over Island til England, hvorfra vi den 20. sejlede hjem med en masse dejlige minder og ting fra eventyrlandet CANADA.

Torben Kaj Nielsen.



40 års udvikling
viser dette bil-
lede. Det gamle
biplan kunne
med sine 80 hk
flyve ca. 100
km/t. Sabres
motor yder ca.
9000 hk, og den
flyver 1080
km/t. Biplanet
vejede 485 kg,
Sabre 6200 kg.





Verdens førende
jet-træner

GLOSTER METEOR MARK 7

foretrukket af R.A.F.
og R.A.A.F. samt af Frankrigs,
Belgiens, Hollands, Danmarks
og Ægyptens luftstyrker



GLOSTER AIRCRAFT CO. LIMITED Hucclecote, Gloucestershire
Member of the Hawker Siddeley Group/Pioner... and World Leader in Aviation



FARNBOROUGH 1952

VISTE STORE FREMSKRIDT I DEN BRITISKE FLYVEINDUSTRI

SOCIETY of British Aircraft Constructors udstilling og flyveopvisning i Farnborough 2.—7. september 1952 blev en kæmpesucces, både med hensyn til kvalitet, flyvning og publikumsbesøg. Det blev en storslået salgsudstilling, hvor 94 forskellige nationer repræsenterede køberne, og varerne kunne ikke præsenteres på nogen bedre måde end den, hvorpå de britiske flyvemaskinefirmaer demonstrerede de forskellige luftfartøjers fantastiske flyveegenskaber. Og dertil skal føjes, at alt foregik med enestående præcision; det gælder både til- og frakørsel, parkering på pladsen og selve flyvnin- gernes udførelse. Alt var veltilrettelagt og gennemprøvet — og det klappede.

Arrangementet omfattede en udstilling af nogle og tredive luftfartøjstyper, som alle blev demonstreret i luften, en anden afdeling på nogle og tyve luftfartøjer, som ikke blev vist i luften, og endelig den meget store indendørs udstilling, hvor over to hundrede flyvemaskine-, motor- og tilbehørsfirmaer viste deres forskelligartede — men alle lige nødvendige — frembringelser. Den sidst- nævnte udstilling fortjener i grunden en meget mere indgående omtale, end pladsen tillader i denne artikel, fordi der på de enkelte stands var så mange tekniske nyheder, at de hver for sig burde nævnes.

Voksende amerikansk interesse for Comet

Uden at forklejne noget andet kan man godt sige, at det var flyvningerne, som prægede Farnborough-udstillingen, og de viste på en tilstrækkelig effektiv måde, at den britiske flyvemaskineindustri er nået meget langt frem, ja — på visse punkter er den givetvis nået aller længst frem; det gælder bl. a. jetmotorerne, eller for at sige det på anden måde: reaktions og turbinemotorerne — og disse motortypers anvendelse i trafikflyvemaskiner; på dette område er England så absolut forende, at amerikanerne tænker på at købe britisk flyvemateriel.

Præsidenten for Eastern Airlines, kaptajn Eddie Rickenbacker var bl. a. i England for at ville købe Comet Mark III jet-luftlinere til et samlet beløb på over 500 millioner danske kroner. Rickenbacker stillede dog som betingelse, at de nye Comet'er blev leveret i 1956, hvorimod de Havilland ikke turde love nogen levering før tidligst i 1957. Hvorvidt parterne er kommet overens, forlyder der intet om på det tidspunkt, hvor disse linier skrives.

Men Comet'en er ikke den eneste britiske luftliner, som har vakt fremmede køberes interesse. Vickers Viscount (fire Rolls-Royce Dart turbinemotorer; 48 passagerer) og den helt nye Bristol Britannia (fire Bristol Pro-

teus turbinemotorer; 50-104 passagerer) har også store chancer for at gøre sig gældende på verdensmarkedet, Amerika indbefattet. Og hvem ved, om den nye Saunders-Roc Princess flyvebåd, der blev præsenteret for offentligheden for første gang, ikke også har chancer på verdensmarkedet? Mange er i hvert fald af den opfattelse. Det er en kæmpemæssig flyvebåd på 150 tons, hvis krop er indrettet med to dæk. Dens meget smukke linier vakte tilskuernes begejstring, da den majestætisk kom strygende henover Farnborough.

Viscount'en og Britannia gjorde sig iøvrigt gældende på en overordentlig tiltalende måde, fordi de midt i larmen af jagernes og bombernes buldrende jetmotorer næsten virkede helt lydløse. De var passet ind i programmet på en psykologisk helt rigtig måde. Og da Viscount'en fløj forbi de ca. 20.000 indbudte tilskuere på kun een ydermotor, klappede mange af begejstring. Det så også godt ud.

Helikopter-fremskridt

For første gang i Farnborough-udstillingens historie prægedes flyveopvisningerne af helikopternes indsats. Der har ganske vist tidligere været udstillet forskellige helikoptertyper, men det er kun en enkelt, som har været i luften. I år var derimod alle fire udstillede helikoptertyper i luften, og hver for sig viste de ypperlige flyveegenskaber. De fire typer var: Westland S-51 (firesædet), Saunders-Roc Skeeter (tosædet), Bristol type 171 (4-5 sædet) og Bristol 173 (10-12 sædet). Det var Bristol 173, som gjorde det stærkeste indtryk af alle helikoptertyperne, ja måske af alle de deltagende luftfartøjer, og det skyldes, at tilskuerne så et aflangt sporvognslignende køretøj, der pludseligt hævede sig i luften og for både forlæns, sidelæns og baglæns ved hjælp af sine to rotor (to Alvis Leonides stempelmotorer). Det så betagende ud, og det fik adskillige af tilskuerne til at spekulere over, om ikke helikopteren for eller senere kommer til at afløse flyvemaskinen til transport af passagerer over distancer på 200 til 400 km. Tænk blot på hvad det vil betyde, hvis en luftrute København—Århus ikke havde brug for hver sin store lufthavn langt uden for byen, men kunne klare sig med hver sin fodboldbane midt inde i byen.

Bristol 173 med sine 10-12 passagerer er måske for lille, men der er betydelig større typer under forberedelse, typer som kan rumme 40-80 passagerer. Bristol selv arbejder videre med helikopterproblemet, og det samme gør både Westland og Fairey; sidstnævnte udstillede bl. a. nogle modeller til meget store helikoptere, som både var forsynet med bæreplaner, propeller og en vældig seksbladet bærerotor.

Med jagerne gennem »lydmuren«

De dominerende typer under flyveopvisningerne var naturligvis jagerne og bomberne, der alle på en enkelt undtagelse nær

Fra oven: Den anden prototype af Short SA.4 bomben har mere elegante former. — Den store Avro 698-bomber. — Bristol 173, den flyvende sporvogn. — Jagerne Supermarine Swift og Hawker Hunter. (Flight-fotografier). Nederst »murskeen« Gloster Javelin.

(Avro Shackleton 2; fire Rolls-Royce Griffon stempelmotorer) var udstyret med reaktions- eller turbinmotorer. Fælles for alle disse nye jet-typer er deres forbavsende stigeevne og manøvreedygtighed, og for visse typers vedkommende er dette parret med en flyvefart, der ligger omkring og over lydens hastighed.

Følgende jagertyper var i luften: Westland Wyvern 4 (en Armstrong Siddeley Python turbinmotor), Hawker Sea Hawk (en Rolls-Royce Nene reaktionsmotor), Gloster Meteor 7 (tosædet træner; to Rolls-Royce Derwent reaktionsmotorer), de Havilland Venom med efterbrænder (en de Havilland Ghost reaktionsmotor med efterbrænder), Vickers type 508 (to Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer), Armstrong Meteor N.F.11 (to Rolls-Royce Derwent reaktionsmotorer), de Havilland 110 (to Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer), Vickers-Armstrong Swift (en Rolls-Royce Avon reaktionsmotor), Hawker Hunter (en Rolls-Royce Avon reaktionsmotor) og Gloster Javelin (to Armstrong Siddeley Sapphire reaktionsmotorer).

De hurtigste af jagerne havde pilformede planer (D. H. 110, Swift og Hunter), og en var trekantet (Javelin). D. H. 110 og Hunter nåede i stævnedagene op over lydens hastighed, og tilskuerne fik de karakteristiske knald af høre, som markerer passagen af lydmuren. Desværre gik det d. 6. september ud over »110«; den sprængtes i luften, og begge ombordværende dræbtes. Føreren var John Derry, en af Englands mest erfarne indflyvere. John Derry var den første engelske flyver, som kom igennem lydmuren. Det skete med en de Havilland 108 den 6. september 1948, og siden den tid skal John Derry over et hundrede gange være fløjet igennem lydmuren. John Derry har selv fortalt, hvordan dette gik for sig.

Han plejer at gå op i ca. 13.000 meters højde, og her sætter han maskinen i et lodret dyk. Når lydmuren passerer, frembringes en lyd, der nede på jorden høres som et kanonskud efterfulgt af et drønende ekko. Hvordan dette skrald opstår, er der delte meninger om. John Derry har i et interview til bladet Daily Graphic fortalt, at det første skrald opstår ved passagen af lydmuren, og at det efterfølgende kommer ved tilbagevenden til underlydhastighed. Da der imidlertid være en anden forklaring, men den er man ikke helt enige om endnu. Ved passagen af lydmuren udsættes luftfartøjs konstruktion for voldsomme påvirkninger, og dette har efter de engelske eksperter udtalelser været årsag til ulykken den 6. september i år, hvor John Derry's D. H. 110 bogstavelig talt opløstes i småstykker under flyvning i lav højde, og hvor flyvemaskinens vragdele sårede og dræbte et halvt hundrede af tilskuerne på Farnborough.

Manøvreedygtige bombere

Det var imidlertid ikke alene jagernes enorme hastigheder og forbavsende manøvreevne, som imponerede tilskuerne, for det samme var tilfældet med de jetdrevne bombere, og navnlig med Canberra'en.

Følgende bombertyper var i luften: Shackleton 2 (fire Rolls-Royce Griffon stempelmotorer), Sapphire Canberra (to Armstrong Siddeley Sapphire reaktionsmotorer), Olympus Canberra (to Bristol Olympus reaktionsmotorer), Canberra Trainer (to Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer), Fairey Gannet (en Armstrong Siddeley Double-Mamba turbine-motor), Vickers Valiant (fire Rolls-Royce

Avon reaktionsmotorer) og Avro 698 (fire Avon reaktionsmotorer).

Canberra bombere var imponerende, ligegyldig i hvilken udførelse man så den. Den var hurtig og manøvreedygtig, og det virkede godt, da træneren foretog manøvrer ved langsom fart i lav højde. Mest imponerende var dog, da Avon Canberra'en med efterbrænder startede. I højtaleren blev forklaret, at denne type kunne være i luften 17 sekunder efter, at der var blevet givet signal til start af motoren. Tilskuerne tvivlede lidt; de kiggede på deres ure, signalet til start blev givet, og der gik et par sekunder, inden motorerne kom i gang. Tilskuerne tvivlede stadigvæk, men så kom der liv i motorerne, de brummede højere, de fik en tand til, der var fem sekunder tilbage; så begyndte Canberra'en at bevæge sig på startbanen — og præcis 17 sekunder efter at signalet var blevet givet, slap hjulene jorden. Luftfartøjet var virkelig kommet i luften efter 17 sekunders forløb. Det så godt ud.

Sensation: Avro 698

Den mest imponerende af bomberne var vel nok den trekantede Avro 698, som ikke stod anført i programmet. Den kom som gæst — og blev ovenud godt modtaget. Den repræsenterede noget helt nyt: den første bomber med trekantet bærepplan. Den var udstyret med fire reaktionsmotorer — og den kunne flyve og manøvrere, hvad enten der var fart på eller ej. Den virkede som en flyvende ladeport; men der var betydeligt mere liv i Avro'en end i ladeporten. De tekniske eksperter spåede denne bombertype en meget stor fremtid. Englænderne selv hævdede, at typen Avro 698 med tiden ville blive bygget som trafikflyvemaskine, fordi den var billig at fremstille, og fordi den kunne rumme mere og flyve længere og hurtigere end andre typer med tilsvarende motorkraft.

Hvorom alting er, så var den trekantede Avro bombers tilsynkomst over pladsen en stor oplevelse, og oplevelsen blev ikke mindre, da denne trekantede ladeport satte sig i spidsen for en formation af flyvende trekanter, hvor de to andre luftfartøjer var Avro 707A og Avro 707B.

Foruden de her nævnte tre Avro-typer var Gloster Javelin jageren udstyret med delta-plan, men endnu et femte trekantet luftfartøj skulle have været demonstreret, nemlig forsøgstypen Boulton P. 120 (en Rolls-Royce reaktionsmotor); men dette luftfartøj havareerede totalt, umiddelbart før Farnborough lukkede sine porte op.

* * *

Blandt de mange tusinde tilskuere, som var inviteret til at overvære flyvedemonstrationerne i Farnborough, var der almindelig enighed om, at den britiske flyvemaskine- og flyvemotorindustri havde præsteret noget ganske særligt, og at dette på den ene eller anden måde ville komme landet til gode i form af mange ordrer udefra. Der blev vist fremragende militære og civile luftfartøjs-typer, for slet ikke at tale om jetmotorerne, hvad enten det nu gjaldt turbo-jet eller prop-jet. I begge tilfælde var England ubestridt det førende land.

J. F.

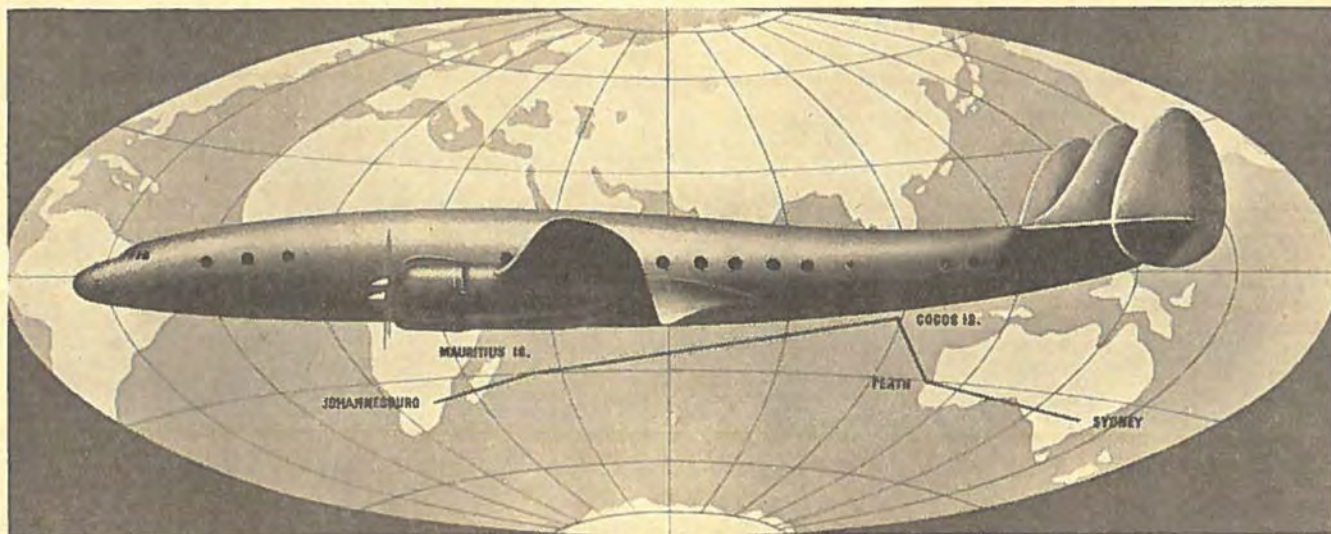
Fra oven: De Havilland 110. — Armstrong Whitworth Meteor NF-11, der også bliver det danske flyvevåbens natjager. — D. H. Comet 1A. — Saro Princess med 10 Proteus turbinemotorer. — Bristol 175 og nederst endnu et billede af Avro 698, af hvis størrelse man her får et indtryk.



Førerskab kræver stadig nye præstationer

Flyvetiden formindsket 4 dage

med CONSTELLATIONS



Når luftrejsetiden mellem to byer nedskæres med 4 hele dage, så er det en nyhed. I september kom QANTAS Empire Airways med en sådan nyhed i form af en ny fartplan, som nedskærer flyvetiden fra Sydney til Johannesburg fra $7\frac{1}{2}$ til $3\frac{1}{2}$ dage — ved hjælp af Lockheed Constellations.

Der mellemlandes kun 3 gange undervejs, så de 13.657 km deles i 4 hop: 3310 km fra Sydney til Perth, Australien; 2947 km fra Perth til Cocosøerne; 4305 km fra Cocosøerne til øen Mauritius; og 3095 fra Mauritius til Johannesburg.

Den 4305 km lange strækning fra Cocosøerne til Mauritius er den længste rute over vand, som man nogensinde har beføjet i trafikflyvningens historie.

Denne usædvanlige rute kræver mere end en almindelig flyvemaskine. Den forlanger usædvanlig rækkevidde, usædvanlige præstationer, usædvanlig pålidelighed. Og de maskiner, der udelukkende vil blive anvendt på denne historiske rute, er Lockheed Constellations, de pålidelige forløbere for de nye Super Constellations, som nu leveres til de førende luftfartselskaber verden over.

Look to Lockheed for Leadership **Lockheed**

LOCKHEED AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA, AND MARIETTA, GEORGIA U.S.A.

Lockheed

SUPER CONSTELLATIONS ER EFTERSPURGT, FORDI DE TJENER PENGE

KLM, Det kongelige hollandske Luftfartselskab, har netop afgivet sin tredje ordre i træk på Super Constellations. Det er KLM's plan at sætte dem i tjeneste på den nordatlantiske rute med dennes hårde konkurrence, hvor lang rækkevidde og overlegne præstationer er absolut nødvendige for en fordelagtig drift af en luftrute.

Samtidig blev det meddelt, at LAV, Linea Aeropostal Venezolana, havde afgivet en ny ordre på Super Constellations. Dette skyldes deres langvarige erfaring med pålidelige Constellations. Disse ordrer får antallet af solgte Super Constellations op på ialt 148 og bringer produktionen af denne berømte flyvemaskine til sit største højdepunkt i historien.

Grunden til den verdensomspændende anerkendelse af Super Constellation er dens i højeste grad indbyggede alsidighed og lange konkurrencedygtige levetid. Da den er omhyggeligt konstrueret til at imødekomme de skiftende trafikbetingelser på luftruterne, kan arrangementet af sæderne nemt og hurtigt ændres mellem flyvningerne fra 47 passagers-luksusindretning til — ikke mindre end 94 passagerer.

Og Super Constellation er formodentlig den første flyvemaskine, der nogensinde er konstrueret tilstrækkeligt stærk til at muliggøre en stor forøgelse af startvægten (fra de nuværende 59.000 kg til så meget som 68.000 kg) uden yderligere ændringer af den bærende konstruktion. Den er konstrueret til at udnytte enten Allison eller Pratt & Whitney turbinemotorer, der vil forøge tophastigheden fra 609 til 722 km/t. De første to Super Constellations med turbinemotorer, der er bestilt af den amerikanske flåde, vil flyve næste år.

Denne kombinerede tilpasningsevne og alsidighed er grunden til, at Constellation og Super Constellation tjener penge ind til deres arbejdsgivere. De er blevet valgt af disse 20 verdensluftfartselskaber:

Air France, Air-India International, AVIANCA i Columbia, Braathens i Norway, B.O.A.C. i Britain, Capital Airlines i U.S.A., Chicago & Southern i U.S.A. Eastern Airlines i U.S.A., El Al Israel Airlines, IBERIA Lineas Aereas Espanolas, KLM Royal Dutch Airlines, Linea Aeropostal Venezolana, Pakistan International, Pan American World Airways, Panair do Brasil, QANTAS i Australien, Seaboard & Western i U.S.A., South African Airways, Trans-Canada Airlines, Trans World Airlines.

DEN NORDISKE MOTORFLYVE- KONKURRENCE I NORGE

De danske sportsflyvere mangler konkurrencetræning

SOM tidligere nævnt i FLYV indbød Norsk Aero Klubb i 1950 aeroklubberne i Danmark, Finland og Sverige til et møde i Oslo for at diskutere mulighederne for at genoplive de nordiske motorflyvekonkurrencer, og man blev enige om at afholde disse efter tur i de fire nordiske lande. Norsk Aero Klubb havde derfor i år indbudt et hold på tre flyvere fra hvert land til flyvekonkurrence med Jarlsberg Flyveplads ved Tønsberg som basis og med start tidlig søndag morgen den 31. august.

Konkurrencen gjaldt orienteringsflyvning og landing. Fra dansk side deltog følgende: Brian Jørgensen (Fyens Flyveklub), Leo Mac van Hauen og Nygaard Jensen (begge Sportsflyveklubben). Alle tre deltog med KZ III. Dansk dommer og repræsentant for KDA var civilingeniør Vagn Prytz.

Da konkurrencen skulle bedømmes af en dommerkomite bestående af en mand fra hvert land, og denne komite ikke tidligere havde set opgaverne, samledes dommerne lørdag aften til gennemgang af opgaverne. Da man fandt, at enkelte spørgsmål let kunne misforstås af finnerne, måtte den finske dommer i nattens løb oversætte alle spørgsmålene til finsk.

Ved instruktionen søndag morgen fik flyverne besked på, at de selv måtte fastsætte den fart, de ville flyve med, samt at de ville få 20 minutter til udregningen. Inden for hvert hold måtte man gerne regne sammen, hvis dette var en hjælp; blot skulle hver flyver efter de 20 minutter aflevere et udfyldt skema med de beregnede tider, baseret på opgivne kurser og distancer samt vindretning og vindstyrke, men uden brug af kort, som først udleveredes senere. Ialt skulle der opgives flyvetider for 6 distancer på ca. 200 km.

Ved lodtrækningen lørdag aften var start-rækkefølgen blevet fastlagt; men selve start-tidspunktet blev først opgivet søndag morgen, og flyverne, som skulle starte med 5 minutters mellemrum, måtte selv passe tiden, idet hjulene skulle slippe startbanen nøjagtigt på det angivne tidspunkt. 5 minutter før dette udleveredes kortet med opgavens første del i en forseglet kuvert, og undervejs blev anden og sidste del af opgaven udleveret på en af mellemlandingspladserne. Ialt var der ca. 30 muligheder for at få straffepoint, men antallet af disse var begrænset til højst 260. Opgaverne var meget varierende, fra rigtige starttider, og punkter, meldingsnedkastning, bedømmelse af vindretning og vindstyrke i en fjord som passeredes, til stil over indflyvning til landing og afstand fra mærket, idet luftfartøjet satte sig. At flyverne skulle uden for kortet, og at der i dette var et hul med en særlig opgave, var jo også beregnet på at gøre det sværere.

Ved et så varieret program opnår man, at en flyver, som er uheldig med en eller to af opgaverne, har mulighed for at indhente noget på de andre opgaver. Men det giver en del arbejde med tilrettelægning, kontrol-lanter, indsamling af bedømmelser og de endelige beregninger.

Som første præmie i holdkonkurrencen havde SAS udsat en meget flot vandrepokal, og som første præmie i den individuelle konkurrence var igen udsat den store vandrepokal (nordisk flyverpokal), som i 1931 udsattes af Kungl. Svenska Aeroklubben; der blev sidst fløjet om denne vandrepokal i 1936, hvor den blev vundet af svenskerne. Desuden havde N. A. K. sørget for præmier til nr. 2, 3 og 4, medens alle deltagerne fik overrakt en N. A. K. Plaque.

Beregningerne viste, at Sveriges hold havde klaret sig bedst, idet summen af de to svenskeres straffepoint kun var 188: de to bedste nordmænd fik tilsammen 213, de to bedste danskere ialt 252, og de to bedste finner 271 i straffepoint. Individuelt stod svenskeren Holmström bedst med 86 straffepoint, nordmanden Grundseth blev nr. 2 med 94 point, svenskeren Lönnquist nr. 3 med 102 point, og som nr. 4 kom danskeren Brian Jørgensen fra Fyens Flyveklub med 106 straffepoint. Formanden for N. A. K. direktør Sindre Hestvedt uddelte præmierne, og alle præmientagerne blev stærkt hyldet.

De, der var med i Norge til denne konkurrence, har lært en mængde deraf, og blandt andet fundet ud af, at vi absolut ikke er på højde med Sverige og Norge. Det bliver også svært at få den næste konkurrences tilrettelægning op på denne samme høje kvalitet, som vi har set i Norge. Det er endnu ikke afgjort, hvor næste års konkurrence skal afholdes, men vi må snarest i gang med træning af alle de danske sportsflyvere, som vil være med, således at vi næste år har en større chance for at kunne opnå en bedre placering i den nordiske flyverkonkurrence.

V. P.

Dyrt

Et begreb om flyvningens udvikling og de enorme omkostninger ved et moderne luftvåben får man gennem disse tal:

Motorinstallationen på en B-36 koster lige så meget som en hel B-29. Motoren på en F-89 Scorpion koster mere end en P-47 Thunderbolt i den anden verdenskrig. Omkostningerne ved udviklingen af XB-52 bomben er 50 gange så store som for den første flyvende fæstning XB-17. Ingeniørtimerne for den første B-17 var 140.000. For B-47 Stratojet var de 3.500.000.

Det berømte Norden-bombesigte på B-17 vejede ca. 115 kg og kostede 5.000 dollars. K-1 bombesiget, der anvendes på B-29-bomberne i Korea vejer ca. 900 kg og koster 200.000 dollars.

Det amerikanske luftvåben er verdens største „forretning“. Det giver ca. 16,5 milliarder dollars ud hvert år, handler med 18.000 forskellige firmaer, køber for flere dollars end verdensfirmaerne General Motors, Standard Oil, American Telephone and Telegraph, U.S. Steel og du Pont tilsammen. Det har over 200.000 civile beskæftiget, vedligeholder flyvemaskiner i en 10 gange så stor målestok som samtlige amerikanske luftfartselskaber tilsammen, har 239 forskellige typer og størrelser skø på lager, 129 forskellige frakker og udgiver årligt 12.000 forskellige tekniske publikationer.

SKY OG KRANICH III

De to svæveplanstyper, der stjal billedet ved VM i Spanien

VED verdensmesterskaberne i Spanien var der især to nye typer, der slog deres navne godt fast, nemlig den engelske Slingsby Sky og den tyske Kranich III, som begge opnåede fine placeringer i henholdsvis den en- og to-sædede klasse.

Bygget for at slå Weihe

Til den internationale konkurrence i 1948 i Samaden konstruerede Slingsby sin Gull 4. Det er et svæveplan med 15 m spændvidde, og den viste sig at være noget bedre end den lige så store Olympia, men hverken i Samaden eller Örebro kunne den klare sig mod 18 m svæveplanerne. (Gull 4 er beskrevet i FLYV nr. 1/50 side 8-9).

Derimod viste den gamle tyske Weihe sig stadig overlegen, selv i sammenligning med moderne typer af samme størrelse. For at have chancer i en international konkurrence, måtte man derfor lave noget bedre end Weihe.

Da Sky kom frem i sommeren 1951, begyndte den straks ved de engelske mesterskaber med at slå Weihe, og i Spanien har den fortsat fint hermed.

Som det fremgår af tabellen, hvor vi til sammenligning har medtaget Weihe, er Sky lidt tungere, men samtidig opfylder den fordringerne til delvis kunstflyvning samt skyflyvning, hvilket Weihe ikke gør.

Sky har lidt mindre planareal, større sideforhold og større planbelastning. Derfor kan den i mindste synkehastighed ikke helt måle sig med Weihe, mens bedste glidetotal er det samme. Ved højere hastigheder er Sky derimod bedre, og det er det, det kommer an på i konkurrenceflyvning.

Det må tages i betragtning, at mens Weihe's præstationer er målt, er Sky's kun beregnet. Mens Weihe's plan spidser jævnt til udad, er Sky's ligesom Gull 4's af konstant korde i midten og så tilspidsende. Sky anvender som Weihe som profil Göttingen 549 overgående til et NACA-profil i tipperne.

Men beregningerne synes at være en lille smule for pessimistiske. Ved sammenligningsflyvninger med en Weihe var Sky overlegen hele hastighedsskalaen igennem.

Ved konstruktionen af Sky er der lagt vægt på enkel og hurtig montage. Der er ingen løse bolte og splitter. Sky kan tages af transportvognen og gøres flyveklar på 6 min. af et øvet mandskab. Den leveres normalt med landingshjul, men kan også fås med indklædt mede, hvilket øger glidetallet med 1.

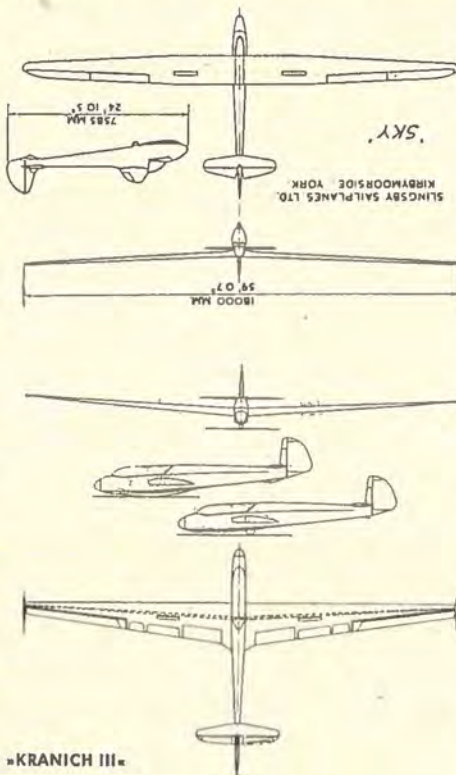
Prisen er ca. 27.500 kr. af fabrik.

Kranich III

(Af K. A. Rasmussen)

Ved projekteringen af denne interessante type blev det mål sat at skabe et svæveplan, der i enhver henseende er velegnet til anvendelse i svæveflyveklubberne. Der er idag ingen tvivl om, at DK-skolingen i to-sædet svæveplan er langt at foretrække for den gamle skolingsmetode på ensædede maskiner, selvom mange vil synes, at skolingen derved mister en del af sin spænding. Den direkte kontakt mellem instruktør og elev i en to-sædet type gør det muligt at lære eleven at beherske planet og ikke blot klare en landing uden havari.

Af disse overvejelser bestemte man sig til konstruktionen af et to-sædet svæveplan. For nu at gøre denne maskine så anvendelig som muligt for klubberne, har man prøvet at bygge et plan med så gode ydelser og flyveegenskaber som muligt, således at klubberne samtidig kan benytte Kranich III til større flyvninger og til deltagelse i konkurrencer.



dækker for udsynet for den bageste pilot. Begge piloter sidder foran hovedspantet, den bageste pilot sidder næsten i tyngdepunktet. Ved soloflyvning flyves maskinen fra forreste cockpit.

Maskinen er forsynet med et fastindbygget hjul, der sidder halvejs uden for kroppen. Bremseklapperne er af system Schempp-Hirth. Side- og højderoret er af normal konstruktion. Højderoret er forsynet med vægtafbalancering og trimklap.

Det er interessant at sammenligne de tekniske data for Kranich III med Weihe.

Sammenligningen viser, at Kranich III ikke er meget større end en Weihe, og at flyveegenskaberne er næsten på højde med dennes. Dette er bemærkelsesværdigt, når man tænker på, at det drejer sig om en robust maskine, der er velegnet til skoling. Det må bemærkes, at værdierne for Kranich III ikke som Weihe endnu er blevet målt i luften, men kun beregnet på grundlag af erfaringer med tidligere konstruktioner.

Prisen er ca. 27.500 kr. af fabrik.

	Sky	Weihe	Kranich
Spændvidde (m)	18.0	18.0	18.3
Længde (m)	7.7	8.3	9.1
Planareal (m ²)	17.0	18.3	21.0
Sideforhold	18.7	17.7	16.0
Tomvægt (kg)	250	230	300
Fuldvægt (kg)	363	335	500
Planbelastn. (kg/m ²) ..	20.4	18.3	23.8
Bedste glidetotal	29	29	27
Glidetotal v. 100 km/t ..	22.5	19	—
Mindste synk (m/sek) ..	0.64	0.58	0.64
Synkehast. v. 100 km/t	1.2	1.4	—



Flyveskolen på Vandel

Resultaterne fra KDA's svæveflyveskole på Vandel i sommer er nu gjort op. Der var ialt 44 regulære elever samt forskellige, der fik løse starter, som deltog i teoriprover m.m.

Det dårlige vejr gjorde ligesom sidste år sin indflydelse gældende. Især gik det ud over den højere svæveflyvning. Der blev kun udført en 5-timers-prøve og en distanceflyvning på 50 km samt et par kortere distancer.

I alt blev der udført 651 starter mod 1042 sidste år og fløjet 133 timer mod 116 ifjor. Det største timetal skyldes sikkert, at man har haft et plan mere at sætte ind (flyvevåbnets Olympia), når vejret endelig var der.

Der blev uddannet 8 nye instruktører, mens 13 gennemgik repetitionskursus. Der blev taget 1 solv-diplom, 7 s-certifikater, 3 c-, 4 b- og 6 a-diplomer. Endvidere fik 14 mand slæbeprov, og en motorflyver fik tilladelse til at slæbe svæveplaner.

5 af a-diplomerne var til medlemmer af Landssvæveflyveklubben. To begyndere, der var tilmeldt til DK-C-kursus, som p.g.a. Gö-4-havariet ikke kunne gennemføres, blev alligevel skolet frem til deres c-diplom.

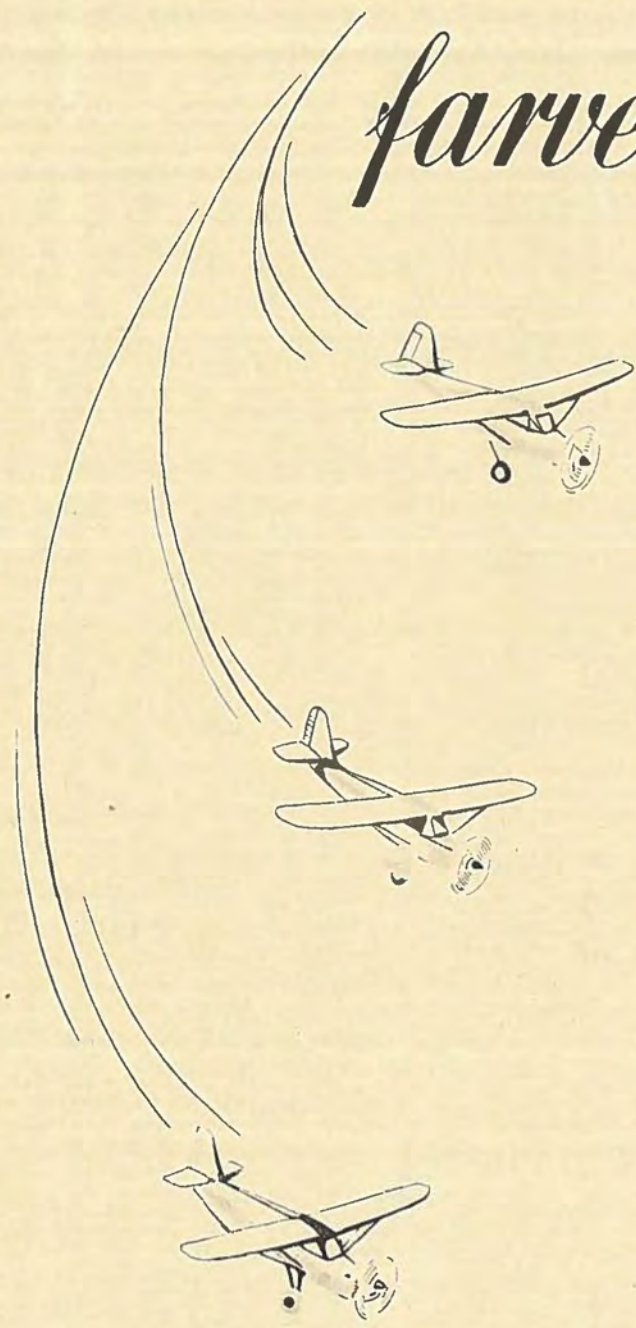
Foruden fondets to Baby'er, Gö-4 og en SG-38, blev der anvendt en SG-38 fra PFG, en 2G fra Silkeborg samt en EON Olympia og en KZ-VII fra flyvevåbnet.

I betragtning af forholdene må resultaterne siges at være tilfredsstillende; men det er beklageligt, at deltagelsen ikke var større. Eftersom skolen var planlagt i god tid, indbydelser blev udsendt tidligt til samtlige medlemmer, og der blev gjort stadig propaganda i FLYV, må man vel konstatere, at det samlede medlemstal er for lille til en skole med de priser, der må tages.

Alligevel kan vi ikke undvære den, specielt af hensyn til instruktøruddannelsen.

Esso råd til alle, der bruger

farvet benzin



Beskytte mod hvad?

Al farvet benzin er tilsat tetraætylbly (TEL) og er derfor særlig farlig. Farvet benzins giftighed virker f. eks. ved indånding eller gennem huden.

Beskyt Dem selv

1. Brug aldrig farvet benzin til afvaskning etc.
2. Farvet benzin på hud eller tøj afvaskes omhyggeligt.
3. Vask Dem godt, når De har arbejdet, hvor der findes afsætninger fra farvet benzin.

Beskyt Deres motor

Vil De beskytte Deres motor bedst muligt under en stilstandsperiode, bør De benytte lidt Esso Aviation Rust Ban 624, som indsprøjtes i cylindrene eller indsuges gennem karburatorens luftindsugning,

DANSK ESSO A/s



Flyvestævnet ved Nykøbing Falster

I forbindelse med rundskuefestlighederne i Nykøbing F. afholdt den lokale turistforening og flyveklub et flyvestævne lørdag den 30. august på en afholdt mark under godset Kringlenborg i byens sydøstlige udkant.

Primus motor var direktør *Esper Boel*, Lundby Mejeri. Efter nogle forudgående regnfulde og ubehageligt blæsende dage opbrændt d. 30. aug., hvor solen skinnede velvilligt fra morgenstunden. Såvel arrangørerne som deltagerne havde således al grund til at glæde sig til en hyggelig stævnedag.

Deltagerne, der landede mellem kl. 1500 og 1515, var med i en ankomstkongress. Den, der landede nærmest et i forvejen hemmeligt valgt klokkeslet, nemlig 1510, ville vinde en udsat ankomstpæmie. Skæbnen var så galant at lade en af de flyvende søstre fra Sportflyklubben, frk. *Eva Hansen*, vinde prisen.

Et talstærkt publikum, der nævnes 7.000—10.000, var mødt op og skulle være placeret bag landevejsgrøften langs pladsens nordlige begrænsning. Den næsten kvadratiske plads var ca. 700 m lang i diagonal i den valgte landingsretning SO—NW. Boel var flyveleder, assisteret af mandskab fra Auno med signallamper. Chefen for den elementære flyveskole på Auno, kaptajn *Hummelgård*, og formanden for motorflyverrådet, kommunelærer *William Nielsen*, var dommere.

Da formanden for flyveklubben i Nykøbing F., fabrikant *N. Blandebjerg*, bød velkommen, var 25 danske flyvemaskiner, heraf 3 DH Chipmunk fra Auno, ankommet og stillet op i dekorative rækker. Men endnu havde de 5 tilmeldte svenske fly ikke ladet høre fra sig.

Den efterfølgende konkurrence omfattede dels nedkastning af en kridtpose fra mindst 50 meters højde mod et mål, bestående af to koncentriske cirkler, dels af en mållanding med motoren i tomgang.

Lidt over kl. 16 blev der en pause i konkurrencen. Her gik de 3 Chipmunks på vingerne for at give en opvisning i kunstflyvning i formation, stævnets hovedattraktion. De blev ført af instruktørerne, løjtnanterne *Jørgen Eskildsen*, *Chr. Fischer* og *Knud Schack Pedersen*. De tre piloter gav en nydelig opvisning, der bl. a. omfattede dobbelt looping, tønderulning og »fransk lilje«, alt i tæt formation med et par meters indbyrdes afstand.

Samtidig med, at de tre Chipmunks let-

tede, viste 4 af de 5 ventede svenske flyvemaskiner sig over pladsen. Det var en Auster og en GV 38 fra Göteborg og en Auster og en Klemm 35B fra Malmö. Klemm'en, der førtes af trafikinspektør *Niels Bonde Sjöberg* fra Lund, kom ind over den læ begrænsning i påfaldende stor højde. Føreren udførte en vingeglidning, men alligevel satte han først maskinen langt forbi midten af pladsen. Flyvemaskinen »hønsede« og rullede uhyggeligt hurtigt ind i de tæt pakkede tilskuerrækker, der efterhånden var kommet indenfor afspærringen, og standsede først i landevejsgrøften, hvor det gik på næsen. Undertegnede, der var speaker, anede forinden uråd og advarede publikum: — Den svenske flyvemaskine lander faretruende nær publikum, forhåbentlig virker hjulbremserne! Det gjorde de altså ikke, og den uheldige landing medførte en her i landet aldrig før oplevet tilskuerkatastrofe, som vil være kendt fra dagspressens sensationssprægede beskrivelser. Medens de tilskadekomne førtes bort i ambulancerne, gennemførte de tre Chipmunks deres program. Da stævneledelsen erfarede, at uheldet havde kostet en lille pige livet, aflyste man straks stævnet og resten af dagens offentlige festligheder. Dog gennemførtes den planlagte fællesspisning for de tilflyvende på »Guldborgsund«, men katastrofen om eftermiddagen kastede naturligvis en mørk skygge over sammenkomsten.

Om søndagen var deltagerne i bus på besøg hos Boel, hvis imponerende fabrikation af roquefortost blev set med stor interesse og behørig beundring. I Boels smukke hjem samledes deltagerne til slut for at indtage en forfriskning og overvære præmieuddelingen. Efter moden overvejelse uddeltes nogle af præmierne ved lodtrækning blandt de deltagere, der ikke nåede at flyve om lørdagen.

Resultaterne blev:

1. Målkastning: 1. præmie til bagermester *Hans Christiansen*, Nykøbing F. Han ramte i centrum. Fabrikant *Erik Ørum Petersen*, Herning, ramte 14 meter fra centrum og fik 2. præmie.

2. Mærkelanding: 1. præmie: Bagermester *Hans Christiansen*, Nykøbing F., 12 m. 2. præmie: Skræddermester *Poul Mortensen*, Hellerup, 15 meter.

Tre præmier tildeltes ved lodtrækning flyveleder *Jørgen Tvermose*, flyveinstruktør *Kurt Nielsen* og *Aage Håning*, Stubbekøbing. *Johs. Thinesen*.

Som eksempel kan nævnes, at en ulykkesforsikring for 12 måneder, inklusive rejsen mellem Danmark og Amerika og ophold der, inklusive uddannelse som militærflyver, er tegnet for en årlig præmie på kr. 175,00 for 10.000 kr. ved død eller invaliditet.

Svensk nedstyrtning på Bornholm

Natten til den 12. september styrtede en svensk militær flyvemaskine ned på Bornholm. Flyverne reddede sig med deres faldskærme.

Flyveulykken i Canada

Den 21. august skete der i Alberta i Canada en flyveulykke, hvorved den 22-årige

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret

Fenrik af reserven i flyvevåbnet *L. Bonde* ved flyvematerieltjenesten er udnævnt til overfenrik af reserven i flyvevåbnet fra den 1/8 1952 at regne.

Efternævnte befalingsmænd, der har bestået afgangsprøven fra flyvevåbnets fenrikskole 1952—53, er udnævnt til fenriker i flyvevåbnet fra den 23/7 1952 at regne: Oversergenterne *H. E. Hansen*, *O. S. Svendsen*, *N. A. Jellingshof*, *G. T. Nielsen*, *S. A. Kristensen*, *H. C. Jensen*, *H. N. J. Højby-Jensen*, *K. E. Madsen*, *J. C. E. Nissen*, *N. P. Ravn*, *P. Jensen*, *K. L. Hansen*, *K. A. Rasmussen*, *M. O. Aabenhuus Christensen*, *Aa. E. Johansen*, *P. Boysen Skovrup* og *S. V. Friis*.

Det er tilladt fenrik uden for nummer i flyvevåbnet *Hansi Jacobsen Rossen* at forblive stående udenfor nummer i flyvevåbnet indtil den 15/7 1953.

Efternævnte sekondløjtnanter og flyverkadetter er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad i reserven fra den 4/4 1952 at regne: flyverkadetterne *D. B. Thstrup*, *A. Wingepetersen*, *F. Dostrup* og *K. H. Jensen*, sekondløjtnanterne *K. K. Andersen Holm* og *Gunner Jensen*, flyverkadetterne *A. M. Thomsen* og *B. Hansen*, sekondløjtnant *O. P. Kofoed*, flyvekadetterne *M. Lund*, *P. C. Borgnæs*, *K. Abildskov*, *H. Husted Nygaard*, *I. G. Wenzel Christensen*, *J. Østergaard Andersen*, *Hans-Jørgen Kaa*, *N. Siggaaard Andersen*, *E. Mangor Andersen*, *W. Østergaard Vejvad* og *K. H. Pedersen*.

Oberstløjtnant *E. Giørtz-Bohrens* ansættes ved forsvarsstaben fra den 1/10 1952 at regne.

Kaptajn *E. H. Krum-Hansen* ved forsvarsstaben afgår fra staben og ansættes ved flyverkommandoen fra den 1/9 1952 at regne.

Efternævnte befalingsmænd er indtrådt på elementærkursus 1952-II til uddannelse som artilleriflyvere: Kaptajn *løjtnant A. S. Møller* ved 1. feltart.reg., premierltn. *B. O. Fabricius* ved 2. feltart.reg., løjtnanterne af reserven *N. P. Tvede* ved 2. feltart.reg. og *N. K. Sørensen* ved 4. feltart.reg.

Fra den 1/9 1952 at regne udnævnes kommandørkaptajn i flyvevåbnet *Ove Petersen*, chef for flyvevåbnets sergent-, korporal- og matroskole til oberst i flyvevåbnet.

Fra samme dato er oberstløjtnant i flyvevåbnet *Sven Egede Bjørn Grønbech*, souschef ved flyvestaben, udnævnt til oberst i flyvevåbnet. Oberst *S. E. B. Grønbech* ansættes som stabschef ved vestre flyvebasis-kommando.

Oberstløjtnant *K. R. Ramberg*, til rådighed for flyvekommandoen, fratræder denne stilling og ansættes som souschef ved flyvestaben fra den 1/9 1952 at regne.

Flyverløjtnant af specialgruppen i flyvevåbnet *J. W. Elberling* ved flyvematerieltjenesten sættes efter egen begæring uden for nummer i flyvevåbnet i 1 år.

solojtnant *Vilhelm Grønbech* blev dræbt. Grønbech var sammen med et hold andre danske flyvelever sendt på et 13 måneders uddannelseskursus i Canada. Han stammede fra Ribe.

Flyveulykken på Djursland

Den 12. september forulykkede den 21-årige flyverløjtnant *Mogens Weie* ved Torsager på Djursland med en Republic Thunderjet. Maskinen synes at være fløjet i jorden med stor fart efter et dyk, og ulykken skyldes muligvis, at der har været dykket til for stor hastighed. Den forulykkede flyver stammer fra Tisted.

Operation Main Brace

I dagene 13. til 25. september fandt NATO-øvelsen Main Brace sted, tildels over dansk område. I øvelsen deltog otte nationer, og det var fortrinsvis en flåde- og flyvevåben-manøvre med deltagelse af et betydeligt antal hangarskibe.

Uddannelse til jetflyvning regnes ikke for farligt

Et henværende forsikringsselskab har meddelt, at det for danske militærflyvere under uddannelse på jetjagere i USA har opnået dækning for ulykkesforsikring til en præmie, der ikke ligger ret meget over præmien for den højeste fareklasse for civilt erhverv.

Forringelse af et luftfartøjs flyvedygtighed forårsaget af frost, is og sne

Forholdsregler før starten

(Oversættelse efter MCA-Information cirkulære nr. 132/1951.)

LUFTFARTØJER advares imod, at den »hoarfrost«, rimfrost, islag eller sne, der hver for sig eller i fællesskab kan dannes på et luftfartøjs flader, i væsentlig grad kan forringe luftfartøjets flyvedygtighed. Luftfartøjets luftmodstand, opdrift og trækraft kan således påvirkes i uheldig retning, så stallingsfarten og startlængden forøges, ligesom stigeevnen formindskes. Ligeledes kan virkningen af luftfartøjets ror m.v. forringes.

Forskellige typer

De ovenfor nævnte fænomener er beskrevet i mangfoldige publikationer, men her skal dog bemærkes følgende:

- »Hoarfrost« er en hvid aflejring af ispartikler, der dannes på flader, hvis temperatur er under frysepunktet. »Hoarfrost« dannes sædvanligvis på kolde skyfri netter. Aflejringens overflade er ru.
 - Rimfrost er et hvidt lag, der afsættes af tåge, når temperaturen er under frysepunktet. Rimfrostens overflade er ru. Tågen består sædvanligvis af umådelig små underafkølede vanddråber, der kun antager fast form ved berøring med faste genstande. Rimfrost kan opnå stor tykkelse på forkanter.
 - Islag (eller isregn) er et glat overtræk af klar is, der dannes, når temperaturen er under frysepunktet, og det regner eller støvregner fra varmere overliggende lag. Regndråberne antager kun fast form, når de kommer i berøring med faste genstande.
- Isregn forekommer normalt sjældnere.

Forebygning

Nedennævnte beskyttelsesmetoder anbefales:

- At forebygge er bedre end at helbrede. Når som helst et luftfartøj er nødsaget til at parkere under åben himmel under vejrforhold, der begunstiger dannelsen af »hoarfrost« eller rimfrost, anbefales det — og i særdeleshed hvis det sker om natten — at propellerne, ror og flaps tildækkes. Hvor det er muligt, bør der fremskaffes dækkener, som ikke kan blæse af, og som — i tilfælde af islag — stadig kan fjernes

trods isdannelsen. Ligeledes bør luftfartøjer beskyttes med dækkener, når der kan ventes sne eller islag.

- Meddelelse om disse forhold — chancer for »hoarfrost« — vil blive givet af den vejrtjeneste, der forestår lufthavnens forsyning med almindelige meteorologiske oplysninger.

Når det ikke er muligt at yde luftfartøjet beskyttelse ved tildækning anbefales følgende behandling.

Fjernelse

- »Hoarfrost« kan normalt ikke fjernes tilfredsstillende ved afbørstning. I stedet bør anvendes anerkendte afisningsvædske i tilstrækkelige mængder til at fjerne isaflejringerne fra de belagte flader. »Hoarfrost« smelter som regel hurtigt bort efter solopgang. Hvis dette imidlertid ikke forventes at finde sted på grund af meteorologiske årsager, eller starttidspunktet ikke kan udsættes så længe, bør der anvendes afisningsvædske i så store mængder, at isaflejringerne kan fjernes fra de belagte flader.

OBS.

I mørke kan et luftfartøj, uden at det bemærkes, belægges med så store mængder »hoarfrost«, at luftfartøjets flyveegenskaber påvirkes heraf. For at konstatere tilstedeværelsen af »hoarfrost«, kan det ofte være nødvendigt at belyse planerne.

- Rimfrost dannes i reglen på forkanter, men kan også dannes på flader. Det meste af rimfrost kan normalt fjernes ved afbørstning. Hvis såvel forkanter som flader er belagt med rimfrost, er det nødvendigt at anvende afisningsvædske.
- Islag (eller isregn) kan kun fjernes ved anvendelse af anerkendt afisningsvædske. Særlig agtpågivenhed er nødvendig for at sikre, at alle de bevægelige fladers hængsler er isfrie.
- Sne kan normalt fjernes ved afbørstning, men hvis luftfartøjets temperatur er under frysepunktet, eller når luftfartøjets flader allerede er belagt med islag eller rimfrost, vil sneen have tilbøjelighed til

at fryse fast til den underliggende isaflejring. Sne vil også have tilbøjelighed til at fryse fast til luftfartøjets overflade, hvis temperaturen under snefaldet falder fra lige over til under frysepunktet.

Det er derfor aldrig sikkert at gå ud fra, at sneen — selvom den synes at være »tør« — vil blive blæst af under starten. Sneen bør derfor fjernes helt, inden luftfartøjet ruller ud til start, og en omhyggelig inspektion bør foretages for at sikre, at der ikke under sneen findes isaflejringer. Sådanne underliggende aflejringer vil nødvendiggøre anvendelse af afisningsvædske.

Særlig agtpågivenhed må udvises, når temperaturen er i nærheden af frysepunktet, og der — efter at sneen er fjernet — opstår ventetid inden start. Det er i sådan et tilfælde vigtigt at fjerne den sne, der er faldet i mellemtiden. Ved temperaturer, der ligger et stykke under frysepunktet, vil små snemængder, som er faldet i ventetiden mellem sidste afbørstning og start blive blæst bort under starten, medmindre sneen falder på flader, på hvilke der har været anvendt afisningsvædske. Hvis ventetiden mellem sidste afbørstning og start bliver af længere varighed, så der dannes sig et regulært nyt snelag på luftfartøjet, er det nødvendigt, at dette fjernes inden starten, selvom temperaturen ligger væsentligt under frysepunktet.

Diverse

- Det understreges, at det ikke er tilstrækkeligt kun at behandle styrefladerne. Såvel propellerblade som planer og styreflader skal behandles for at undgå unødigt risiko under starten og den efterfølgende stigen. Luftfartøjets styreegenskaber kan på det alvorligste påvirkes af tilbageblevne aflejringer på delvis rensede flader eller af manglende symmetri, hvis nogle dele er grundigt rensede og andre ikke.
- Hvor det er muligt at fjerne »tør« sne eller lette aflejringer af »hoarfrost« eller rimfrost ved afbørstning, skal der udvises omhu for ikke at skrabe eller ridse luftfartøjets overflade.

Lufttrafikken på Københavns Lufthavn

August måned kunne opvise 60.907 passagerer imod 51.688 i samme måned forrige år. Disse tal omfatter både ankomne og afgående passagerer. Antallet af starter og landinger var 6.380 imod 4.972 året forud. Mængden af luftgods beløb sig til følgende: fragt 475 t (421), post 180 t (161) og bagage 717 t (510); tallene i parentes er fra 1951.

SAS påtænker at åbne helikopter-rute

SAS påtænker at åbne en helikopter-rute i det nordlige Norge, hvor det er hensigten at flyve ruten Harstad—Svolvær—Harstad. I Harstad er der forbindelse med den normale SAS-rute Harstad—Narvik. Den svenske flyver *Rolf von Bahr*, som i mange år har fløjet med autogyroer, har sammen med SAS-flyveren *Jon Stranderud* foretaget en række undersøgelser. Det er hensigten at an-

vende Sikorsky-helikopteren til 10 personer (den samme type, som fornylig fløj over Nordatlanten via Grønland og Island).

Ny flyveplads på Grønland

På meget kort tid er der i sommer blevet bygget en flyveplads ved blyminelejerne i Mestersvig i Østgrønland med en næsten 2 km lang startbane. Flyvepladsen, der er et uundværligt led i minedriften, kan tage maskiner op til og med DC-4-størrelse.

50 % flere passagerer

Under IATA-mødet i Genève i september oplyste generaldirektøren, Sir William P. Hildred, at turistklassens indførelse havde medført en 50 % forøgelse af passagerantallet.

Ordningen trådte i kraft i foråret, og i maj, juni og juli befordredes ca. 150.000

passagerer ad luftvejen over Atlanterhavet, mens passageretallet for den tilsvarende periode i fjor var 100.000.

Generaldirektøren nævnte endvidere, at de internationale luftfartsselskaber i år vil indflyve indtægter, der er 250 % over indtægterne for fem år siden, og at der vil være befordret 45 millioner passagerer inden udgangen af 1952.

IATA-organisationen, hvis medlemmer dækker 95 % af lufttrafikken i verden, råder over 2.500 luftfartøjer, og det menes, at de vil have fløjet 1.700 millioner kilometer ved årets udgang.

Fra SAS deltog direktørerne *Per Norlin*, *Per Bagge* og *Viggo Rasmussen* i IATA-kongressen i Genève.



DEN NYE FLYVEBENZIN

Der tilsættes tetraætylbly

I anledning af den ændring, der i nær fremtid sker med den kvalitet flyvebenzin, som benyttes i alle mindre private luftfartøjer, som hidtil har benyttet flyvebenzin med oktan 80, oplyses det, at ændringen skyldes de krav, der fra såvel engelsk som amerikansk side er stillet til at få størst mulig kapacitet af raffinaderierne udnyttet til produktion af flyvebenzin med oktantallet 100 og derover.

Den nye benzin vil få det samme oktantallet som den gamle — nemlig oktan 80, men dette vil blive opnået ved tilsætning af tetraætylbly (TEL) i stedet for det stof, der hidtil har været brugt til flyvebenzin oktan 80, hvorved dette frigives til fremstilling af flyvebenzin med oktantallet over 100. Den nye flyvebenzin vil, som al anden benzin der indeholder TEL, blive farvet for derved at angive, at der er tilsat et giftigt stof til benzinen. Automobilbenzinen, som forhandles her i landet, indeholder således også TEL.

Flyvemotorfabrikerne såvel som automobilfabrikerne har i mange år bygget deres motorer således, at benzin tilsat TEL kan benyttes uden ulemper, og instruktionsbøgerne giver i reglen oplysning herom. Til orientering kan angives, at den nye flyvebenzin med oktan 80 vil have et TEL indhold på højst 0,13 cm³/liter (0,5 cm³/usg), eller mindre end der findes i automobilbenzinen.

I sig selv er benzinen giftig, men ved tilsætning af TEL bliver virkningen en anden, hvorfor man ønsker ved farven at gøre opmærksom herpå. Bly virker odelæggende på blodet, hvorfor man, hvor bly er tilstede, må sikre sig mod, at dette optages i organismen. TEL's store giftighed kan gøre sig gældende såvel ved indånding som gennem maven og ved at trænge igennem huden. Farvet benzin må derfor ikke anvendes til afvaskning, blæselamper etc., idet man derved kan få bly i organismen og således blive blyforgiftet. Får man derfor farvet benzin på huden eller på tøjet, må disse dele snarest omhyggeligt vaskes med sæbe for at forhindre blyets indtrængen i legemet. Ligeledes bør man flytte sig, hvis man kan lugte benzindampe, idet disse kan indeholde TEL.

Da størstedelen af blyet fjernes med forbrændingsprodukterne fra motorerne, vil udstødsgassen indeholde bly, ligesom man ofte

på udstødsrørene finder blyafsætninger, hvorfor man efter arbejde med disse dele bør vaske sig omhyggeligt.

TEL virker kun for at forøge oktantallet, og man søger at holde indholdet så lavt som muligt og dog være sikker på, at oktantallet er i orden, idet større mængder TEL i motorerne kan forårsage afsætninger særlig på tændrør og ventiler og derved kan give visse ulemper. Afsætningerne af TEL er dog sjældent så store som de afsætninger, der normalt kommer i motorerne ved brug af benzin uden TEL, men man kan altid se på afsætningerne, om det er TEL eller kul, idet sidstnævnte er sorte, medens de førstnævnte er grå eller gråbrune.

Behandling af motoren ved længere henstand

For at fjerne størst mulig mængde af TEL's forbrændingsprodukter er der yderligere tilsat benzinen nogle stoffer, som kan give anledning til visse tæring på cylinder og stempelfladerne; særlig ved længere tids henstand af motoren tilrådes det derfor at følge en af nedennævnte metoder. Disse angives i rækkefølge efter deres effektivitet:

- 1) Fjern alle tændrør og medens motoren endnu er varm, sprøjtes forbrændingskamrene gennem tændrørshullerne med en speciel rustbeskyttende olie. Motoren bør tørnes med håndkraft medens denne indsprøjtning foretages. Derefter sprøjtes cylindrene igennem, men motoren må ikke tørnes efter denne anden indsprøjtning. Derefter indsættes tændrørene igen. Desuden anbringes en stramt passende plastikpose over karburatorens luftindsugning og en anden pose over udstødsrørene for at forhindre luftens fugtighed i at trænge ind i motoren under stilstanden. Det er ikke nødvendigt at foretage nogen særlige skridt ved motorens ibrugtagning efter lagring med undtagelse af, at den må tørnes med hånden, medens tændrørene er udtaget, for at sikre mod overskydende olie i cylindrene.
- 2) Medens motoren kører på tomgang, hældes ca. ½ liter speciel rustbeskyttende olie gennem karburatorens luftindsugning, indtil en tyk røg kommer ud af

udstødsrørene. Det anbefales at dette gøres, medens der er gamle tændrør monteret, idet den overskydende olie i forbrændingskammeret kan sætte de rigtige tændrør ud af virksomhed, når motoren skal bruges igen. Både karburatorens luftindsugning og udstødsrørene bør lukkes fuldstændig med tætsluttende plastikdæksler eller poser for at forhindre indtrængen af fugtig luft fra atmosfæren.

- 3) Motoren tørnes med håndkraft hver dag og startes op mindst en gang om ugen for at fordele en smøreliehinde overalt på cylindre og stempler.

Som nævnt ovenfor indeholder al benzin til automobilmotorer TEL, og de ovenfor angivne forsigtighedsregler er derfor de samme, som allerede foreligger for brugen af automobilbenzin. Imidlertid har ulemper ved benzin tilsat TEL været så minimale, at det kun er ønsket om nu ved overgangen til den nye farvede flyvebenzin med oktantallet 80 at gøre opmærksom på forskellen mellem denne og den tidligere benyttede kvalitet.

(Vi henviser iøvrigt til artiklen »Forgiftningsfaren ved blybenzin« i nr. 10/1951, side 197).

OSTIV-møderne

Den tekniske og videnskabelige svæveflyve-organisations 4. kongres blev afholdt under verdensmesterskaberne i Spanien. KDA var her repræsenteret af stud. polyt. B. J. Elle. Arbejdet inden for OSTIV er svulmet voldsomt op, så der blev på 10 møder forelagt ikke mindre end 53 manuskripter, hvilket medførte, at man ikke kunne behandle nogen af dem særligt grundigt.

Hovedvægten var lagt på udforskningen af de »stående bølger«, og især den teoretiske behandling af disse optog sindene meget. Den store meteorologiske virksomhed gik til gengæld noget ud over den aerodynamiske og tekniske, men det kan man dog indhente ved de påfølgende kongresser.

Manuskripterne vil senere blive trykt og kan da studeres nærmere i enkeltheder.

Der blev foretaget enkelte ændringer i organisationens statutter, bl.a. blev bestyrelsen udvidet til 8 medlemmer.

OSTIV's ærespræsident, professor Georgii, som nu lever i Argentina, deltog i kongressen for første gang. Hollænderen de Lange fortsætter som præsident, schweizeren dr. Richenberger som vicepræsident, og endvidere består ledelsen af ing. Cijan, Jugoslavien, dr. Klemperer, USA, Wolf Hirth, Tyskland, W. Grandjean, Belgien, og Gibelli, Venezuela. Dr. J. P. Honig, Holland, er generalsekretær.



FOCKE-WULF G.M.B.H.
Bremen



Kranich III + Weihe

Generalrepræsentant for Skandinavien

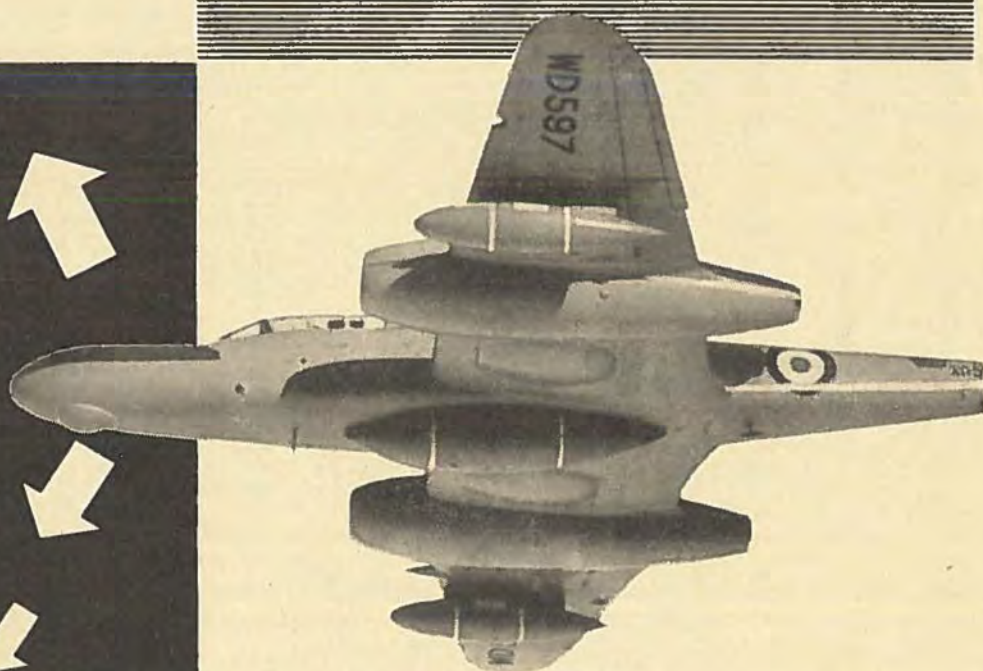
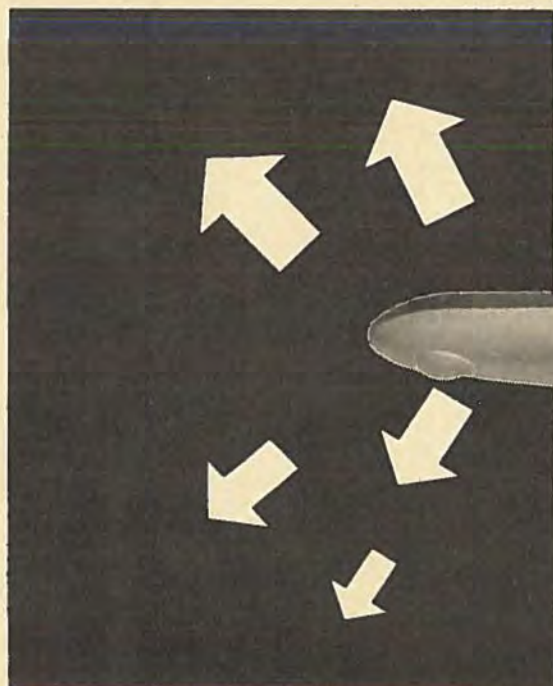
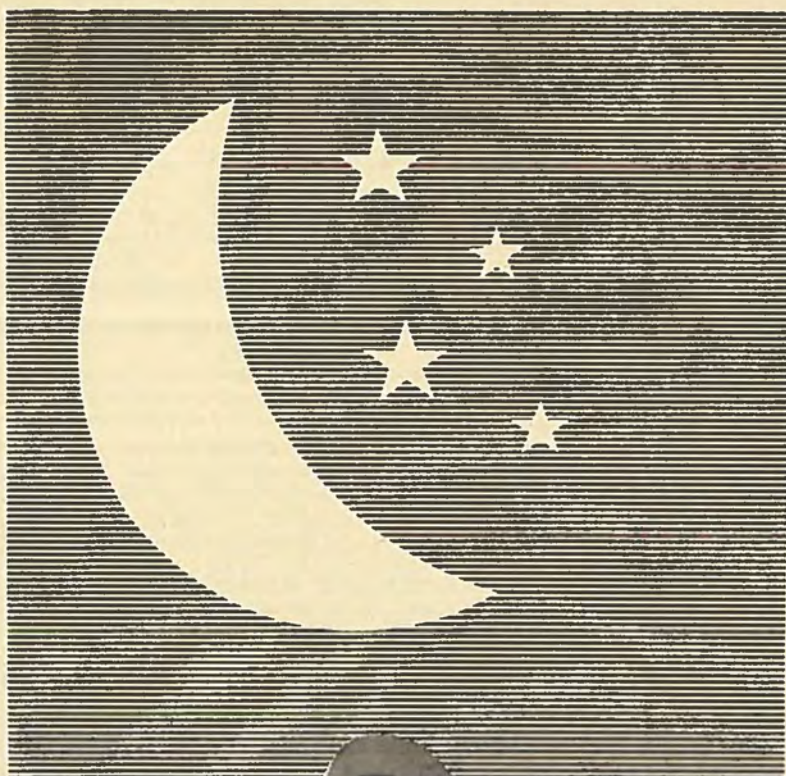
INGENIØRFIRMAET

RASMUSSEN & THYREGOD

Peder Skrams Gade 26 . København K.

Telf. C. 7157

N.F.11
...dens radar
gør nat
til dag



ARMSTRONG WHITWORTH
N.F.11

Hverken mørke eller skyer kan værne den fjendtlige bombemaskine mod opdagelse og ubarmhjertig forfølgelse af N.F.11 natjageren. Vejledet af sin fintnærkende, vidtrækkende radar er N.F.11 lynhurtig, let at manøvrere, har en fantastisk stige-evne og er svært bevæbnet med fire 20 mm kanoner i vingerne. Efter produktions-orde, udstedt til Armstrong Whitworth Aircraft, er leverancer allerede i gang til R.A.F. Denne dødbbringende natjager overtager nu en hovedopgave i Vesteuropas forsvar.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
 BAGINTON, COVENTRY, ENGLAND

MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY GROUP
 PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN

VM I LINESTYRING

Vor første deltagelse i international linestyringskonkurrence

EFTER et hektisk forarbejde med at skaffe pas, visum, billetter, bygge modeller, efter 24 timers togrejse, og efter at have udbredt kendskabet til linestyring blandt en masse mærkelige mennesker af mange nationaliteter, ankom vi endelig til den militære flyveplads ved Bruxelles, hvor deltagerne til VM var indkvarteret.

Der var deltagere fra England, Belgien, Holland, Frankrig, Spanien, Italien, Jugoslavien, Norge og Danmark, samt et hold fra U.S.Navy, og der herskede et sandt virvar af sprog, hvor hovedsproget var engelsk fingersprog.

Tæt opad den civile lufthavn Melsbroeck var der anlagt to linestyringsbaner med en dommertribune imellem. Banerne bestod af tykt linoleum, der var tjæret. Den mindste af banerne var beregnet til kunstflyvning og F 1 og den store til F 2, 3, 4 samt holdkapflyvning. På banerne var der malet kraftige hvide streger ved 11,38, 15,96 og 19 m fra centrum.

Lørdag eftermiddag begyndte konkurrencerne med en byggekonkurrence over de tilmeldte modeller, og der kåredes vindere i tre forskellige klasser, kunstflyvning, hastighed og holdkapflyvning. Her opnåede *Jan Hackhe* en 2. plads med sin kunstflyvemodel. Der var mange fine modeller imellem, og man lagde navnlig mærke til det uhyre arbejde, der var lagt i overfladebehandlingerne. Forbavsende mange modeller var sortlakerede.

Hvordan var modellerne?

I alle grene kunne man se og lære nyt, og vi prøvede på at få tips af de forskellige deltagere; men først efter stævnet var der rigtig villige til at udtale sig, og det viste sig da, at meningene var meget forskellige og til tider helt modsatte. Men noget kan man dog fastslå, og det var, at kunstflyvemodellerne for det meste havde ret lange kroppe, trapezformede planer, og de var superlette. Mange havde motorerne indbyggede, så de ikke kunne tages ud, medmindre modellen blev brækket op. Af motorer brugtes mest lette typer fra 2,5 til 3,5 cm³ som Elfin, Amco, Mc Coy 19. Kun tre havde større motorer som 5 cm³, deraf 2 danske.

Hastighedsmodellerne var så godt som alle bygget således, at de kunne adskilles i en øverste og nederste halvdel. I den un-

derste var motoren og tanken skruet fast, og i den øverste var plan, haleplan og styretøj fastgjort. De to dele samledes med tynde bolte. Underkrop, plan og haleplan var ofte lavet af aluminium. Motorerne var hovedsagelig indbygget således, at topstykket ragede op, og udstødningsporte m.m. var skåret af, så det passede efter modellens rundinger. De dominerende motorer i de forskellige klasser var ED 2,46 og den italienske Tigre 2,46 samt Dooling 29 og 61.

Reaktionsmodellerne havde meget små planer, og kroppene var tynde og spidse. Mange af dem var forbavsende lette og tilsyneladende ret spinkelt byggede. Motorerne var alle af Dynajet-typen, og nogle var barberede for køleribber.

Modellerne til holdkapflyvning var vidt forskellige og hovedsagelig forsynede med »høtte« 5 cm³ motorer. De obligatoriske pilothoveder var tit meget festlige.

Før vi tog hjemmefra, vidste vi ikke noget om, hvorledes dansk linestyring stod i forhold til udlandets. Vi var forberedt på at bide fra os; men der var ikke nogen, der regnede med at blive verdensmestre, og hele denne imponerende samling af modeller virkede ikke opmuntrende. Yderligere nedbrydende for os var det også, at jeg i en prøvestart smadrede min nyeste og bedste kunstflyvemodel; en lodning i styretøjet sprang op, og nok var banen ikke af cement, men dog hård!

Kunstflyvning

I det hele taget var vi godt nervøse, da konkurrencen begyndte. En af os skulle flyve som nr. 4 eller 5; men pludselig kom det gennem højtaleren, at man gerne ville se os på den lille plads til kunstflyvning. *Holger Eriksen* lagde for med sin ED 2,46 og begyndte fint på programmet, men kom ikke ret langt, inden han havarede totalt. Ret hurtigt igen blev der kaldt på os, og denne gang fløj jeg. Min ED 2,46 gik elendigt. Jeg nåede kun halvt igennem programmet, inden den satte ud, og man havde ikke lov til at starte igen til trods for, at de 8 min. flyvetid ikke var brugt op.

Næste mand var *Jan Hackhe*, som fløj med sin Forster 29. Det var tydeligt at se, at det generede ham en del, at han ikke kunne bruge mere end 16 m line; men programmet blev gennemført med en meget sikker flyvning. *Albert Sørensen*, som fløj sidst med sin ED 2,46, var mere dristig i sine øvelser, og dette behagede åbenbart dommerne, for det viste sig senere, at en belgier som udførte det meste af sit program i græstøhøjde lå placeret meget fint.

I kunstflyvning var der kun to flyvninger til hver deltager, og i sidste runde indledte *Holger* igen. Han havde nu kun sin Forster 29 tilbage og konkurrencens største model. Den var ikke god i de korte liner, og motoren satte ret hurtigt ud. Min egen motor gik endnu dårligere end før, og flyvningen var endnu kortere end den første. Både *Albert* og *Jan* gennemførte fint igen. Først efter vi havde afviklet alle vore starter, opdagede vi, at man blot kunne lade være med at komme, når der blev kaldt, så vi havde altså haft mulighed for at få vore motorer til at gå bedre. De endelige placeringer blev for *Albert* nr. 6, *Jan* nr. 7, jeg selv nr. 9 og *Holger* nr. 11, men vi kunne have gjort det bedre, og selv englænderen *Ridgeway*, der blev nr. 1, imponerede os ikke. Udfaldet afhænger jo også for en stor del af, om dommerne vil se fint behersket kunstflyvning i sikker højde, eller noget djævelblændt halsbrækkende lige over jorden.

Da *Albert Sørensen* var nær ved en VM-titel

I hastighedskonkurrencen fløj vi kun en enkelt start den første dag, og det var *Albert* som med sin ED 2,46 fløj 155,8 km/t og sammen med englænderen *Wright* placerede sig i spidsen. Spændingen var derfor stor, da konkurrencen fortsatte om søndagen, hvor varmen var tiltaget endnu nogle grader til ca. 35° i skyggen. *Da Albert* fløj, kunne vi ligefrem høre motoren svede. Det blev ikke så godt som dagen før, og den omstændighed, at han lørdag aften havde trådt et søm op i den ene fod, hjalp ham ikke hurtigere rundt om standen. For englænderen, der også fløj med ED 2,46, men som glødhovedmotor, lykkedes det at nå op til 158,5 km/t og *Albert* blev således nr. 2.

I 5 cm³ klassen startede *Jan* med sin Dooling 29; men til trods for, at han fløj hurtigere end nogensinde før, og satte ny danmarksrekord med 175,6 km/t, blev han nr. 6, hvilket dog må betragtes som meget fint i den hårde konkurrence. Franskmanden *Dr. Millet* blev nr. 1 med 198,3 km/t.

Med 10 cm³ og reaktionsmodeller var der ingen dansk deltagelse. De blev vundet henholdsvis af italieneren *Battistella* med 233,7 og spanieren *Yllan* 225 km/t.

Det hændte nogle gange, at hastighedsmodellerne under flyvningen lige strejfedes startbanen, hvorved propellerbladene brækkede af, og motorerne kørte videre på stumperne og de ret tunge spinnere. Det lød uhyggeligt, motorerne skreg og hylede, og det dampede voldsomt af modellerne. Men i det store og hele blev de fløjet pænt og sikkert. Modelflyverne for rundt om standen; men hånden kom ikke i gaslen, før motorerne gik alt hvad de kunne, og modellerne lå jævnt i luften. Landingerne foregik jævnt og glat.

Ingen danske havde tilmeldt sig i holdkapflyvning, fordi vi troede, at vi her skulle

Til venstre modellerne fra holdkapflyvningen. Den forreste vandt skønhedskonkurrencen. — I midten kunstflyvningsmodellerne. — Til højre den engelske vinder i klasse F1 sammen med storebror i F2, der har sat FAI-rekord med 211 km/t og blev nr. 2 ved VM.



kæmpe med eksperter. Men jeg tror, at hvilkensomhelst af os kunne have gjort sig gældende, for startssikkerheden var ualmindelig dårlig. Det endte med, at en belgisk model med ED 2,46 vandt foran alle de store 5 cm³. Den var nogenlunde hurtig til at starte, mere økonomisk end de større motorer og fløj jævnt hurtigt.

Der kunne fortælles meget mere, både om flyvningen og om konkurrencens festlige afslutning på et hotel i Bruxelles, om besøg i en hobbyforretning, om rejsen, om dårlige vittigheder, om coca-cola'er; men jeg vil slutte med at sige mine rejsekammerater tak for godt kammeratskab på turen og forsikre alle danske linestyingsfolk om, at »vi ligger lunt i cirklen« herhjemme.

Egon Briks Madsen.

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

En million passagerer på et år

I de sidste 12 måneder har vi befordret flere passagerer i Europa end noget andet selskab. Vi håber, at endnu flere — også De — vil flyve med os og nyde den udsøgte britiske service.
Tal med Deres rejsebureau.

BEA BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS
Dagmarhus, V. Boulevard 12, PAIæ 63 11

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

KALENDER

Modelflyvning:

12/10 Distriktskonk.-finale (linestyrede).
31/12 Arsrekordår slutter.

Fokker i Danmark

De verdenskendte Fokker-fabrikker i Holland er nu blevet repræsenteret i Danmark, idet firmaet *Alfred Raffel Aktieselskab* har overtaget representationen.

Københavns mesterskab

Ved københavns mesterskabet i modelflyvning den 30. august oplevede vi for første gang, at to modelflyvere stod lige med 3 maximumflyvninger. Det var *Nesdam* og *Hans Hansen*, som med deres svævemodeller med 45 m snor begge fik 450 sek., hvorpå en fjerde flyvning på 99 mod Hansens 88 afgjorde konkurrencen til fordel for *Nesdam*. Med gummitormodel vandt *Widell* og med gasmotormodel *Friis Møller*.

Skandinavien—Tokio over Nordpolen

Når Thule-basen bliver frigivet til civil flyvning, er det tanken, at SAS-ruten fra Skandinavien til det fjerne Østen under visse forhold skal dirigeres over Thule. Denne ruteføring skulle gøre turen København—Tokio næsten 2.000 kilometer kortere end over Afrika, Indien og Siam. Disse flyvninger hører dog foreløbig fremtiden til. Derimod forbereder SAS andre flyvninger over det nordlige polarhav, idet man påtænker at flyve de to næste DC-6B, som SAS modtager fra Douglas-fabrikkerne sidst på året, hjem over polarområderne og Thule-basen, såfremt det kan lykkes at få formaliteterne i orden.

637 km målflyvning

FAI har anerkendt en ny russisk svæveflyverekord, idet *V. I. Efimenko* den 6.6.52 satte rekorden i distance til forud angivet mål op til 637 km.

KZ 3

i fin stand, lige hovedrepareret, til salg. Tilbud udbedes. Billet mrkt. 101 modt. FLYV's eksp., Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

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

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

KDA skal have flere medlemmer

Kære læser.
De glemmer vel ikke, at KDA stadig ønsker at forøge sit medlemstal, og De kan bidrage hertil ved at formå en eller flere af Deres bekendtskabskreds til at tilslutte sig som medlem. Hvis De ikke selv er i besiddelse af indmeldelsesblanketter, skal vi sende Dem nogle.

Nye medlemmer

Erhvervsflyver *Leif Bryde Rasmussen*.
Vognmand *Eggert Henriksen*.
Flyvemekaniker *Mogens Olsen*.
Mekaniker *Hans Hende Jacobsen*.
Rekrut *Karl Madsen*.
cand. polyt. *Knud Brandt*.
Ground hostess *Bente Tabel*.

DM for linestyrede modeller

DANMARKSMESTERSKABET for linestyrede modeller afholdes den 24. august i Århus på „Agaton"s linestyringsbane. *Svend Terp* var konkurrenceleder, og hele organisationen var godt tilrettelagt af distriktsleder *Egon Madsen* og Agatons medlemmer. Deltagelsen var ikke overvældende stor. Der var kun 11 deltagere fra 6 klubber. Rejsudgifterne fordeltes efter samme system som ved DM for fritflyvende i foråret.

Der var 6 deltagere i hastighed og 8 i kunstflyvning, hvilket jo kun er en lille del af dem, der opfylder diplom-kvalifikationerne. Desuden udgik henh. 1 og 2 mand.

Resultaterne i hastighed viser gode fremskridt: *Jan Hacke* blev danmarksmester med 180,0 km/t, fulgt af *Albert Sørensen* med 152,6 og *Henning Jönsson* med 151,9. Det blev således en triumf for Windy. Men det bør noteres, at *A. Bendtsen* fra Stunt i Vanløse blev nr. 4 med 151,3, og den 6. og sidste deltager fløj 103,2 km/t.

Til sammenligning kan nævnes, at sidste års mester, *P. C. Andersen*, vandt med et gennemsnit på 116 og en bedste flyvning på 120 km/t. Nu regner man som bekendt altid med den bedste af indtil 3 flyvninger. Der var kun en enkelt, som fløj alle tre.

I kunstflyvning holdt *Hacke* ikke mestertitlen, som blev vundet af *Albert Sørensen* med 260 points, fulgt af *Hacke* med 231, *Holger Eriksen* (506) med 228 og *Egon Madsen* med 220. Det var således en ret hård kamp, og her lagde vort VM-hold sig klart i spidsen. De fire andre opnåede kun fra 77 til 26 points.

Til slut blev der afholdt et første, uofficielt, DM i holdkapflyvning. Her sejrede de to dygtige Windy-folk for tredje gang, idet *Albert Sørensen* med *Hacke* som hjælper vandt med 8 min. 27 sek. over *Egon Madsen* og *Caspersen*, der havde 15 min. 17. sek.

Nye lægeattester for svæveflyvere

Luftfartsdirektoratet beder os henlede svæveflyvernes opmærksomhed på, at bestemmelsen om indførelse af nye formularer ved helbredsundersøgelsen til brug ved s-certifikat også gælder svæveflyvere.

Bestemmelsen findes i FLYV nr. 8 side 157. De gamle formularer er ugyldige, og man risikerer at spille 30 kr. ved at benytte dem.

Det skal yderligere bemærkes, at der ikke skal tuberkuloseundersøgelse til.

KDA hjælper med til at sikre de gamle flyvemaskiner for eftertiden

I samarbejde med professor *Weber* fra teknisk museumsudvalg, tøjsmuseets direktør, kaptajn *Poulsen* og civilingeniør *Leif Prytz* og generalsekretæren fra Aero-klubben er det lykkedes KDA at få bevarer det materiel, som i årevis har været henlagt forskellige steder og senest i Københavns Lufthavn, Kastrup. Det drejer



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KØB. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroklub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, torsdag 10—17, lørdag 10—13.

MOTOFLYVERADET

Formand: *William Nielsen*, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: *Civilingeniør Harry Nielsen*.

MODELFYVERADET

Formand: *Kommunelærer Knud Flønsted-Jensen*.

DANSKE FLYVEE

Formand: *Direktør Knud Lybye (DDL)*, Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: *Salgschef Max Westphall*, Høstrups Have 60, telf. NORA 9011.

KDA indleder vintersæsonen den 6. oktober.

Mandag den 6. oktober kl. 20.00 afholder KDA sin første foredragsaften i vintersæsonen. Den finder sted i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10.

Redaktør *Povl Westphall* vil fortælle om:

En flyvning til Jordens top.

Foreningen Danske Flyveres medlemmer er velkomne til at overvære foredraget.

sig bl. a. om Robert Svendsens „Glenten“ og en af de gamle „Mågen“-flyvebåde. Der vil blive sørget for materiellens istandsættelse, hvorefter det vil blive opbevaret på tøjsmuseet.

Glemte i Vandel

En alpehue og to halstørklæder er fundet i Vandel. Henvendelse til KDA.

Ny brochure om svæveflyvning

Svæveflyverådet har udgivet en propagandabrochure om, hvordan man bliver svæveflyver, og hvordan man opretter en svæveflyveklub. Det er et nydeligt lille hefte på 12 sider, illustreret med svæveflyvebilleder bl.a. fra FLYV. Forhåbentlig vil det bidrage til en øget tilgang til svæveflyvningen.

Spænding om flyvedagskonkurrencerne

Ved dette nummers udkomst er flyvedagskonkurrencerne 1952 slut; men da dette skrives, og stillingen pr. 31/8 gøres op, er der megen spænding om det endelige udfald. I sidste nummer var Århus kommet foran Karup i varighed, men den 17/8 kom Karup foran igen med to flyvninger, af hvilke den ene var på godt 5 timer. Samtidig havde Karup „fyldt op“ til 10 resultater.

To dage før havde *Ebbe Wermuth Jensen* imidlertid fløjet 3 timer, så forskellen var ikke stor, og den 22/8 kom han med en ny flyvning på 3 t. 19 m., der bragte Århus 19 min. videre frem, så forskellen kun var 18 min. Den 30/8 gik Karup imidlertid atter frem med to pæne flyvninger, der bragte dem næsten 3 timer foran, men dagen efter indhentede Århus forspringet og kom 3 min. foran. Ih, hvor er det spændende.

I højde er topstillingen uforandret, men forhåbentlig er der sket noget i september, for Herning og Karup ligger for tæt til, at der virkelig kan siges at være forskel, med mindre efterkontrollen af barogrammerne fremkalder den.

Århus, der sidst var kommet godt op, og som senere var nået næsten op på 13.000 m, blev „degraderet“, idet fire fremragende flyvninger var foretaget med en barograf, der ikke var kalibreret. Ebbe har iøvrigt en godkendt flyvning på 2550 m, årets hidtil højeste.

I distance har *Feddersen* foretaget en beskedne målflyvning fra Roskilde til Avedøre på 24 km, men der er langt til Karups resultat her. Der er indkommet enkelte andre resultater fra andre klubber, der dog næppe kan nå at påvirke stillingen.

Her er stillingen pr. 31/8:

Varighed:

Århus Svæveflyveklub ..	34 t. 46 m. (10)
Flyvestation Karup	34 t. 43 m. (10)
Stamgruppen	22 t. 25 m. (10)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	20 t. 22 m. (5)
Herning Flyveklub	17 t. 40 m. (10)

Højdevinding:

Herning Flyveklub	13.110 m. (10)
Flyvestation Karup	12.850 m. (9)
Århus Svæveflyveklub	9.765 m. (7)
Ringsted Svæveflyveklub ..	8.710 m. (10)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	8.550 m. (6)

Distance:

Flyvestation Karup	358 km, 399 p. (5)
Polyteknisk Flyvegruppe ..	217 km, 223 p. (3)
Flyvestation Værløse ..	165 km, 165 p. (3)

Den 7.—9. kom Karup atter i spidsen i både varighed og højde. I varighed havde de nu 35 timer 38 min. PFG nåede frem til 21.02, Herning til 20.13.

I højde nåede Karup 14.195 m, Herning 13.550 m. PFG 10.600 m.

Den følgende weekend frembragte også nogle resultater, dog ikke i toppen. Imidlertid havde svæveflyverådet på opfordring af luftfartsdirektoratet henstillet til klubberne ikke at flyve under Main Brace-manøveren, og samtidig havde man forlænget konkurrencen til og med 12. oktober.

Man havde ikke suspenderet konkurrencen de to manøversøndage, da man regnede med, at henstillingen blev fulgt. Imidlertid viste der sig den første søndag selv ingen luftaktivitet, hvorfor en del klubber har fløjet og nogle indsendt resultater.

Rådet vil ved sit første møde i oktober tage stilling til, om disse resultater skal medregnes eller ikke.

Ny danmarkrekord

Johs. Larsen fra klub 521 Falken i Ålestrup har den 30. august sat ny varighedsrekord i gruppe D og klasse D 1 med sin selvkonstruktion *Lurifaks*, der fløj 29 minutter 30 sekunder.

Det er en lille model på 800 mm spændvidde, 12,5 dm² totalt planareal, og motoren er en ED Bee på 1 cm³ slagvolumen.

Hvornår får vi forøvrigt en rekord i klasse D2, der stadig står blank. Efter at den underste grænse er sat ned til 2,5 cm³, skulle mange have mulighed for en danmarkrekord eller to her.

10-års forenings-jubilæum

Den 17. oktober 1942 stiftede en lille kreds af teknikere foreningen „Statsautoriserede danske Flyveteknikere“.

Ved stiftelsen af foreningen var der kun 40 certifikatindehavere; i dag er man oppe på 230. Det er især de sidste 3—4 år, tilgangen har været stor.

Foreningen markerer jubilæet ved en sammenkomst i selskabslokalerne i Marksmændsgade på selve 10-årsdagen, hvor bl.a. den Gyldenblonde vil holde frikvarter.

Arrangørerne håber selvfølgelig på, at alle møder op for på denne måde at gøre festen vellykket.



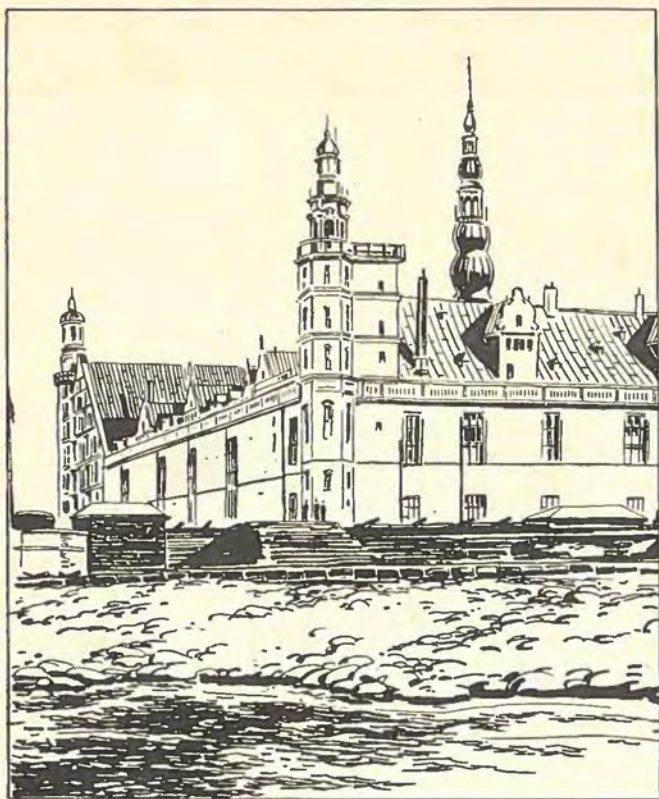
ACHIEVEMENT

The first double crossing
of the Atlantic by air in one day
has been successfully made
by an English Electric "Canberra"
with Rolls-Royce Avon Engines,
which also power the
de Havilland Comet II

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY



DANMARK — Kronborg Slot, som Shakespeare gjorde verdensberømt med sin Hamlet.



USA. — Den berømte statue af frihedsgudinden våger over New Yorks havn.

Kun timers afstand pr. fly

Når De rejser ad luftvejen, kan De tilbringe mere tid på Deres bestemmelsessted eller mindre tid borte fra hjemmet. Og De vil rejse i virkelig luksuøs komfort, når De flyver med DOUGLAS DC-6.

Ved en nylig foretagen undersøgelse bad man erfarne flyvepassagerer nævne den flyvemaskine, de bedst kunne lide — og et overvældende flertal valgte DC-6'eren! Bestil næste gang billet til en DC-6 — den fineste af de moderne 4-motorers passagermaskiner. De vil ankomme til Deres bestemmelsessted i løbet af timer — ikke dage — veloplagt til forretning eller fornøjelse.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

STOL PÅ DOUGLAS ... GENNEM 32 ÅR VERDENS STØRSTE FLYVEMASKINE-PRODUCENT • MILITÆRE OG CIVILE TRANSPORTMASKINER • JAGERMASKINER • ANGREBSMASKINER • BOMBEMASKINER • FJERNVÅBEN • ELEKTROTEKNISK UDSTYR • FORSKNING



FLYV DOUGLAS DC-6

med disse verdenskendte luftfartselskaber:

AA Argentina - AMERICAN U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - BRANIFF U.S.A.
CMA Mexico - CPA Canada - DELTA U.S.A.
KLM Holland - LAI Italien - NATIONAL U.S.A.
PAL Philippinerne - PANAGRA U.S.A.
PAN AMERICAN U.S.A. - SABENA Belgien
SAS Danmark, Norge, Sverige - *SLICK U.S.A.
*SWISSAIR Svejts - *TAI Frankrig
UNITED U.S.A. - *WESTERN U.S.A.

* I nær fremtid † Kun fragt
Mange af disse — og andre store luftfartselskaber
flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere
og DC-4'ere.

FLYV

25. ÅRG. NR. 11

— NOVEMBER 1952 —

PRIS 75 ØRE

Gloster Javelin

R.A.F.'s nye „All Weather“ jager
med stor aktionsradius



Gloster Javelin når med en fænomenal raket-lignende stigning op i kampområdet — brændstof, radar og den øvrige udrustning findes inden for dens glatte Delta-form.

Proportionen mellem kraft og vægt er usædvanlig høj, planernes belastning meget lille, hvorfor Javelin åbner nye muligheder for militærflyvningen.

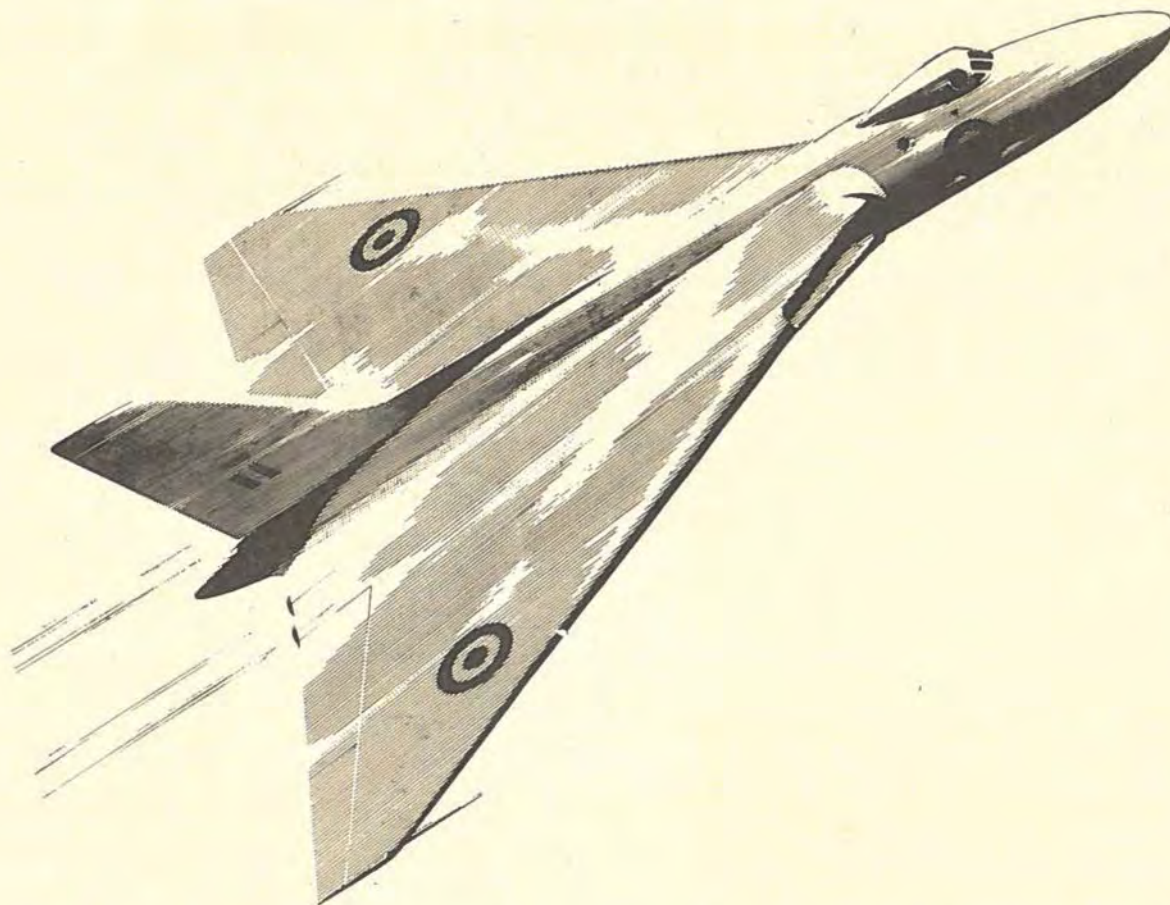
Verdens første Delta-tvillingjet er en værdig efterfølger for Gloster Meteor, der nu anvendes af luftvåben verden over.



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
Hucclecote, Glos.



MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY GRUPPEN/PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Avro
698

Verdens første Delta bomber

På det store Farnborough Show — hvor hele den frie verdens luftfartseksperter mødes — er der hvert år een flyvemaskine, der sætter fantasien i sving og dominerer flyveopvisningerne. I år var det Avro 698, der »stjal« hele billedet. 698 er resultatet af Avro's tålmodige, årelange forsøg og prøveflyvninger med Deltaformen og er vor tids mest effektive bomber. Mere økonomisk transporterer den en større ladning hurtigere, højere og længere end nogen anden flyvemaskine.

I løbet af eet år har Hawker-Siddeley-Gruppen konstrueret R.A.F.'s bedste dag-jager, Hawker Hunter, nat- og »all weather« Delta-jageren, Gloster Javelin, og nu et fremragende gengældelsens våben i tilfælde af angreb, Avro 698. Her er i sandhed beviset på verdensførerstillingen med hensyn til jetmaskiner.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 11

November 1952

25. årgang

NORDPOLEN

I SØGELYSET

FOR 50 år siden var nordpolen endnu det store ukendte, hvor intet menneske havde været. I 1909 nåede Peary som den første frem dertil under hårde strabadser. I 1926 overføj Byrd i flyvemaskine og Amundsen i luftskib nordpolen. Efter den anden verdenskrig har amerikanske og engelske militære maskiner regelmæssigt overfløjet nordpolen for at indsamle meteorologiske og navigationsmæssige oplysninger. Den 16. september 1952 blev en gruppe amerikanske og danske journalister i en amerikansk militærmaskine fløjet ind over polen på den første passagerflyvning.

Et blik på en globus gør det øjeblikkeligt indlysende, hvilken betydning de arktiske egne har i flyvningens tidsalder. Mange betydende punkter i Europa, Asien og Amerika kan forbindes med kortere distancer ved storkirkelruter over jordens top end ved de i øjeblikket anvendte ruter.

I nutidens spændte politiske situation har dette forhold først og fremmest militær betydning. I krigstilfælde kan bombemaskinernes rækkevidde i praksis øges betydeligt ved flyvning denne vej.

Derfor bygges der store flyvebaser i de arktiske områder, udføres forsøgsflyvninger og oprettes meteorologiske og radiostationer.

Men på videre sigt får de kortere ruter nordover også betydning for lufttrafikken. Og de baser, der nu bygges af militære grunde, muliggør på et meget tidligere tidspunkt end ellers trafikflyvning over disse områder.

Allerede i denne måned vil SAS gennemføre den første forsøgsflyvning fra USA's vestkyst over Thule til Skandinavien.

Det er glædeligt at konstatere, at SAS er meget langt fremme m. h. t. planer om faste ruter over de arktiske egne, så langt, at man er klar til at udnytte de fordele, disse ruter frembyder, allerede i 1953, dersom de politiske forhold gør det muligt.

MENINGEN MED „MAIN BRACE“

Af kaptajn i flyvevåbnet J. Brodersen

ØVELSEN »Main Brace« afholdtes i tiden 12.—25. september og var en stor NATO-øvelse med hovedformål at øve samarbejdet mellem NATO-organisationens forskellige kommandoer. Inden for hovedformålet ønskede man at opøve samarbejdet mellem styrker af forskellige værn og nationaliteter på visse områder af den moderne krigsførelse.

Grundlaget for øvelsen var derfor ikke — som sædvanligvis ved øvelser af tilsvarende omfang — en nøje fastlagt strategisk og taktisk situation, inden for hvilken to nogenlunde lige stærke modstandere søger at bekæmpe hinanden.

I stedet for havde man opstillet en »ikke nødvendigvis sandsynlig situation«, der til lod at øve det tidligere nævnte hovedformål: samarbejde mellem NATO-kommandoerne.

Inden for denne ramme var skabt nøjere definerede situationer svarende til 12 »serials« (øvelsesfaser), der hver for sig til lod at opøve samarbejdet på visse områder, som ovenfor nævnt. De danske værn deltog i flere af disse serials, søværnet i de fleste. For hærens og flyvevåbnets vedkommende var serial 11 den største og betød for flyvevåbnet en maksimumsindsats.

Grundlaget for serial 11 var i korthed, at blå (egne) landstyrker var hårdt pressede af »orange« styrker i en linie omkring Kielerkanalen. Chefen for Nordregionen anmodede SACLANT om flyverassistance for at stabilisere fronten. Anmodningen blev imødekommet, og en hangarskibsstyrke afgik til Nordsøen for at yde assistance.

De specielle områder af krigsførelsen, der ønskedes øvet i denne situation var:

- a) Samarbejdet mellem hæren og flyvevåbnet for rekvirering og udførelse af flyverstøtte.
- b) Samarbejdet med og kontrol og ledelse af de hangarskibsbaserede luftfartøjer i denne rolle.
- c) Luftforsvar, idet de danske jagereskadriller optrådte som »orange« for at give de hangarskibsbaserede luftfartøjer realistisk modstand under udførelsen af deres opgave.

Det er klart, at der ikke på dette sted kan diskuteres detaljerede erfaringer af

øvelsen. Det kan imidlertid siges, at alt personel — i luften og på jorden — har fået mange værdifulde erfaringer, som kun kan opnås ved store øvelser. Den optimisme, der efter øvelsen spores i alle lejre, er et tydeligt bevis på, at det vigtige spørgsmål: »Kan vi samarbejde?« må besvares med et klart »Ja«.

Chefen for Nordregionen, Admiral Brind, udtrykte det således: »Main Brace« var ikke en afslutning, men en indledning til samarbejdet.

Indledningen var lovende og ulejligheden værd.

KONGEN I KARUP



Kong Frederik inspicerede i oktober Flyvestation Karup og ses her, iført flyvevåbnets uniform, i samtale med generallejtnant C. Førslev.

DE MILITÆRE TRANSPORT- FLYVEMASKINER BLIVER STADIG MERE BETYDNINGSFULDE

VED siden af jagerne, bomberne, rekognosceringsmaskinerne o.s.v. udvikledes især under sidste verdenskrig de militære transportflyvemaskiner, og i årene efter krigen er der lagt stigende vægt på disse typer.

De blev ganske naturligt udviklet af de civile trafikflyvemaskiner. Tyskerne indsatte ved krigens begyndelse store mængder af de 3-motors Junkers Ju 52, og den type, der er bygget flest af, er stadig Douglas DC-3 i sine militære versioner, kaldet C-47, Dakota o.s.v.

Talrige af de andre typer, som nu beflyver lufruterne, bruges også af flyvevåbnenes transport-organisationer til befordring af tropper, krigsmateriel m. m. Det gælder især de forskellige typer 4-motors amerikanske Douglas C-54 (DC-4), Lockheed C-121 (Constellation), Boeing C-97 (Stratofreighter) m. fl.

Englænderne anvender i RAF *Vickers Armstrongs Valetta*, der er en militær version af Vickers Viking, og *Handley Page Hastings*, der er den militære slægtning til Hermes og kan laste op til 9,2 t over 2720 km, mens den over sin maksimale rækkevidde 6850 km kan medføre 3,4 t. Begge disse typer har halehjulsunderstel, og dørene i siden er nok større end på de civile udgaver, men giver ikke de muligheder, som lasteåbninger for og bag medfører.

Til gengæld har *Bristol Freighter* et par store luger i næsen. Foruden til civilt brug anvendes den også i flere luftvåben, dog ikke i RAF. Maximal last er 5,4 t, maksimal rækkevidde 2860 km.

En ny engelsk type er *Blackburn & General Universal Transport*, hvis første prototype er bygget som militær transporttype. Det er en slags forstørret Freighter, ligesom denne med fast understel, men dog med næsehjul. Den har en stor lasteåbning bag-

til, liggende lavt over jorden. Trods sin størrelse er typen beregnet til at operere fra relativt små flyvepladser. Maximal last 15,7 t, største rækkevidde 1610 km.

Amerikanerne anvender i stor udstrækning *Fairchild Packet*, både i den ældre C-82-udgave og i den nyere og større C-119-version. Det er typer, der er bygget specielt til deres job som militære transportmaskiner. Til den store rummelige krop er der fin adgang bagfra gennem to store lemme, der tilsammen udgør agterpartiet af kroppen. Til brug for faldskærms tropper er der to døre, hvorigennem alle hurtigt kan komme ud. Skal man transportere og udkaste særligt store genstande, kan Packet flyves uden agterpartiet, og så kan man nemt lempe genstandene ud. Er de længere end kroppen, kan de også godt rage lidt bagud.

Den kan medføre fra 7,1 t over 800 km til 2,5 t over 2830 km.

Typen er videreudviklet til 119 H, der er endnu større. Således er spændvidden 45 m. Brændstoftankene er udelukkende anbragt udenbords. Den kan medføre 64 soldater.

Franskmændene har *SNCAN 2501 Noratlas* i produktion. Det er en type, der ligner meget nær op ad Packet — kun har franskmændene gjort en smule mere ud af formerne.

Breguet har også en militær type, nemlig *89-IR Mars*, som er en militær version af fragtmaskinen *Mercur*. Her kan hele bagkroppen drejes til siden, idet den er hængslet i venstre side. Men det system kan man naturligvis kun anvende på jorden!

Chase C-123 Avitruc er særlig velegnet til at landsætte tropper i terrænet, altså uden for egentlige flyvepladser. Den blev oprindeligt bygget både som glideplan og som stempelmotordreven type, og siden er den endda forsøgsvis blevet udstyret med fire J-47 reaktionsmotorer på hver 2360 kg trykkraft. Det er således den første amerikanske jet-transporttype. C-123 står på jorden med »maven« lige over jordoverfladen og kan let lastes og losses gennem en stor agteråbning. Normal fuldvægt er 22,2 t,

Fra oven tre Fairchild-typer:

C-119 H, C-119 Packet og XC-120 Pack Plane.

Derpå Douglas C-74 Globemaster og C-124 A

Globemaster II. Nederst Lockheed Constitution

og Convair XC-99.

MILITÆRE TRANSPORTFLYVEMASKINER

Type	Motorer hk	Kapa- citet m³	Spv. m	Længde m	Plan- areal m²	Tom- vægt t	Fuld- vægt t	Max. fart km/t
Vickers Valetta	2 × 1975	44	27.2	19.1	82	11.1	16.6	470
H. P. Hastings	4 × 1675	—	34.5	34.9	131	22.0	36.3	560
Bristol Freighter ...	2 × 2000	65	32.9	20.8	138	12.6	19.1	370
Blackburn Universal	4 × 2020	—	49.4	30.3	271	29.8	48.9	385
Fairchild C-119C...	2 × 3500	82	33.3	26.4	134	18.1	33.6	450
SNCAN Noratlas ...	2 × 2040	51	32.5	22.0	101	12.0	19.6	450
Breguet Mars	2 × 1600	—	30.6	21.6	101	11.5	16.9	420
Chase C-123	2 × 2400	100	33.6	23.5	114	12.2	32.2	392
Douglas C-124 A ...	4 × 3500	283	52.8	38.8	—	—	79.5	—
Lockheed Constit...	4 × 3500	—	57.8	47.6	355	52.0	83.5	485
Convair XC-99	6 × 3000	850	70.2	55.6	443	61.4	136.2	480

TRAFIKFLYVENYT

Med SAS over Polarhavet

Hvis alt er forløbet normalt, vil de to næste DC-6B, som SAS har købt, i løbet af indeværende måned blive fløjet fra Douglas-fabrikken i Californien til Skandinavien via det nordlige Polarhav. De to luftfartøjer er de første af en samlet bestilling på 14 DC-6B. Hjemflyvningen via Polarhavet bliver samtidig de første prøveflyvninger på den regelmæssige luftforbindelse, som SAS har planlagt over nordpolsområdet.

Den planlagte arktiske rute skal udgå fra Los Angeles og gå via San Francisco, Seattle, Vancouver (Canada) og Thule til København. På den måde bliver det muligt at flyve mellem Europa og den amerikanske vestkyst uden at skifte maskine. SAS regner med, at de nødvendige overflyvningsaftaler med de respektive regeringer vil være tilendebragt så betids, at ruten kan komme i gang i løbet af 1953.

Flyvetiden for turen Skandinavien-Californien vil med polruten blive 13 timer kortere end med den nuværende forbindelse via New York og Nordatlanten, og der vil blive fløjet i 6-7000 meters højde. Når en sådan rute i det hele taget kan gennemføres, skyldes det samarbejdet med de amerikanske luftstyrkers Thule-base og de danske vejstationer i Grønland.

Polarruten åbner helt nye perspektiver, og SAS agter også at udnytte disse, idet

man har planer fremme om at lægge en stor-rute over Polarhavet. Det er ruten til Tokio, som i øjeblikket flyves via Middelhavet, Indien og Siam. Hvis denne rute i stedet for lægges over Thule og derfra gennem Alaska, Fairbanks lufthavnen til Shemialufthavnen på Aleuterne og videre til Tokio, så vil rejsetiden mellem Europa og Japan kunne bringes ned med ca. 18 timer, og i modsat retning fra Tokio til Skandinavien spares omkring et døgn.

Trafiken på Københavns lufthavn, Kastrup

September krævede højt opover den tilsvarende måned forrige år. Der var ialt 60.856 passagerer mod „kun“ 49.250 i 1951. Antal starter og landinger var 4.906 (mod 4.420). Af luftgods transporteredes ialt 1.488 tons (1.141 i 1951), og det fordeler sig således: fragt 593 tons, post 200 tons og bagage 695 tons (de tilsvarende tal for 1951 var henholdsvis 486, 164 og 491).

Fjernsyn i luftlinere

Et engelsk radiofirma har fremstillet et fjernsynsapparat til indbygning i en trafikflyvemaskines kabine og som automatisk viser, hvor luftfartøjet til enhver tid befinder sig på ruten. Skærmens størrelse er 0,53 x 0,4 m.

maximal 32,2 t. Med normal fuldvægt er rækkevidden 1850 km.

En ganske speciel type af mere forsøgsmæssig karakter er *Fairchild XC-120 Pack Plane*, hvor størstedelen af kroppen er en stor „kasse“, som resten af flyvemaskinen kan efterlade på bestemmelsesstedet for derpå hurtigt at hente en ny, mens den første losses. Samme system anvendte en lille engelsk Miles-type for nogle år siden, og Piasecki er ved at bygge en meget stor helikopter efter samme princip.

Mens de militære udgaver af Constellation og Stratocruiser ikke afviger meget fra de civile (Stratofreighter har dog „indkørsels“ bagi), så findes der andre typer, som ikke har tilsvarende civile udgaver. Det er først og fremmest *Douglas Globemaster*-typerne, hvoraf C-74 dog oprindeligt også var påtænkt som civil, og af hvilken C-124

Globemaster II med en meget voluminøs krop har en stor åbning fortil og kan rumme op til 200 personer eller 22,7 t fragt.

Af de endnu større typer, *Lockheed Constitution* og *Convair XC-99* er der kun bygget enkelte eksemplarer. Motorudviklingen var ikke kommet vidt nok, da de blev bygget, og selv om man nu er nået frem til kraftigere typer (turbinemotorer), anvendes de næppe til så store typer endnu.

Det er ellers et par ordentlige svende. Constitution kan tage 186 passagerer og har en maximal rækkevidde på 10.080 km. Den er, som det fremgår af tabellen, endnu større end Globemaster II. Convair XC-99, der er en transportversion af B-36-bombøren, er endnu en hel del større. Den kan medføre 400 soldater eller 45,4 tons fragt og har — med mindre last naturligvis — en maximal rækkevidde på 12.960 km.

KLM overflyver USA

For et par dage siden åbnede KLM en ny rute fra Amsterdam til Mexico City med den flyveinteresserede prins Bernhard som første passager. Ruten går over det nordlige atlantehav og er interessant derved, at den fra Montreal i Canada overflyver USA og først lander i Monterrey i Mexico.

I sin vinterfartplan har KLM forskellige andre udvidelser.

På New York-ruten flyves der 4 turistklasseflyvninger (kaldet „economist“) pr. uge samt 4 med kombineret standard- og luksusklasse (kaldet „cosmopolitan“) og 3 fragtflyvninger.

Fra den 6. november udvider KLM sin Sydamerikaforbindelse til Santiago i Chile, der bliver det 15. land på det amerikanske kontinent, KLM beflyver. Dermed er rutenettet ialt 195.000 km og omfatter 97 byer i 65 lande.

Et indtryk af størrelsen af trafikken over Atlanterhavet får man ved at høre, at KLM den 3. september i fire flyvemaskiner (alle med turistklasse) befordrede 251 passagerer fra Amsterdam til New York. Også den 10. september måtte der indsættes fire maskiner.

KLM har i øjeblikket 72 flyvemaskiner: 16 Constellation, 7 DC-6B, 6 DC-6, 20 DC-4, 12 Convairliner, 20 DC-3 samt en Auster til fotoflyvninger. I ordre er 13 Super-Constellation, 6 Convair 340 og 2 DC-6A.

SABENA

På det belgiske luftfartsselskabs årlige generalforsamling den 1. oktober blev følgende tal offentliggjort for året 1951: SABENA havde givet ca. 70 millioner belgierfrancs i overskud. Antal befordrede passagerer havde været 260.674 (mod 195.466 året forud), fragt i t-km 19.336.285 (11.756.417 i 1950) og post i t-km 2.304.640 (mod 1.658.010 i 1950). Selskabets samlede indtægt havde været 1.217.237.745 belgierfrancs (svarende til ca. 168.895.000 danske kr.). Pr. 1 oktober 1952 bestod SABENA's luftflåde af følgende enheder: 5 DC-6, 7 DC-4, 6 Convair 240, 18 DC-3, 6 C-47, 4 D.H. Dove, 3 Bell 47 D-1 helikoptere, 3 Piper Cub, 1 Auster V, 1 Avro XIX og 3 Tiger Moth. Personalet, der var på 5.465 personer, bestod 429 besætningsmedlemmer, 2174 funktionærer, 1912 håndværkere og 950 negre i Kongo.

De nye britiske projekter

De engelske flyvemaskinefabriker arbejder for fuld kraft på at skabe de luftlinere, som skal befordre passagerer og fragt på luftruterne i 1960. De nye projekter vil udnytte de erfaringer, som nu gøres med typerne Comet, Viscount og Britannia. Blandt de nye projekter er:

1. *Comet 3* — en betydelig større kraftigere udvikling af den Comet, som anvendes på ruterne i dag. Produktionsprogrammet omfatter 40 luftfartøjer, som skal være klar i 1957, og 70 luftfartøjer til 1958.

2. *Handley Page HP 97*, en transporttype med fire reaktionsmotorer som skal kunne bære 96-150 passagerer. Den bliver bygget til at kunne foretage en non-stop flyvning New York-London med 122 passagerer. Dens krop bliver indrettet med to dæk.

3. Transporttyper af de eksisterende Royal Air Force bombere som *Avro 698 Delta* (indrettet til over 100 passagerer).

Fokker skal bygge Scandia for SAAB

Det sidste årstid er det gået meget småt med bygningen af den 24-36 personers Scandia luftliner SAAB-90, fordi SAAB selv har haft så travlt med militære ordrer. Nu har man imidlertid truffet en overenskomst med den kendte hollandske Fokker fabrik i Amsterdam, ifølge hvilken denne fabrik skal bygge en ny serie Scandia. Salgsorganisationen forbliver som hidtil under SAAB.

Fokker har iøvrigt selv en DC-3-afleser under konstruktion.



Til venstre øverst Chase XC-123 A og den jet-drevne XC-123. Til højre Blackburn Universal i luften over SNCAN 2501 Noroit.

Med FLYV i Mü-13E



BLANDT de mange nye typer, der er dukket op i Østrig og Tyskland, efter at svæveflyvningen atter er blevet tilladt, er en stor del tosædede, og en af dem er Mü-13E. Prototypen blev bygget i Østrig og var i luften for første gang den 5. 8. 1951. Siden er der bygget andre, både i Østrig og i Tyskland, hvor den er i produktion.

Mü-13E er en videreudvikling af den gamle ensædede Mü-13. Den er konstrueret af *Egon Scheibe*, der sammen med *Kurt Schmidt* lavede Mü-13.

En beskrivelse af Mü-13D findes i FLYV nr. 11/1947 side 250. Som bekendt har Herning Flyveklub et eksemplar, der tidligere anvendtes af den daværende union.

Mü-typerne karakteriseres ved deres stål-rørskrop, og det ser ud til, at denne konstruktionsform er ved at brede sig nu efter krigen. Mens Mü-13D var højvinget som andre Mü-typer, så er Mü-13E, der forøvrigt også hedder Bergfalke, midtvinget.

Planet er faktisk det gamle Mü-plan med et midterstykke til at give lidt større areal. Spændvidden er 1,2 m større, kropslængden hele 2 m større.

Hver planhalvdel monteres direkte på kropsiden uden løse bolte. Forkanten er lige, mens bagkanten spidser til. Trykpunktslinien får derved negativ pilform. Sæderne er anbragt umiddelbart bag hinanden. Agtersædet ligger foran hovedbjælken, og der er godt udsyn herfra.

Trods sin relativ enkle opbygning har Mü-13E fremragende præstationer og kan anvendes til alt fra begynderksoling til konkurrenceflyvning. Den vandt det østrigske mesterskab foran en Weihe og to tosædede Musger Mg 19.

Bygget af 4 mand på 5 uger

De to Mü-13E, som den østrigske aeroklubs skole i Zell am See rådede over, var begge bygget i 1952. Den ene var bygget på 3 måneder. Den anden, der skulle være færdig til konkurrencen, blev bygget af 4 mand på 5 uger. Selv om man tager i betragtning, at det var fremragende fagfolk, at de havde værktøjet og erfaringen fra den første, samt at de arbejdede 16 timer i døgnet både hverdag og søndag, så siger det dog en del om konstruktionens enkelthed. 2250 arbejds-

timer er ikke meget, og der var ikke tale om seriebygning.

Min første flyvning foretog jeg under konkurrencen om østrigsmesterskabet med *Herbert Ostermayer*, der startede, fløj over til skrænten og tilkæmpede sig noget højde i den ret svage opvind. Så var det min tur til at flyve.

Det gik ikke særligt godt i begyndelsen, han måtte rette og give mig elementær undervisning i en halv time. Årsagen var, at styretøjet i det helt nye svæveplan gik meget stramt. Jeg troede, det »hårde« sideror skyldtes luftens tryk på roret som i en motormaskine, men det var slet og ret friktion, og roret skulle bruges ret meget som i de fleste svæveplaner.

I den næste time tav Ostermayer eller fløjtede fornejtet, mens jeg fløj frem og tilbage blandt de ca. 20 andre planer på skrænten.

Et par dage senere tog den nybagte østrigsmester *Franz Linher*, der nu fungerer som lærer på skolen, mig op på en 20 min. kontroltur, hvorefter jeg fik planet overladt solo. Det havde jeg ikke ventet, for udover lærerne fik andre ikke lov, da de naturligvis passede godt på grundlaget for skolen.

Men glad var jeg, for i ensædet tilstand er Mü-13E et udmærket svæveplan med fine ydelser. Når man kender Mü-13D, der er et fremragende plan til svag termik og langsom flyvning, ventner man, at den tosædede udgave, der som nævnt anvender samme profil, har samme dårlige egenskaber i hurtigflyvning. Men her bliver man behageligt overrasket. Hastighedspolaren er blevet væsentligt forbedret.

På et par lange flyvninger nød jeg i hvert fald at foretage afstikere fra skrænten med den sikre opvind tværs over dalene, hen ad andre skrænter o.s.v., hvor der dels ikke var megen opvind at finde, dels områder med synk. Så sætter man bare lidt fart på og kommer hurtigt gennem området uden meget højdetab.

Nu er jeg ikke forvænt, for jeg har ikke fløjet meget i ordentlige svæveplaner; men det var dejligt at føle disse egenskaber. Jeg har ikke set nogen hastighedspolar, og systematiske måleflyvninger er vist endnu ikke foretaget, men ved sammenligningsflyvning-

ger med en Weihe har Mü-13E klaret sig særdeles godt.

Flyveegenskaber

Mü-13E er væsentlig mere harmonisk i rorene end Mü-13D. Det »negative drejement«, som de gamle krængeror bevirkede, er fjernet, idet krængerorenes udslag er kraftigt differentieret, ligesom de er udført som friseklapper. Alle ror har god virkning uden dog at virke overfølsomme. Højde- og krængeror bevæges via stødstænger, sideror ved styreliner. Siderorspedalerne er stilbare.

Starten med bundkobling er normal og giver god Højde.

Stallingsegenskaberne er gode. I hvert fald når den flyves ensædet, er den meget uvillig til at stalle. Man kan få pinden helt tilbage, uden det sker, og må tage den lidt kraftigt op med næsen for at få den til det. Den staller uden at »tæbe vingen« og rettes hurtigt op.

På det ene af de eksemplarer, jeg fløj, var der højderorstrim. Det forekom ikke særligt effektivt, men vil formodentlig være det ved højere hastigheder i slæb, hvor man har brug for det.

Luftbremserne er af DFS-type og synes på dette større plan ikke at være særligt effektive. Den kantede Krop gør det imidlertid muligt at forøge synkehastigheden en del ved sideglidning, så på normale flyvepladser er virkningen vel tilstrækkelig. Betjeningshåndtaget kunne være bekvemmere udformet. Der skal en ret stor kraft til at lukke dem i luften.

Men når man er vant til en Baby's store synkehastighed med bremsene ude, så føles de mindre effektive bremsere på et mere effektivt plan ikke som nogen stor hjælp, når man vil ned. Første gang var jeg 10 min. længere om at komme ned, end jeg havde beregnet.

Ved min sidste flyvning kom et uvejr frem gennem dalen. Det gav naturligvis en god opvind, og jeg steg flere gange med fulde bremsere og måtte direkte opsøge områder med synk for at komme hurtigt nok ned.

Landingen er normal. Jordtransporten lettes af et hjul.

Sædet kunne være bekvemmere. Efter to timers flyvning havde jeg som regel fået nok. Forerskærmens højde tillod ikke bløde puder. Der er indrettet plads til rygfaldskærm.

Helhedsindtrykket af planet er uhyre tiltalende. De små ting, man kan kritisere, kan let rettes, og typen er jo endnu meget ny.

I Mü-13E har man et overordentlig alsidigt svæveplan, hvormed man forholdsvis billigt får gode præstationer. Man kan bruge samme plan til elementær og videregående skoling, passagerflyvning og præstationsflyvning. Planet er trods størrelsen ikke urimeligt tungt, nemt at montere og nemt at reparere. Mü-13E er et eksempel på en klasse af svæveplaner, som utvivlsomt vil vinde mere og mere udbredelse. PW.

Data

Spv. 17,2 m, længde 8,0 m, planareal 18,6 m², tomvægt 220 kg, fuldvægt 410 kg. Bedste glidetid 28 (opr. angivet som 26), mindste synkehastighed 0,73 m/sek. som tosædet og 0,66 ensædet. Størst hastighed i spilstart 80, i slæb 120, i urolig luft 120 og i rolig luft 160 km/t. Brudstykke i wire må højst holde til 950 kg. Pris uden instrumenter af fabrik 9.500 DM (ca. 15.700 d. kr.), særlig pris i vintermånederne 8.500 DM (ca. 14.000 d. kr.). Planet er ikke tilladt til spin eller kunstflyvning.



Flyv til LONDON med 4-motorers “skymaster” ...!



MED SAS flyver De til London i de store komfortable 4-motorers Skymasters — hurtigt, direkte og billigere, end De tror! Daglig afgang fra Københavns lufthavn kl. 10,45.

Lad et af de anerkendte rejsebureauer reservere plads og tilrettelægge Deres rejse — denne service kan De ikke undvære.

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



LUFTTRAFIKENS ENORME UDVIKLING

Ved anvendelse af forskellige statistiske fakta belyser regnskabschef i SAS,

Peter Petersen, her trafikflyvningens ekspansion

»DEN enorme forøgelse i hastighed, rækkevidde og lastevne, operationel sikkerhed, udvidelse af rutenet og frekvens, og anvendelsen af stadig større maskintyper har bragt luftfarten frem til det punkt, hvor den udfylder en væsentlig plads i verdenstrafikken og bliver en trafikalfaktor af stadigt stigende betydning...«

Denne udtalelse er ikke hentet fra det sidste nummer af et luftfartblad. Den er heller ikke et uddrag af en tale af en af luftfartens ledende mænd. Nej, den stammer såmænd fra en lille publikation udgivet af IATA — International Air Transport Association — allerede i 1939.



Artiklens forfatter, regnskabschef i SAS, region Danmark, Peter Petersen, er medlem af KDA's bestyrelse.

Selv om adskillige tal, der illustrerer udviklingen indenfor luftfarten, er 10 eller 20 gange større for året 1950 end for 1939, må man erindre, at mange tal for året 1939 var betydelig flere gange større end for 1925, og den civile lufttrafik var — således som citatet antyder — allerede før den anden verdenskrig af et ikke uvæsentligt omfang.

De fleste af de store »trunk routes« eksisterede før krigen. Nordatlanttrafikken var netop begyndt — men i 1939 var der næppe nogen, der ville have spået, at der i løbet af de kommende ti år ville blive befordret mere end 1000 passagerer dagligt på denne rute!

Trafikken på Sydatlantanten var etableret på et endnu tidligere tidspunkt, og regelmæssig trafik blev gennemført mellem Sydamerika og Afrika, længe før Nordatlanttrafikken begyndte. Også Pacifikområdet havde sin lufttrafik, selv om hverken Tokio eller Sydney havde direkte forbindelse med den vestlige verden. Endvidere blev ruterne fra Afrika og Europa til den fjerne Orient etableret i trediveerne.

En stor indsats blev gjort i årene før krigen. Teknikken og sikkerheden blev forbedret, og publikum begyndte at blive akklimatiseret. Denne indsats fra luftfartens pionerer har været et betydningsfuldt grundlag for den expansion, der har præget den civile lufttrafik efter krigen.

Udviklingen indenfor luftfarten kan illustreres af en statistik for normalårene 1937—38 og 1947—50. Statistikken, der er udarbejdet af IATA, omfatter 40 luftfartsel-

skaber, hvis trafik udgør omkring 80 % af verdens samlede regulære lufttrafik. Statistikken må således siges at være repræsentativ for udviklingen.

Luftfartens indsats kan karakteriseres på forskellig måde. Den kan måles i antallet af fløjne kilometer — i antal befordrede passagerer eller tons gods og post, men ofte måles trafikken i ton-kilometer, en kombination af de første muligheder, idet en ton-kilometer er et udtryk for, at en ton er befordret en kilometer.

	Mill. fløjne km	Index
1937	182	100
1938	196	107
1947	847	465
1950	985	541

Måles trafikpræstationen i fløjne kilometer, ses det, at der siden 1937 kun er sket en femdobling. Dette giver ikke et rimeligt udtryk for den stigende aktivitet, men understreger, at den enorme udvikling i den civile luftfart kun har været muliggjort ved indsættelse af større og mere moderne maskintyper på det internationale rutenet. Dette bekræftes af nedenstående oversigt,

Gennemsnitligt antal passagerer pr. maskine	
1937	6
1938	6
1947	18
1950	21

der viser, at det gennemsnitlige antal passagerer pr. maskine i 1950 var 3½ gange større end i 1937—38.

Indsættelsen af det stadigt større og mere moderne materiel har således muliggjort en stigning i befordringen af passagerer, der er langt større end stigningen i trafikpræstationen i antal fløjne kilometer, og dette forhold har naturligvis været af overordentlig stor betydning for udviklingen.

Passagertrafikken

Den vigtigste indtægtskilde for den civile luftfart var før krigen passagertransporten, og dette er stadig tilfældet i nutidens luftfart.

Antallet af passagerer er, som det fremgår af oversigten,

	Mill. passagerer	Index
1937	1,8	100
1938	2,0	109
1947	15,1	835
1948	16,5	912
1949	18,2	1021
1950	21,0	1158

næsten 12-doblet fra 1937 til 1950. I hvert enkelt af årene 1947 er den gennemsnitlige tilgang af passagerer større end det totale antal passagerer, der overhovedet fløj i 1937, et forhold, der understreger den eksplosive udvikling i lufttrafikken. Dertil kommer, at den årlige stigning fortsat synes at blive stadig større.

1947/48	1,4 mill.
1948/49	1,7 »
1949/50	2,8 »

Denne statistik omfatter kun antallet af passagerer uden hensyn til den distance, passagererne har fløjet. Før krigen var den gennemsnitlige distance 600—650 km, medens den i 1947 var steget til 1000 km, en distance, som fra København til f. eks. London eller Paris.

Årene derefter viser en ganske svagt faldende tendens til ca. 970 km i 1950.

Før krigen var det således kortdistance-trafikken, der var mest udbygget og beflyet; i årene under og umiddelbart efter krigen har mellem- og langdistance-trafikken overtaget en betydelig større andel af trafikken, medens tallene for de seneste år viser, at kortdistance-trafikken nu stiger en ubetydelig mere end trafikken på de længere distancer.

Antallet af passagerer og den distance passagererne flyver, er multipliceret det produkt, — passagerkilometerne — der danner basis for indtægten for den civile luftfarts største transportkategori.

Passagerkilometerne er fra 1937 til 1950 mere end 17-doblet,

	Mill. passagerkm	Index
1937	1.178	100
1938	1.204	102
1947	15.268	1296
1948	16.469	1398
1949	18.163	1542
1950	20.300	1723

og endog i årene efter krigen har stigningen med 1947 som basis været gennemsnitligt 10 % p. a. — alene fra 1949 til 1950 var der en stigning på 2.147.000.000 passagerkilometer.

Passagertrafikens absolutte størrelse kan f. eks. illustreres ved, at der hver dag året rundt er 63.000 passagerer, der benytter luftfarten, vor tids hurtigste transportmiddel — eller luftfartens indsats kan illustreres ved, at der året rundt og dognet rundt er 400 flyvemaskiner i luften med over 8.000 passagerer ombord.

Gods- og posttrafikken

Godstransport ad luftvejen blev allerede før krigen et kendt slogan, men selv de dristigste forventninger er sikkert blevet oversteget. Tallene viser, at fra 1937 til 1950 er den godsmængde, der blev befordret ad luftvejen, næsten 50-doblet.

	Godstonkm i mill.	Index
1937	11	100
1938	14	119
1947	234	2052
1948	343	3009
1949	412	3745
1950	535	4864

Allerede i 1947 var godstransporten 20-doblet i forhold til 10 år tidligere, men

denne enorme stigning var kun indledningen til endnu større stigninger. I luftfartens eventyr er kapitlet om godstransporten et af de mest interessante.

Postbefordringen er ikke steget i takt med passager- eller godstrafikken.

	Postlonkm i mill.	Index
1937	19	100
1938	32	169
1947	108	565
1950	162	853

I 1947 var posttrafikken knap 6 gange større end i 1937. I efterkrigsårene er der foregået en konstant, men ret beskedet stigning, og i 1950 er posttrafikken 8—9 gange større end i 1937.

Den samlede trafik

Det er interessant at sammenligne disse tre former for trafik — passagerer, gods og post — og deres andel af den samlede trafik.

	% andel af last	
	Pass.	Gods
1937	80	7
1938	72	9
1947	82	12
1948	78	16
1949	77	17
1950	74	20

Postbefordringen før krigen spillede en relativ større rolle end idag, men til gengæld er godstrafikkens relative betydning væsentligt større i efterkrigsårene end før krigen.

Disse procenter giver ikke et udtryk for den indtægt, luftfartsselskaberne opnår fra hver af de tre trafik kategorier, men forskellighederne mellem de tre grupper indikerer, at luftfartsselskabernes indtægter idag i forholdvis højere grad hidrører fra gods og i mindre grad fra post end for 13 år siden. Det er stigningen i godstransporten, der er mest bemærkelsesværdig, og det er også denne stigning, der har medført, at passagertrafikens andel af den totale trafik er reduceret fra 80 til 74 % af den samlede trafik.

Tallene for 1950 viser, at der for hver gang, der befordres en passager, transporteres ca. 30 kg gods og ca. 8 kg post.

Expansionen i den civile luftfart har kun kunnet illustreres ved tal, af dimensioner, som man vanskeligt kan sammenligne med andre tal; men til trods for en rivende udvikling er luftfartens andel af verdens samlede mellem- og langdistancetrafik endnu kun beskedet.

21 mill. passagerer anvendte i 1950 flyvemaskinen som befordringsmiddel. 21 mill. er mindre end 1 % af jordens befolkning. Den enkelte passager flyver erfaringsmæssigt et betydeligt antal gange pr. år, og det er således kun en ringe brøkdel af jordens befolkning, måske mindre end 1 af 1000, der fløj i 1950 — luftfartens hidtil største år. Det er derfor et spørgsmål, om ikke den civile lufttrafik står overfor en udvikling af hidtil ukendte dimensioner.

Vejr-flyvningerne over Nordpolen

I marts 1947 påbegyndte amerikanerne deres vejrobservationer fra luften over det nordlige Polarhav ved at sende en B-29 fra Alaska til Nordpolen og retur. Siden denne første flyvning har der været foretaget ca. 550 vejrobservations-flyvninger over det nordpolare område, og observationerne er

blevet videreføret pr. radio. Alle flyvningerne foretages af 58. strategiske rekognosceringsseskadrille fra Eielson Air Force Base, Alaska.

Der flyves nu to eller fire gange om ugen til Nordpolen. Luftfartøjerne, der anvendes, er B-29 (uden krigsmæssigt udstyr); starten foregår tidligt om morgenen, og hele flyvningen Alaska—Nordpolen—Alaska varer ca. 16 timer. Undervejs nedkaster meteorologerne ombord en lille radiosender, og alt imedens den daler ned mod jorden, sender den automatisk meldinger til moderluftfartøjet om luftens temperatur, fugtighedsgrad og lufttrykket. Der nedkastes som regel fem af disse små radiosendere undervejs.

Det var under disse flyvninger, man kunne følge, hvordan en stor is-ø bevægede sig og senere kunne indrette den som basis for en meteorologisk station, som blev oprettet og bemandet ad luftvejen. Det er den nuværende T-3. Personellet blev landsat på isen i nærheden af Nordpolen den 19. marts i år, og i den tid, der er forløbet, er is-øen drevet ca. 100 kilometer mod syd.

Argentina køber svæveplaner i Tyskland

De argentinske luftfartsmyndigheder er stærkt interesseret i at købe materiel til svæveflyvning i Tyskland, og de er navnlig interesseret i typen Kranich III, som Focke-Wulf bygger. En argentinsk delegation har fornylig været i Tyskland, og den anbefaler købet.

Mr. Hayhow på'en igen

Som omtalt i juli-nummeret lykkedes det ikke Thomas W. Hayhow at opstille rekorden København—London for flyvemaskiner mellem 500 og 1000 kg den 30. maj, hvorimod han fik rekorden i modsat retning og for rundturen. Efter at have fået anerkendt ialt 27 rekorder mellem London og forskellige storbyer i Europa, kom Hayhow den 9. oktober atter til København i sin Auster Aiglet G-AMOS for at gøre et nyt forsøg på strækningen København—London.

Det var meningen at starte ved dagry den 10., men dette forsøg blev straks efter ankomsten afbløst, da vindforholdene var for ugunstige. Imidlertid drejede vinden den 10. mere mod nord, og vejrudsigterne for næste dag var gunstigere.

Da himmelen om lørdagen den 11. blev rød over Øresund, gjorde Hayhow og aeroklubbens kontrollanter under ledelse af civilingeniør Vagn Prytz de sidste forberedelser, og kl. 06 h. 06 m. 24,6 sek. GMT (en time senere lokal tid) lettede G-AMOS.

Den landede i Fair Oaks ved London efter at have opnået en hastighed af 219,4 km/t, hvilket er væsentligt bedre end sidste gang — og også bedre end hans London—København-rekord på 190 km/t.

BØGER

Gullers og Munthe: *Sverige från luften*. Kooperativa förbundets bokförlag, Stockholm.

Den kendte svenske fotograf K. W. Gullers har fra luften foretaget en lang række pragtfulde optagelser af sit land fra luften, af land, søer, byer, skove. Gengivet i pragtfuldt dybtryk er de samlet til et meget smukt værk med nogle ganske få vejledende sider tekst.

Kaufmann og Finison: *D. C. Power Systems for Aircraft*. John Wiley & Sons, Inc., New York. 206 sider. Pris 5 dollars.

I de moderne flyvemaskiner findes der efterhånden meget omfattende elektriske systemer, hvis konstruktion og betjening kræver specialister. Foreliggende bog er skrevet for ingeniører og teknikere på baggrund af præstationsdata fra virkelige flyveforsøg, og forfatterne har anvendt så lidt matematik som muligt for at gøre bogen tilgængelig for så mange som muligt.

A.B.C. of Model Aircraft Construction. Af F. Callon. Model Aeronautical Press Ltd. 100 sider.

I det engelske tidsskrift Aeromodeller har der været en række fremragende artikler om modellflyvning for begyndere. De er nu blevet samlet i en lille bog, som kan anbefales begyndere, der kan engelsk. Den er yderligere så spækket med tegninger og instruktive fotografier, at man blot af billederne kan lære en masse, hvorved mange begyndere i modellflyvning kan undgå skuffelser.

Fyen Flyveklub er fyldt 25 år

Danmarks ældste flyveklub, Fyen Flyveklub i Odense, fejrede den 5. oktober klubbens 25-års fødselsdag ved en lille festlighed. Klubbens nuværende formand, civilingeniør Aa. Korsgård, talte for klubben og nævnedes herunder, at det i sin tid var Fyens Flyveklub, som skabte Marslev flyveplads, der var til uvurderlig gavn for lufttrafikken i de perioder, hvor isen lukkede Storebælt.

To af foreningens stiftere, vinhandler Jørgensen og tandlæge Kjør var tilstede som hædersgæster. KDA's generalsekretær overbragte aeroklubbens hilsen til den jubilerende flyveklub og ønskede den al held og fremgang i de kommende år. Samtidig overrakte generalsekretæren de to Flyvedagspokaler for motorflyvere til årets vinder ingeniør Brian Jørgensen, der både var blevet nr. 1 i orienteringskonkurrencen og i den samlede konkurrence.

Nye amerikanske typer

Den amerikanske flyveindustri arbejder på fuld kraft for at bringe hurtigere og bedre typer frem. Adskillige af disse har allerede fået typebetegnelse. Det gælder således Hughes XF-98 Falcon, der er en ganske lille jager, som starter fra en større „moder-flyvemaskine“. Boeing XF-90 Bowmark bliver startet fra jorden. Begge er automatiske og medfører ikke pilot, men er på den anden side ikke det, der kaldes et „guided missile“, idet de i modsætning til disse vender tilbage og kan bruges igen.

North American F-100 er en jager med hastighed over lyden, og Convair F-102 er en automatisk jager med delta-plan.

En god flyverfilm

Lydmuren (World Cinema). Under flyveudstillingen i Farnborough i begyndelsen af september, hvor mange danske flyveinteresserede var tilstede, blev der talt så meget om en ny flyverfilm, som blev vist i engelske biografteatre netop på det tidspunkt. Filmen hed „The Sound Barrier“, og engelske flyvesagkyndige hævdede, at det var den bedste flyverfilm, de nogensinde havde set.

Om der var noget om det. Nu er den kommet til Danmark, alle kan få den at se. Og det er en strålende film. Den skildrer kampen, som flyvemaskinekonstruktørerne fører for at komme op på flyvehastigheder større end lydens. Det koster noget, det koster menneskeliv, og den måde, dette skildres på, er fremragende kunst. Der flyves i filmen; men der er ingen masseoptrin, udelukkende de ypperligste præstationer af enkelte maskiner, Englands nyeste jetjagere. Det er en handlingsfilm, som på højeste kunstneriske niveau giver et helt nyt billede af flyvningsverden.

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 viderefører henvendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.

FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret

Hæderstegnet for god Tjeneste ved Hæren er blevet tildelt efternævnte:

Oberstløjtnanterne H. J. Pagh, H. P. Michael Hansen og E. G. V. Olsen, flyverløjtnant af specialgruppen H. Münster, værk-mestrene N. S. Emborg og E. A. Jensen samt motormekaniker A. E. S. Bøge.

Hans Majestæt Kongen har benådet efter-nævnte med ordenstegn som følger: Med ridderkorset af 1. grad af Dannebrogordenen:

Oberstløjtnant af reserven Knud Lybye og afdelingsingeniør Aage Emil Klem;

med ridderkorset af Dannebrogordenen:

afskediget korpsofficiant Einar Johannes Sørensen, afskediget korpsofficiant N. K. Pedersen og overværkmester Carl Peter Vilhelm Nielsen.

Oberstløjtnant K. von Wylich-Muwall har fratrådt stillingen som sektionschef i flyver-staben og er ansat til rådighed for flyver-kommandoen.

Flyverkaptajn løjtnant af reserven Søren Aage Dalbro er fra 8/10 at regne udnævnt til kaptajn af reserven i flyvevåbnet.

* * *

Pr. 1/10 1952 at regne er en lang række befalingsmænd i flyvevåbnet udnævnt til henholdsvis flyverløjtnanter af 1. grad af reserven og til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven, men på grund af pladsmangel i bladet må vi desværre give afkald på at bringe de over 200 navne og i stedet for henvise til kundgørelse for forsvaret A.120 af 29/9 1952.

Flyverkadet omkommet i USA

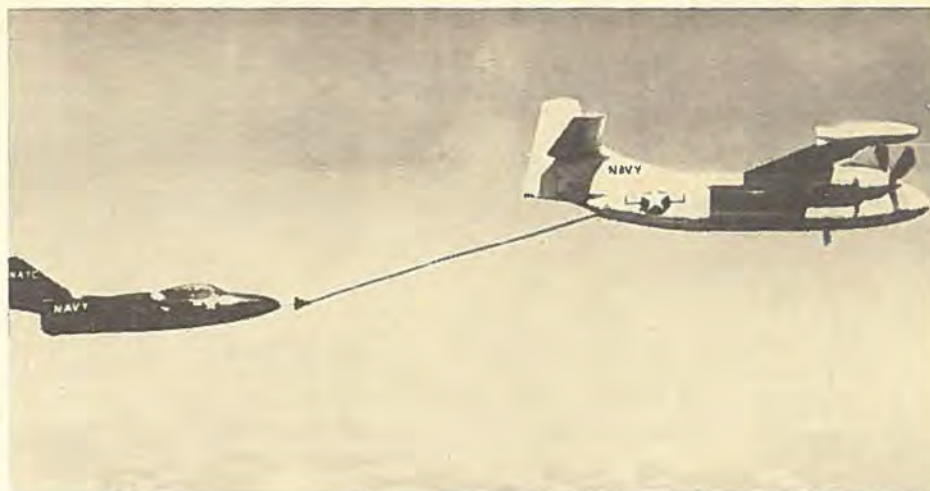
Den danske flyverkadet Hans Rasmussen, der var på træningskursus på Webb Air Force Base i Texas, blev den 25. september dræbt som følge af flyvehavari under mørkeflyvning. Hans amerikanske instruktør blev ligeledes dræbt ved ulykken. Den omkomne flyverkadet var født den 10. juni 1930; han kom på flyveskolen i maj 1951, og den 7. januar i år afgik han til kursus i Amerika.

Flyvevåbnets helikoptere

Som tidligere nævnt i FLYV har flyve-våbnet købt 2 stk. helikoptere. De nye luft-fartøjer er kommet. Det drejer sig om to stk. Bell helikopter model 47 D.1./1952, ud-styret med en motor på 200 hk.

Træning på Delta-typer

For tiden er en hel del Royal Air Force flyvere ved at blive omskolet på Delta-typer, som nu bygges både som jagere og bombere. Der er stor begejstring for Avro type 698 og Gloster Javelin. For sidstnævntes ved-kommende er man imponeret over dens for-holdsvis lave landingshastighed.



Tankning over havet: En Grumman F9F hangarskibsjager får brændstof fra en North American AJ-1 Savage, der er USA's tungeste hangarskibsbaserede flyvemaskine.

Fremtidens søluftfartøjer

Selv om det kun er meget få steder, man anvender søluftfartøjer til rutetrafik, så arbejder adskillige af verdens førende flyve-maskinekonstruktører ikke desto mindre på at udvikle civile transportsøluftfartøjer af langt større dimensioner, end de største der eksisterer i dag. De er af den overbevisning, at det næste stadium i civilflyvningens udvikling ikke så meget kommer til at dreje sig om større hastigheder (idet man mener at den kommercielle grænse er nået), men derimod om forøget størrelse. De forudser søluftfartøjer, hvis størrelse og vægt er to til til tre gange så stor som Storbritanniens nye Princess flyvebåd. Det er deres opfat-telse, at den kommende fragtflyvning vil stille forøgede krav til sådanne kæmpeflyve-både, som kan operere fra alle de handels-centrer, hvor havneforholdene er tilstrække-lig rigelige.

En kendt amerikansk konstruktor, Ernest G. Stout fra Convair, har fornylig fore-slået, at de amerikanske fabrikker skulle in-teressere sig for bygningen af meget store flyvebåde som modvægt mod englændernes forspring på jet-området.

Civil Air Patrol er vokset

Chefen for CAP, general Lucas V. Beau, har fornylig meddelt, at organisationen nu råder over 15.735 flyvere og 2.431 observa-tører. Der rådes over 5.500 flyvemaskiner

til rednings- og hjælpearbejde, og der flyves ca. 25.000 timer om året.

Det samlede medlemstal for CAP er nu 76.504; deraf er 29.196 seniormedlemmer og 47.308 kadetter. CAP består af ialt 1806 enheder. Der er 52 wings, 196 groups og 1558 squadrons. „Vort mål er“, siger gene-ral Beau, „at nå op på 100.000 kadetter in-den den 17. december 1953, 50-årsdagen for broderne Wright's første flyvninger.“



Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i
svæveflyveklubberne

Kontrolbog for startspil. kr. 4 75
Fartøj-journal 6.00
Flyve-journal (ny udgave) . 3.00
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

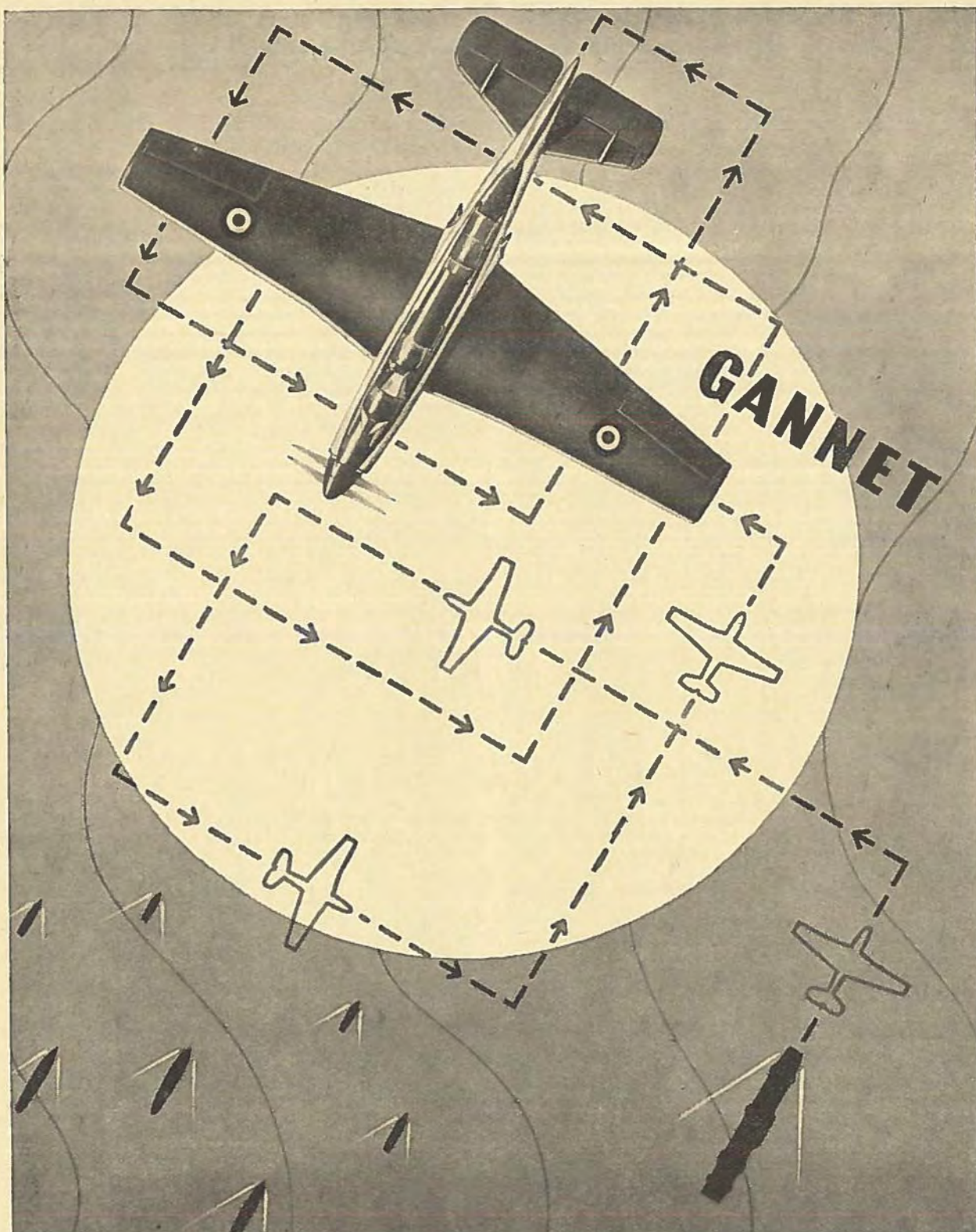
UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395



FAIREY

THE FAIREY AVIATION CO. LTD • HAYES • MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark, Norge, Sverige og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark

TIL VM FOR SVÆVEMODELLER I ØSTRIG

To danskere i spidsen efter første periode; men vi kunne ikke holde stillingen over for Jugoslavien og Tyskland. — Strålende østrigsk organisation af konkurrencen

LØRDAG den 9. august rejste det danske hold pr. tog til verdensmesterskabet for svævemodeller i Graz. Holdet bestod af *Arne Hansen, Uffe Woldiche Christensen, Ove Nesdam, Børge Hansen* og *Hans Hansen*, der fungerede som holdleder. I München stodte *Fritz Neumann* til os. Han skulle flyve proxy for *Egil Haug*, Norge.

For ikke at gøre turen derved altfor anstrengende gjorde vi ophold i München og Salzburg. Onsdag aften ankom vi til Graz og blev indlogeret på byens bedste hotel. Der blev vi budt velkommen og fik overrakt en stor kuvert med forskellige brochurer og kort over Graz, 2 emblemer og et lille navneskilt. Hvert land havde sin tolk, for vort vedkommende en svensk dame og hendes datter. Hele arrangementet var anlagt i meget stor stil, næsten for flot for os modelflyvere, men det blev den helt store oplevelse. Vi boede på hotelværelser så store, så man blev træt af at gå fra den ene ende til den anden. Vi spiste 4—5 måltider om dagen med tre retter til frokost og middag. Indvielsen, udflugten til Schöckeln og afslutningen var fester, som vi aldrig vil glemme. Selv om vi måtte betale 135 kr. for 3½ dags ophold, kan man godt sige, at man fik noget for pengene.

I stedet for den programmæssige trimning torsdag eftermiddag blev der på vort initiativ stillet en bus til rådighed om morgenen kl. 5 — og den blev propfuld. Vi fik således trimmet, mens vejrforholdene var, som de kunne ventes ved konkurrencen, og resultaterne lovede godt for placeringerne. Flyvepladsen Thalerhof lå ca. 8 km fra Graz i en bred dal, var ca. 800 × 1500 m og havde forholdsvis gode omgivelser.

Stævnet begynder meget højtideligt

Kl. 10.00 skulle åbningen foregå. Vi stillede op under flagene, der var anbragt i en halvcirkel foran administrationsbygningen. Der var ankommet 12 nationer og 41 aktive deltagere. Alle danske var klædt i khaki med flag på ærmet. Først bød den østrigske aeroklubs præsident, *Fritz Polcar*, os velkommen til Graz. Derefter blev den østrigske nationalsang spillet af et tyrolerorkester, og et drenge- og pigeorkester sang. Så talte en repræsentant for Steiermark og borgmesteren for Graz by, og hr. *Degen* takkede på FAI's vegne til slut aeroklubben for indbydelsen. Nu blev det meget højtideligt: vi fik først overrakt en edelweiss af en lille pige i nationaldragt og aflagde derefter ed på, at vi ville overholde reglerne og kæmpe i god sportslig ånd ved håndtryk af 6 herrer! Vi havde ikke helt rene hænder efter 3 timers trimning, så vi fik dem i en fart tørret af i buksbagen.

Hele åbningshøjtideligheden og de næste to dages konkurrencer blev udsendt af den østrigske radio!

I løbet af eftermiddagen blev modellerne kontrolleret; vi fik dem alle godkendt, selv om det kneb lidt med vægten, idet de fleste af vore modeller lå lige på 410 g. Holdlederne var til mode for at få reglerne gennemgået. Ved lodtrækning fik vi tildelt 4 starttider i hver periode. Disse tider trak vi så igen lod om. Denne ordning med faste starttider, som vi havde imødeset med bange anelser, viste sig at være rigtig god under de meget rolige vejrforhold. Vi blev delt op i fire grupper med 10—11 mand i hver. Vi kom i gruppe med jugoslaverne, svenskerne og Neumann. Starterne skulle foregå hver 5. minut, og vi skulle starte, inden der var gået 3 minutter. Startstederne var anbragt midt på pladsen i en firkant med ca. 200 m mellem hver, så man kunne starte i alle retninger.

To danskere i spidsen i 1. periode

Fredag morgen skulle vi flyve. Vi var oppe allerede kl. 03.00 og spise første frokost. Kl. 04.00 kørte vi til flyvepladsen. Vi kunne nå at trimme lidt, hvilket var godt. De modeller, vi havde trimmet om aftenen, medens luften var tør og solen fremme, kunne slet ikke flyve i det døde tågede vejr. Der var ikke andet at gøre end at tage reservemodellen eller trimme om i en fart. På grund af tågen kom vi først i gang kl. 05.10, og Nesdam lagde for med en eksemplarisk flyvning, tophøjde og meget fin glidning. Tid 317 sek., periodens bedste.

Derefter blev det Arnes tur, og han fløj 271 sek., den næstbedste tid i perioden! Jeg fik i sidevind ikke tophøjde; men det blev dog til 239. Uffe fik kun lige over fejlstart. Han havde haft modellerne med i toget, og de havde der fået så hård en medfart, at orerne knækkede og blev skæve, så modellerne ikke kunne starte. Efter første periode lå vi fint placeret med 3 mand mellem de 9 bedste. Der blev ikke offentliggjort nogle tider, så vi måtte styrte rundt for at høre, hvor meget de andre havde fløjet. 16 fløj over 3 minutter. 2. periode fortsatte lige efter første.

2. periode: Jugoslavien og Tyskland går frem

Jeg startede først og kom af sted i den rigtige retning og fik tophøjde. Tiden blev 260 sek. Tidtagerne kunne for solen ikke se modellen slippe linen, og jeg kunne efter reglerne starte om. Jeg lod dog være, man ved hvad man har, men ikke hvad man får. Lige efter mig startede Nesdam. Han havde givet modellen en anelse mere indfaldsvinkel, hvilket desværre bevirkede, at modellen stallede, og den fløj kun 98 sek. Det var ærgerligt, selv om man lærer noget af det. Nesdam var ikke meget værd resten af dagen! Arne fik igen en fin flyvning på 252 sek., medens Uffe igen ikke kunne starte. Ialt fløj igen 16 over 3 min., heraf 2 max.

Efter første dags to starter forte *Gunic*, Jugoslavien, med 549 sek., tyskeren *Hacklinger* havde 547, Arne 524, jeg var nr. 5 med 498, Nesdam var faldet ned til nr. 16. Vi havde altså en god chance for at vinde. Om formiddagen var der flyveopvisning.

Vanskeligt vejr i 3. periode

Lørdag skulle vi igen op kl. 03.00, og det var efterhånden noget trættende at komme op på denne tid 3 dage i træk, når vi så samtidig ikke kom tidligt i seng, fordi der var så meget, vi skulle nå. Vi startede præcis kl. 05.00. Vejret var et helt andet, end vi havde set de to foregående dage. Vinden hvirvlede med stor fart rundt i alle retninger. Startede vi i ret kraftig modvind ved jorden, kunne vi i 25 m højde møde en lige så kraftig medvind, så det hele syntes håbløst. Henimod kl. 05.00 blev vinden dog mere jævn, men kraftigere, og der var en del termik. Nesdam startede først og fik kun 196 sek. ud af en flyvning på over 5 minut-



Danskerne i Graz. Fra venstre Hans Hansen (holdleder), Børge Hansen, Ove Nesdam, Arne Hansen, Uffe Woldiche Christensen og den som »nordmand« fungerende Fritz Neumann.

En million passagerer på et år

I de sidste 12 måneder har vi befordret flere passagerer i Europa end noget andet selskab. Vi håber, at endnu flere — også De — vil flyve med os og nyde den udsøgte britiske service.
Tal med Deres rejsebureau.

 **BRITISH
EUROPEAN
AIRWAYS**
Dagmarhus, V. Boulevard 12, PALM 63 11

„BROOMWADE“
Luftkompressorer og Trykløftværktøj
„ENOTS“
Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S
Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

ter. Sigtbarheden var på grund af mørket for ringe til, at tidtagerne kunne se modellen længere. 20 minutter efter startede jeg, og vinden var nu blevet noget svagere, og modellen kunne ses i 269 sek., for den forsvandt. Derefter startede Arne, og han var desværre uheldig. I næsten tophøjde blev modellen ramt af en hvirvelvind fra siden og sprang af krogen. Inden den fik rettet sig op, havde den tabt så megen højde, så tiden kun blev 96 sek. Tilsidst startede Uffe, han havde fået modellen rettet op aftenen før, og den fløj nu 260 sek. I de sidste 20 minutter af perioden var vejret roligt, og flere opnåede 4—5 minutter.

Det blev hurtigt klart, at jugoslaven Gunic havde vundet med 849 sek. Tyskerne Hacklinger og Sämann blev nr. 2 og 3 med 810 og 803 sek., og jeg nr. 4 med 767, Arne nr. 12 med 620, Nesdam nr. 14 med 605 og Uffe nåede ved sidste start med 260 sek. op fra nr. 40 til nr. 33 med 327 sek. Bedste svensker var Ragnar Odenmann, der blev nr. 8 med 663 sek. Englænderne, som vi havde ventet os meget af, fik deres bedste mand ind som nr. 11 med 637 sek.

Uofficielt var der arrangeret en holdkonkurrence for de lande, der stillede med 4 deltagere. Tyskland vandt med 40 points, Jugoslavien nr. 2 med 56 og Danmark nr. 3 med 63 points. Vor placering var blevet den samme, selv om vi udregner placeringerne på grundlag af flyvetiderne både for 3 og 4 mand.

Udflugt og strålende afslutningsfest

Lørdag eftermiddag var vi inviteret på udflugt til Schöckeln til indvielsen af en ny landingsplads og hangar for svæveplaner oppe på bjergene.

Lørdag aften var vi inviteret til afslutningsfest hos Landeshauptmann Josef Krainer på Graz Burg. Denne aften blev den helt store oplevelse. Vi var tilsagt til kl. 20.30, og vi samledes i haven ud for palæet. Hele sceneriet var vidunderligt skønt. Palæets facade var oplyst af kraftige projektorer, og forskellige figurer og springvand i haven var ligeledes belyst. Holdene stillede først op til parade, og verdensmesterskabets protokol blev oplæst. Derefter foretog Landeshauptmann Krainer præmieoverrækkelsen, og alle deltagere og medhjælpere fik overrakt en medalje. Jeg fik for min 4. plads et sølvcigarettui, udsat af den østrigske finansminister. Derefter fulgte et underholdningsprogram, først østrigske folkesange og jodlen, og tilsidst viste et hold folkedansere os nogle af de klassiske østrigske folkedanse.

Efter underholdningen gik vi indenfor til madder, øl, kager og vin, så meget som vi ville have.

Næste morgen rejste vi videre til endnu en uges ferie i Italien, og lige til det sidste så vi, at organisationen var i orden: Vi fik en stor madpakke, chokolade og frugt med på rejsen!

Børge Hansen.

S.G. 38

Bygget „Jyfly“ 1947. 1996 starter, transportabelt motorspil med 1000 m ny wire, alt i absolut fineste flyveklar stand, sælges for antageligt bud.

Skive Flyveklub . Tlf. 633 (7-18)

„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 Identifieringsfarver
og Specialfarver**

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
**PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



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

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.
Redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,
Annoncepris:
Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark

Vintersæsonen indledet

Efter at sommerens mange arrangementer er slut, indledte KDA vinterens mødesæson d. 6. oktober. Efter at generalsekretæren havde givet en oversigt over sommerens virksomhed, overrakte formanden, direktør *Hjalmar Ibsen*, KDA's vandrepokaler til danmarksmestrene i linestyring, *Jan Haacke* og *Albert Sørensen*.

Så holdt redaktør *Poul Westphall* for første gang sit foredrag „En flyvning til jordens top“. Sammen med en række andre journalister havde *Westphall* i september besøgt den fantastiske amerikanske flyvebase i Thule i Nordgrønland, som vi iøvrigt har omtalt i juli-nummeret.

I en Douglas C-54 rejste journalisterne fra Westover AFB i USA, hvor de i 26 grader varme var blevet udstyret med arktisk udstyr og instrueret i brugen deraf, over Goose Bay, hvor der var snestorm, Søndre Strømfjord på Grønland (tidligere kaldet BW 8) og videre til Thule.

Det var et helt chok, fortalte *Westphall*, da man efter 4 timers flyvning over det vilde grønlandske landskab pludselig befandt sig over Thule-basen, der ikke alene er en stor flyveplads med hangarer, der kan tage Globemasters, men også en moderne by med 7 avenuer og 19 gader — og færdselsbetjente på de travleste kryds. Byen er bygget med den moderne tekniks viden og hjælpemidler og afviger på mange punkter fra almindelige byer, men er specielt beregnet til at muliggøre en bekvem tilværelse i Thules usandsynlig barske klima.

På 6 uger har man rejst en radiomast, der med sine 368 meter er verdens næsthøjeste bygningsværk.

På luftbroen til Thule havde MATS bidt til fløjet 65.000 timer, og trods de vanskelige vejr- og navigationsforhold, hvor magnetisme og nordlys generer både magnetkompasser og radar, er der kun indtruffet to uheld — og både de to maskiner og mand-skabet har kunnet „repareres“ og gå i tjeneste igen.

Under besøget på Thule opfyldte *Bernt Balchen* et løfte fra 1948 og inviterede *Westphall* og det øvrige selskab på en luksuøs middag over Nordpolen under den første passagerflyvning derover. Vi hørte en optagelse af en samtale mellem *Balchen* og *Westphall* over Nordpolen, og samtidig kørtes en film, som *Peer Mortensen* havde optaget under turen, og som i prægtfulde farver gav et indtryk af den storslåede natur — hvorimod billederne fra basen ikke var sluppet gennem censuren. Filmen var først nået frem et par timer før foredraget.

Der var naturligvis stort bifald både for foredraget og filmen.

Nye medlemmer

Frk. *Gerda Jensen*.
Luftfartsinspektør *L. M. S. Jacobsen*.
Slagtermester *Sigvald Larsen*.
stud. art. *Niels Ulrik Kragh*.

Nye bøger til biblioteket

Haakon Mathiesen: Flykjenning.
Lennart Ege og *Jørgen Elholm*: Flyvemaskiner over Danmark.
R. H. Kaufmann: Power Systems for Aircraft.
Gustaf Munthe: Sverige från luften.
Særudgave af Times: British Aviation 1952.
Poul Brickhill: Vi flyger i natt.
Politikens verdensatlas.
Guy Marchand: Um einen Weltrekord im Segelflug.



KONGELIG DANSKE AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16.

MOTORFLYVERADET

Formand: *William Nielsen*, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: *Civilingeniør Harry Nielsen*.

MODELFYVERADET

Formand: *Kommunelærer Knud Flensted-Jensen*.

DANSKE FLYVERE

Formand: *Direktør Knud Lybye* (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: *Salgschef Max Westphall*, Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.

FOREDRAG I KDA

Fredag den 7. november kl. 1945 afholdt KDA foredragsaften i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10.

Civilingeniør *Axel Feddersen* vil fortælle om:

Den danske deltagelse i svæveflyvernes VM i Spanien.

Efter foredraget følger en farvefilm fra svæveflyvningerne i Spanien, og så vil *Charles Mandal* vise farvefilmen »Solfyldte dage i Spanien«.

Antagelig vil også pokalerne fra svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer kunne uddeles denne aften.

Mødeaftener i Foreningen Danske Flyvere

1952:

Oktober, lørdag d. 25.: optagelsesfest.
November, tirsdag d. 18.: foredrag.
December, tirsdag d. 9.: andespil.

1953:

Januar, tirsdag d. 20.: foredrag.
Februar, tirsdag d. 24.: generalforsamling.
Marts, tirsdag d. 17.: fællesspisning.
April, tirsdag d. 14.: foredrag.
Maj, lørdag d. 16.: skovtur.

Flyvedagskonkurrencerne slut

Det er betegnende for den hårde konkurrence om flyvedagspokalerne, at der i september indkom hele 39 resultater, naturligvis begunstiget af et par søndage med godt vejr. Herved kom *Århus* og *Herning* atter i toppen i henholdsvis varighed og højde, mens *Værløse* tog andenpladsen fra *Polyteknikerne* i distance.

Svæveflyverrådet besluttede først i oktober, at man ikke ville annullere de indsendte resultater fra „Main Brace“-perioden.

Hermed blev stillingen pr. 30. 9.:

Varighed:

Århus Svæveflyveklub 37 t. 37 m. (10)
Flyvestation Karup 35 t. 38 m. (10)
Stamgruppen 22 t. 25 m. (10)
Polyteknisk Flyvegruppe.. 21 t. 02 m. (6)
Herning Flyveklub 20 t. 13 m. (10)

Højdevinding:

Herning Flyveklub 14.595 m (10)
Flyvestation Karup 14.195 m (10)
Århus Svæveflyveklub 12.870 m (10)
Polyteknisk Flyvegruppe .. 10.600 m (8)
Ringsted Svæveflyveklub .. 9.865 m (10)

Distance:

Flyvestation Karup 358 km, 399 p. (5)
Flyvestation Værløse... 237 km, 237 p. (4)
Polyteknisk Flyvegruppe 217 km, 223 p. (3)

Den 12. oktober var sidste dag for konkurrencen. Derefter vil resultaterne blive nøje gransket af svæveflyverrådets konkurrenceudvalg, og dette kan give forskydninger, specielt i højdekongurrencen, hvor programkontrollens endelige resultat bliver et gennemsnit af tre selvstændige undersøgelser i stedet for kun af een som i de hidtidige med forbehold givne lister.

Aviator 20 år

Danmarks ældste eksisterende svæveflyveklub, Aviator i Ålborg, fejrede den 25. oktober sin 20-års fødselsdag. Til sammenligning kan nævnes, at vor ældste motorflyveklub, og dermed ældste eksisterende flyveklub, Fyens Flyveklub, netop har fejret 25-års fødselsdag. Den ældste modelflyveklub er Odense Model-Flyveklub, som er 17 år.

Slutresultatet af distriktskonkurrencerne 1952 (fritflyvende modeller)

1. distrikt. A1: *Flensted-Jensen* (106) 1678, *Hans Hansen* (105) 724. — A2: *Børge Hansen* (105) 2060, *Hans Hansen* 1852, *P. G. Jørgensen* (113) 1244. — C: *Widell* (105) 611. — D: *Neumann* (105) 663, *Widell* 372, *Saunte* (116) 310.

2. distrikt. A1: *Damborg* (208) 1553, *Mogens Jensen* (215) 1194, *Christophersen* (213) 771. — A2: *O. Meyer Larsen* (208) 1954, *Henning Jensen* (215) 1693, *Jørgen Nielsen* (208) 1497. — C: *E. Knudsen* (205) 1344, *Bent C. Jensen* (213) 213. — D: *H. I. Andersen* (208) 523, *Bent C. Jensen* 319.

3. distrikt. A1: *Willy Larsen* (301) 676. — A2: *Arne Hansen* (301) 2121, *Østervig* (301) 1217, *Scott Hansen* (301) 872. — C: *Bj. Jørgensen* (301) 1458. — D: *J. Chr. Nielsen* (301) 1106, *Erdrup* (301) 991.

4. distrikt. A2: *Hans Duus* (403) 1794.

5. distrikt. A: *K. E. Andersen* (506) 1244, *J. Christensen* (523) 1119, *Victor Pedersen* (523) 1112. — D: *Amorsen* (523) 374, *Johs. Larsen* (521) 298.

6. distrikt. A2: *O. Matthiesen* (611) 928, *J. A. Lauridsen* (608), *Damkjær* (611) 409, *C: K. Thuesen* (616) 306.

Finalerne for fritflyvende modeller i distriktskonkurrencerne den 14. september var begunstiget af godt vejr og blev alle steder gennemført samme dag.

Vi bringer her de endelige resultater med vinderne af KDA's vandrepokaler fremhævet. Hvis man savner nogle navne, skyldes det sikkert, at de pågældende ikke har opfyldt minimumsfordringerne til deltagelsen.

Af ca. 180 klassedeltagere har kun 38 gennemført samtlige tre konkurrencer, 29 var med i 2, mens 114 kun deltog een gang og derved udgik af den samlede konkurrence. Derfor kan de jo godt have haft en god dag ud af det.

Langt den største deltagelse var der i andet distrikt, men 4. distrikt var helt elendigt med kun een mand, der gennemførte.

Modelflyvernes flyvedagspokaler

Efter at distriktskonkurrencerne for fritflyvende modeller er gennemført, foreligger automatisk resultaterne af konkurrencen om flyvedagens vandrepokaler:

Svævemodeller (KDA's vandrepokal):

Arne Hansen, Odense Model-Flykl. 2121 sek.
Børge Hansen, Sportsflyveklubben 2060 sek.
Ole Meyer Larsen, Ørnen, Næstv. 1954 sek.
Hans Hansen, Sportsflyveklubben 1852 sek.
Hans Duus, Aviator, Ålborg 1794 sek.

Gummimotormodeller (Zonens vandrepokal):

Bjarne Jørgensen, Odense 1458 sek.
Erik Knudsen, Slagelse 1344 sek.
K. E. Widell, Sportsflyveklubben 611 sek.

Gasmotormodeller (DDL's vandrepokal):

J. Chr. Nielsen, Odense 1106 sek.
Mogens Erdrup, Odense 991 sek.
F. Neumann, Sportsflyveklubben 663 sek.



The Vickers "Viscount" is powered by four



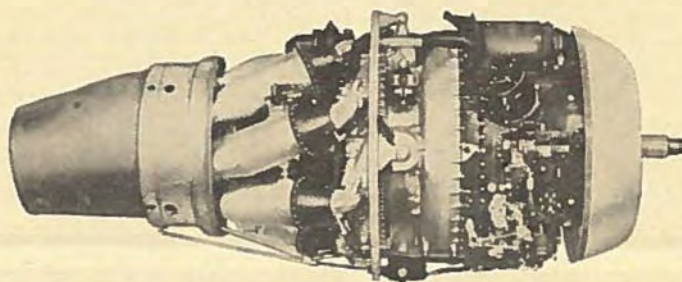
Rolls-Royce "Dart" propeller-turbine engines

Rolls-Royce produce turbo-jet,
propeller-turbine and piston aero-engines to suit
all types of medium and high-powered
aircraft.

ROLLS-ROYCE

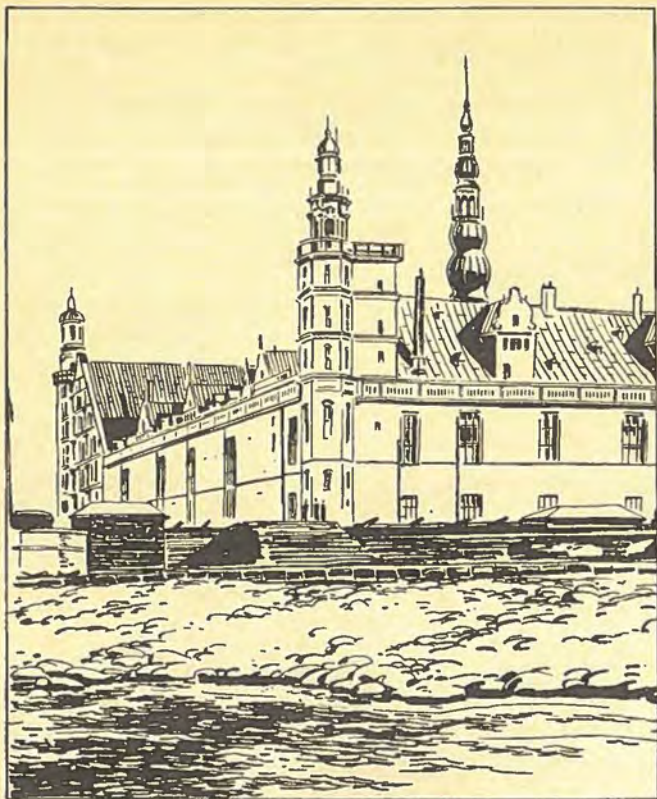
Aero

ENGINES



ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG • DANAVIA A/S • JENS KOFODS GADE 1 • KØBENHAVN K.



DANMARK — Kronborg Slot, som Shakespeare gjorde verdensberømt med sin Hamlet.



SCHWEITZ — Matterhorn tårner sig op over den lille by Zermatt.

Kun timers afstand pr. fly



Når De flyver i en af de kæmpemæssige 4-motorers Douglas DC-6'ere, opnår De ikke blot den største fart, men nyder også den mest luksuøse komfort, nogen moderne passagermaskine kan yde. Den klublignende trykluftskabine er luftkonditioneret. De kan snakke . . . læse . . . dase eller spise, fuldstændig som De ville gøre i Deres eget hjem. Næste gang De skal rejse — så *flyv!* Slut Dem til de erfarne flyvepassagerer, hvoraf to ud af tre foretrækker Douglas DC-6 som den bedste til hurtig, driftssikker og økonomisk passagerflyvning.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

STOL PÅ DOUGLAS . . . GENNEM 32 ÅR VERDENS STØRSTE FLYVEMASKINE-PRODUCENT • MILITÆRE OG CIVILE TRANSPORTMASKINER JAGERMASKINER • ANGREBSMASKINER • BOMBEMASKINER • FJERNVÅBEN • ELEKTROTEKNISK Udstyr • FORSKNING



FLYV

25. ÅRG. NR. 12

— DECEMBER 1952 —

PRIS 75 ØRE

Efterhånden som den nye Armstrong Whitworth N.F.11 tages i brug, får Vesteuropa en stærk og pålidelig natjager, der nok skal vide at bide fra sig. R.A.F. lovpriser denne dødbringende maskine, som er hurtigere end nogen anden kendt natjager — både i angrebet — og under lange

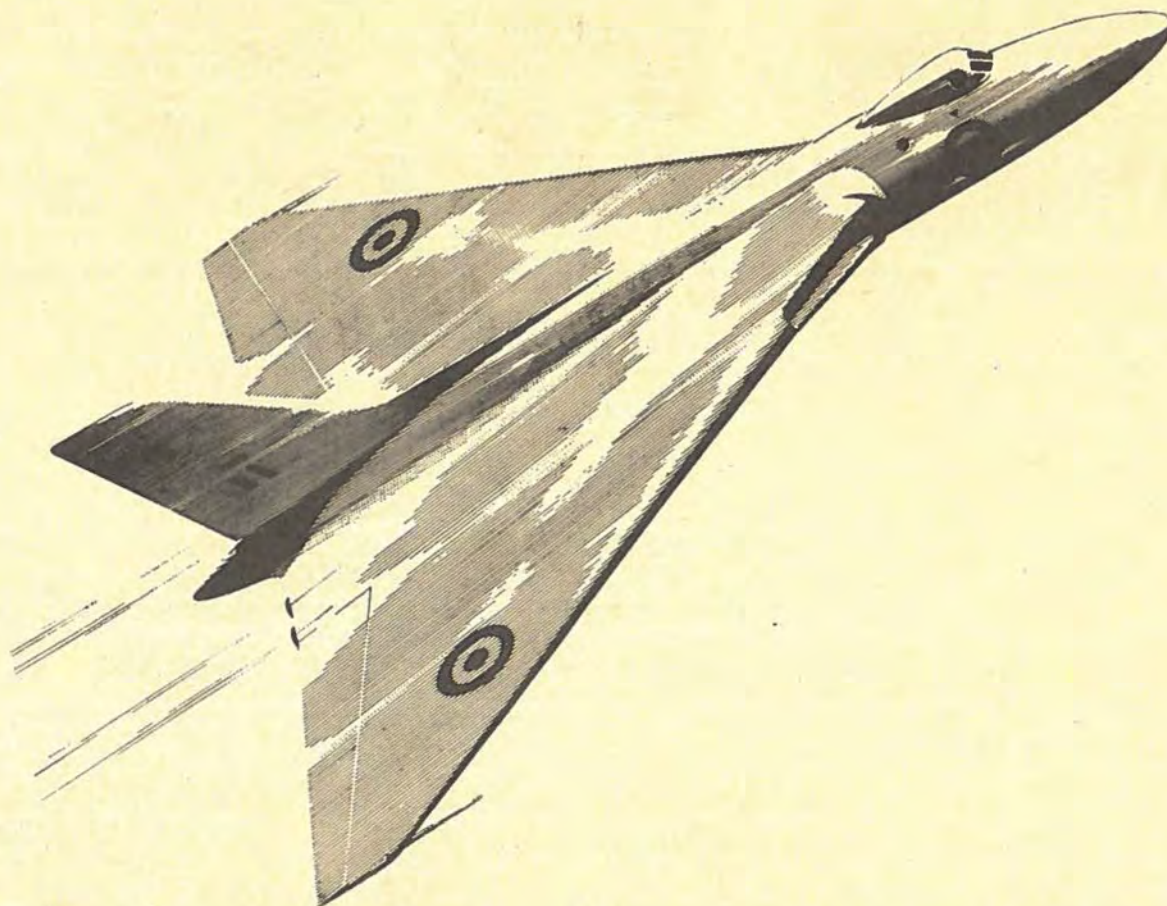


forfølgelser. N.F.11. har brændstof placeret i sine store tanke både inden for fuselagen og i vingerne og opnår derved en meget stor aktionsradius. Et sindrigt radarudstyr — N.F.11 er faktisk en flyvende radarstation — sikrer og fastholder kontakten med angriberne, indtil det er tid at åbne ild med de 20 mm kanoner, der er monteret i vingerne.

ARMSTRONG WHITWORTH N.F.11

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LIMITED
BAGINTON, COVENTRY, ENGLAND

MEDLEM AF THE HAWKER SIDDELEY GROUP



Avro
698

Verdens første Delta bomber

På det store Farnborough Show — hvor hele den frie verdens luftfartseksperter mødes — er der hvert år een flyvemaskine, der sætter fantasien i sving og dominerer flyveopvisningerne.

I år var det Avro 698, der »stjal« hele billedet. 698 er resultatet af Avro's tålmodige, årelange forsøg og prøveflyvninger med Deltaformen og er vor tids mest effektive bomber. Mere økonomisk transporterer den en større ladning hurtigere, højere og længere end nogen anden flyvemaskine.

I løbet af eet år har Hawker-Siddeley-Gruppen konstrueret R.A.F.'s bedste dag-jager, Hawker Hunter, nat- og »all weather« Delta jageren, Gloster Javelin, og nu et fremragende gengældelsens våben i tilfælde af angreb, Avro 698. Her er i sandhed beviset på verdensførerstillingen med hensyn til jetmaskiner.

Hawker Siddeley Group

PIONER ... OG FØRENDE I LUFTEN



Gruppens hovedkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER,
AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH
ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING og HIGH DUTY ALLOYS

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 12

December 1952

25. årgang

CHARTERTRAFIK

EFTER alle solemærker at domme synes det, som om charterlufttrafikken vil få et vældigt opsving i det kommende år. Ser man f. eks. på de engelske statistiker, viser de en 100 % forøgelse af ton-kilometer fra 1950/51 til 1951/52, en 144 % forøgelse af befordret fragt, og en stigning fra 240 millioner passager-kilometer til 480 mill. pass.-km. Udtrykt i passagerer befordrede de engelske charterselskaber ca. 150.000 i året 1951/52. Og der er ingen tvivl om, at denne fremgang vil fortsætte.

Charterselskaberne har jo den store fordel fremfor de koncessionerede luftfartselskaber, at de på de særlige flyvninger, de foretager, kan tilbyde kunderne en billetpris, som ligger under halvdelen af den pris, som billetten koster på de regelmæssige luftruter. Dette kunne synes at rumme en fare for de regelmæssige luftruter, men — mon en sådan fare i det hele taget er til stede? Som tiderne har udviklet sig, er der stigende mængder af rejssende, som vil flyve, og det klientel, som foretrækker flyvemaskinen, vil blive enormt forøget, i samme øjeblik billetpriserne kommer ned på et niveau, som svarer til „det jævne“ menneskes pengepung. Turistklassen har allerede vist, at der er masser, som gerne vil flyve, når blot priserne ikke er for høje, og der er ingen tvivl om, at de billige charterflyvninger vil skabe en kundekreds, som rute-luftfartselskaberne vil få gavn af i fremtiden, selv om de måske ikke helt kan komme ned på de nuværende charterselskabers priser.

Billige flyvninger for de unge vil øge interessen for lufttrafikken, og for eller senere vil rute-luftfartselskaberne få passagererne, ja, måske mange flere end de kan overkomme at transportere med det forhåndenværende materiel.

Første trafikflyvning over polarområdet

„Arild Viking“s epokegørende flyvning



DEN første trafikflyvning fra det vestlige USA ad den korteste rute via Thule til Skandinavien blev en strålende succes for Scandinavian Airlines System. Som læserne vil vide, har den vakt stor opsigt over hele verden og er blevet en glimrende reklame for SAS og de nye ruter, der påtænkes oprettet over det nordlige polarområde.

Flyvningen blev foretaget med den tredje af de 14 Douglas DC-6B, som SAS har bestilt. Den var dansk indregistreret, OY-KME, og bar navnet „Arild Viking“.

Maskinen blev ført af luftkaptajn Povl Jensen med luftkaptajn S. Gibson som andenpilot og navigatørerne E. Pedersen og B. Heiberg-Andersen som ansvarshavende for navigationen på den usædvanlige færd.

Blandt de 23 passagerer var ambassadør Henrik Kauffmann, oberst Bernt Balchen, general Riiser Larsen, departementschef Eske Brun, luftfartsdirektør Teisen og direktør Viggo J. Rasmussen.

Starten foregik fra Los Angeles torsdag den 19. november kl. 1740 dansk tid (0840

lokal tid). Kl. 0026 dansk tid landede maskinen i Edmonton i Canada og fik en strålende modtagelse. Kl. 0223 fløj den videre og landede i Thule i Nordgrønland kl. 0948. Kl. 1158 d. t. (0558 lokal tid) startede den igen, fløj tværs over indlandsisen ud over Polarhavet, passerede Jan Mayen, fløj ind over Norge og landede i Københavns Lufthavn, Kastrup, fredag den 20. kl. 2147.

Hele færdens havde således varet 28 timer 07 minutter. Flyvetiden var 23 timer 35 minutter over den 9550 km lange strækning, altså en gennemsnitsfart på lige over 400 km/t.

I vort sidste nummer behandlede vi, bl. a. i lederen, polarområdets betydning og de planer, SAS har for flyveruter denne vej. Desværre tillader det tidspunkt i måneden, som denne flyvning er blevet foretaget på, os ikke at behandle den mere udførligt i dette nummer. Men dels har det jo allerede været gjort i dagspressen, der slog begivenheden op i det helt store plan, dels vil luftkaptajn Povl Jensen senere på vintersæsonen holde foredrag i KDA om turen.

PAN AMERICAN BESTILLER COMET 3

Den første amerikanske ordre på britiske jet-luftlinere

Hvordan den britiske flyveindustri vil øge produktionen



Model af de Havilland Comet 3. Kroppen på den nye udgave er 5,5 m længere end på de første. Noget nyt er de store udvendige brændstoftanke.

Den britiske flyvemaskineindustri har fornylig haft den store tilfredsstillelse, at dets jet-linere har vundet indpas på det amerikanske marked. Pan American World Airways, som fejrede sin 25-årige fødselsdag den 28. oktober, markerede nemlig begivenheden ved at udsende meddelelse om, at det havde købt 3 de Havilland Comet serie 3 til levering i 1956. I denne meddelelse sagde præsidenten for Pan American, mr. J. T. Trippe, at en så tidlig levering var blevet mulig, fordi formanden for BOAC's bestyrelse, Sir Miles Thomas, var gået med til at vente med nogle af de luftfartøjer, som på et tidligt tidspunkt skulle have været leveret til BOAC. Foruden leveringen af disse tre Comet'er omfattede kontrakten også en mulig levering af yderligere 7 luftfartøjer af lignende type i 1957.

I sine kommentarer til denne nye ordre sagde Juan Trippe iøvrigt, at de Havilland Comet 3, der kan medføre fuld last af passagerer, fragt og post over en strækning på ca. 4.400 km selv i en modvind på 80 km/t, er den første jet-luftliner, som indsættes på Pan American's vigtigste ruter, og at den endvidere er den første jetdrevne trafik-flyvemaskine, som kan opfylde selskabets krav om effektivitet.

Den nye Comet

De jet-linere, der leveres til Pan American, vil blive omtrent en halv gang så store som den Comet-type, der i øjeblikket anvendes på ruterne mellem England-Syd-Afrika og mellem England og det Fjerne Østen. De vil blive udstyret med fire Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer, hver på 4.345 kg reaktionskraft, og de vil kunne indrettes enten som 1. klasse eller turistklasse. I førstnævnte tilfælde vil de normalt have plads til 58 passagerer, men det forlyder dog, at Pan American vil have dem indrettet til 60 passagerer. På turistklasse-ruter vil der blive pladser til 78 passagerer. Den beta-

lende last opgives at være 7.940 kg og fuld-vægten 65.770 kg.

Efter de hidtil foreliggende oplysninger har det været nævnt, at Comet serie 3 skulle have et større planareal for at kunne beholde den nuværende planbelastning af hensyn til starten, hvor den er fuld lastet med brændstof, men det synes som om spændvidden på 35,05 m er bibeholdt. Kroppen er derimod blevet længere, den er blevet forlænget med ca. 5,5 m til 33,83 m.

Den mest iøjnefaldende ændring i Comet 3's udseende er anbringelsen af to udvendige brændstoftanke, der rager frem foran vingerne som to store motor gondoler. Man hævder, at denne særlige anbringelse af brændstoffet så langt som muligt fra kroppen og foran bærepplanets forkant har flere fordele, særligt med hensyn til de stabiliseringsproblemer, som forbruget af brændstof kan forårsage. Den samlede brændstofmængde, der kan medføres, er ca. 36.700 liter.

På billedet vil man lægge mærke til, at vinduerne på serie 3 er ovale, medens de på de to foregående typer er firkantede. Dette lader formode, at lufttryk-systemet i kabinen skal være mere effektivt. Marchfarten for serie 3 opgives til 800 km/t og flyvehøjden til 13.700 m.

Storbritannien forbereder storproduktion af jet-luftlinere

Den amerikanske bestilling af de tre Comet'er retfærdiggør den beslutning, som Storbritannien tog ved krigens slutning, som gik ud på at tage et langt spring frem i tiden ved brutalt at stoppe arbejdet på udviklingen af store stempelmotor-udstyrede transportluftfartøjer og i stedet for at gå i gang med turbinemotorerne.

Denne beslutning reducerede ganske vist antallet af britiske luftlinere på verdensluft-ruterne i årene umiddelbart efter den 2' verdenskrig, men til gengæld har den resul-

teret i den revolutionerende udvikling, som nu er sket med turbinedrevne luftfartøjer, og den har givet forøgede ordrer på et tidspunkt, hvor lufttransporten er under så stor udvikling.

Pr. 1. november havde den britiske flyve-maskineindustri allerede 52 Comet'er i ordre; 21 af dem er Comet serie 1 (hvoraf 10 allerede er leveret) og 28 Comet 2. Pan American har bestilt 3 af den større og hurtigere Comet 3 og har yderligere forkøbsret til andre 7. Desuden har BOAC meldt sig som køber til 10 stk. Comet serie 3.

Salget af propel-turbinedrevne luftlinere er også steget. Der er allerede bestilt 54 Vickers Viscount, og der forhandles om andre 50 stk. Af de nye Bristol Britannia er der foreløbig blevet bestilt 31.

Dette salg bringer den samlede værdi af britiske turbinedrevne luftlinere, som hidtil er bestilt, op på 54 millioner pund sterling, hvoraf de 20 millioner pund gælder oversøiske ordrer. Disse tal er imidlertid små i sammenligning med det potentielle marked, der skulle være for britiske jetlinere. Der anvendes i øjeblikket over 1000 store luftlinere på verdensluft-ruterne, som skal udskiftes i løbet af de kommende fem eller ti år. Og hertil kommer så den udvidelse af luftflåderne, som nødvendiggøres af den stigende passager- og fragtrafik.

Hvordan forøges produktionen?

Chefkonstruktøren hos Vickers-Armstrongs, George Edwards, som tror at produktionen må fremmes mere, end man regner med, har fortalt hvordan de britiske fabrikker er ved at indstille sig på en betydelig forøget produktion af jetdrevne luftlinere. Vickers er f. eks. ved at organisere en fabrikation af 100 firemotorede Viscount om året, og en tilsvarende produktions-kapacitet forberedes for Comet'en.

Og dog, siger Edwards, er det muligt, at denne kæmpeydelse alligevel ikke er tilstrækkelig til at kunne tilfredsstille de kommende krav. Man må nemlig tænke på, at tre eller fire tusinde tomotorede og firemotorede luftlinere skal fornyes i løbet af de kommende ti år. Og hertil må yderligere lægges ca. 10 procent som følge af en forøget trafik. Selvfølgelig vil alle disse luftlinere ikke blive bygget i britiske fabrikker, men man vil prøve på at gabe over så stor en bid som muligt.

Edwards fortsætter med at forklare, hvordan fabrikationen af jetlinere og turbinedrevne transportluftfartøjer kan forøges på tre måder. Først ved at bygge nye fabrikker, som bl. a. Vickers og Short er i gang med. For det andet ved at give de nye jetlinere prioritet på gulvarealerne i de eksisterende fabrikslokaler. Den tredje måde, og måske den mest betydningsfulde, går ud på at sprede fremstillingen af enkeltdele i så stor udstrækning som muligt, og denne metode benyttes i meget stor stil for Comet'en og Viscount'ens vedkommende.

Edwards slutter med at sige, at den britiske luftfartsindustri ikke blot udvider produktionskapaciteten, men at den også er i færd med at skabe nye typer for tiden efter 1955. Der er de tre Comet typer, en større Viscount, og der kommer sikkert også nye, forskellige versioner af Britannia. Endvidere muliggør de kraftigere jetmotorer, som er under udvikling til militære luftfartøjer, at der også vil kunne bygges endnu større og hurtigere Comet'er end serie 3. Der er i hvert fald een sådan prototype under bygning.

J. F.

Engelsk kommentar til Main Brace:

EN UREALISTISK MANØVRE

En artikel i The Aeroplane af Air Marshal Sir Robert Saundby
og en kommentar fra generalløjtnant Førslev

Som omtalt i kaptajn Brodersens artikel i sidste nummer »Meningen med Main Brace« var grundlaget for manøveren en »ikke nødvendigvis sandsynlig situation«. I det engelske tidsskrift The Aeroplane af 3. oktober skrev Air Marshal Sir Robert Saundby under ovenstående titel en artikel om samme emne, hvilket foranledigede generalløjtnant Førslev til i et senere nummer af The Aeroplane at fremkomme med en kommentar til artiklen. På grund af den interesse, de rejste problemer har for Danmark, bringer vi her hovedpunkterne i artiklen samt general Førslevs kommentar.

HENSIGTEN med manøveren var, skriver Air Marshal Saundby, at give forsvarsstyrkerne — og især flådestyrkerne — fra nogle af NATO-landene en lejlighed til at samarbejde. Utvivlsomt er det vanskeligt at udtænke en manøvre til dette formål, som har megen lighed med strategiske realiteter. Men den almindelige ide i Main Brace er så lidet realistisk, at man må håbe, at de ansvarlige har understreget over for deres underordnede, at formålet med manøveren var at få erfaring i samarbejde, og at den på ingen måde ligner de opgaver, de ville få at løse i krigstilfælde.

Jeg har ofte tidligere protesteret mod manøvrer, som af træningsgrunde afviger drastisk fra strategiske eller taktiske realiteter. Den slags øvelser var populære i hæren i tiden mellem de to verdenskrige. For at simplificere manøveren og koncentrere opmærksomheden om de problemer, man ønskede at studere, undlod man at tage hensyn til luftvåbnet.

Flåden simplificerede på lignende måde sine øvelser ved at »nedskyde« alle angribende flyvemaskiner, før de havde chance for at gøre nogen skade. Af denne grund fik søofficererne en fuldkommen forkert sikkerhedsfølelse og en tendens til at se bort fra farerne for luftangreb. Denne indstilling var meget mærkbar i begyndelsen af krigen, indtil det tragiske tab af slagskibene Repulse og Prince of Wales tvang alle til en mere objektiv indstilling.

Jeg har altid holdt på, at den slags øvelser er meget skadelige, og at de i høj grad bidrog til, at de to gamle våben i begyndelsen af krigen ikke var klar over deres begrænsning i flyvnings tidsalder.

Selv om det kan have været vanskeligt at finde en realistisk strategisk ramme for Main Brace, havde jeg dog ikke ventet, at man efter det, der skete i foråret 1940, ville gøre et forsøg på at transportere landstyrker over havet til hjælp af Danmark og Norge til genstand for en øvelse af stor målestok.

Erfaringerne fra 1940

Da Hitler udførte sin overraskende invasion af Danmark og Norge i april 1940, følte vi os naturligvis tvungne til at hjælpe disse lande på enhver mulig måde. Tidligere havde vi takket være vore flådestyrker kunnet udføre amfibie-operationer på det europæiske fastland. Det selvfølgelig og traditionelle var derfor at sende en hær over Nordsøen. Da det var forsøgt at redde Danmark, blev det besluttet at sende en betydelig flåde til Norge.

Der var på det tidspunkt mange flyveofficerer, der så på denne plan med bange anelser. De hævdede, at det tyske luftvåben fra baser i Danmark kunne hindre vor ekspedition i at udføre sit hverv. Jagerne kunne fra baser i England ikke yde dækning i den østlige halvdel af Nordsøen, og officererne troede ikke, at flåden kunne beskytte sig selv mod luftangreb.

Selv om vi kunne landsætte vore styrker, kunne vi ikke holde dem forsynet og næppe oprette tilstrækkelige luftbaser i Norge. De mente heller ikke, at hangarskibene kunne afhjælpe vore mangler med hensyn til baser i land.

Regeringen besluttede imidlertid at gennemføre planerne, og enhver ved, hvad der skete. Vi kunne ikke opretholde vore forsyninger. Vore baser og havne i Norge blev bombet, vore forsøg på at basere luftstyrker i land mislykkedes. Vi var tvungne til at bringe vor hær tilbage og var endda heldige at få så meget af den hjem, som vi fik. Vi mistede mange skibe, blandt dem hangarskibet Glorious, og vort forsøg på at holde Narvik endte med tilbagetrækning.

Er der idag nogle nye faktorer, som ville indvirke på resultatet af et lignende forsøg?

Jeg mener, der er to. For det første er der nu i Norge et antal veludstyrede luftbaser, som — hvis de ikke i starten blev besat af fjendens måske lufttransporterede styrker, eller blev ødelagt — kunne besættes af NATO-styrker. Dette og den øgede aktionsradius for flyvemaskiner, der opererer fra England, kan måske gøre situationen mindre ensidig end i 1940; men det vil sandelig være optimistisk at tro, at den vil kunne give os bare lokalt luftherredomme.

Her kommer den anden faktor ind. Siden 1940 er de landbaserede luftstyrkers offensive kraft forøget enormt, og det russiske luftvåben er utvivlsomt meget stort. Chancerne for, at de vestlige luftvåben ville risikere halsen på baser i Skandinavien ville ikke være store, og jeg tror ikke, at de ville kunne holde sig på så udsat et sted ret længe.

Hangarskibe sårbare

Man kan hævde, at vi i 1940 kun havde to hangarskibe, mens vestmagterne i Main Brace havde mindst 11 og i krigstilfælde måske endnu flere. Men jeg har en mistanke om, at i en rigtig krig ville hangar-

skibene betænke sig to og måske flere gange, før de foretog en sådan operation. Begivenhederne i Korea giver et falsk billede af, hvad hangarskibe kan gøre. Vore hangarskibes sikkerhed i koreanske farvande skyldes kun en politisk beslutning på fjendens side om at lade dem i fred.

Der er ingen grunde til at tro, at hangarskibe nu til dags med held kan operere mod en landmasse, der forsvares af et større luftvåben.

Main Brace har utvivlsomt været af stor værdi, idet den har givet alle implicerede lejlighed til at studere de problemer, der opstår, når sø- og luftstyrker fra forskellige allierede nationer samarbejder.

Men hvis den misleder folk til at tro, at vi med held kunne anvende vore hangarskibe i den østlige Nordsø, eller hvis den udvikler sig til et argument for anskaffelse af flere hangarskibe til den slags foretagender, så er jeg bange for, at den vil have gjort den vestlige sikkerheds sag en dårlig tjeneste.

— — —
Så vidt Air Marshal Sir Robert Saundby.

General Førslevs kommentar

I sit brev i The Aeroplane af 24. oktober skriver general Førslev:

»Denne udmærkede artikel, der genspejler så meget af, hvad vi alle føler, indeholder en sætning, der — hvis den ikke forklares nærmere — kan føre til nogle falske konklusioner. Air Marshal'en skriver: »Chancerne for, at de vestlige luftvåben ville risikere halsen på baser i Skandinavien ville ikke være store, og jeg tror ikke, at de ville kunne holde sig på et så udsat sted ret længe«. (Redaktionens bemærkning: Dette er vor frie oversættelse. Her er den engelske originaltekst: The odds against the Western Air Forces sticking their neck out on Scandinavian bases would be very great, and I do not believe that they could maintain themselves in such an exposed position for very long).

Sætningen taget i sammenhæng er rigtig, hvis man antager, at der ikke eksisterer noget dansk eller norsk luftvåben til at dække enten de allieredes deployering på skandinaviske flyvepladser eller deres deltagelse i de følgende operationer mod den fjendtlige luftstyrke.

Men hvis skandinaverne selv er i stand til alene at tage imod det første slag og til at vinde lokal luftoverlegenhed, så kunne allierede forstærkninger blive afgørende.

På samme måde kan søstyrker kun blive effektive ved forstærkningen af den nordiske flanke, hvis de kan få luftdækning fra Skandinavien.

Den uundgåelige konklusion er, at Danmark og Norge kun kan blive forstærket tilstrækkeligt til at overleve og spille deres rolle i den forenede anstrengelse mod fjenden ved at opbygge et virkeligt forsvarssystem i Skandinavien.

TOSÆDEDE SVÆVEPLANER

En oversigt over 12 to-sædede svæveplaner til skoling, træning og højere svæveflyvning. — Tyske, østrigske, engelske og danske konstruktioner

Den to-sædede skoling og dermed de to-sædede svæveplaner vinder stadig fremad. Med Tysklands og Østrigs genoptagelse af svæveplanskonstruktionen er der især ved at komme en masse typer frem. Vi skal i denne artikel betragte disse typer sammen med enkelte andre.

Den to-sædede skoleglider, som vi anvender den her i landet, synes ikke at vinde udbredelse. Trods sine gode egenskaber må den kun betragtes som et overgangsfænomen.

De to-sædede svæveplaner findes i mange former fra ganske simple og relativt billige typer til fremragende svæveplaner, der er egnede til konkurrencer og rekorder.

Doppelpaar, konstrueret af Fritz Raab, er egentlig en ensædet overgangstype, men kan også flyves to-sædet, idet læreren sidder umiddelbart bag eleven og kan bruge den samme styrepind. Typen er i seriefabrikation hos Wolf Hirth, Nabern/Teck.

Tandem Tutor er Slingsby's engelske løsning af problemet: den simple og billige to-sædede type. Den er udviklet fra den ensædede Tutor (se FLYV nr. 1/50 - side 8), der er et overgangsplan lidt enklere end Grunau Baby. Tandem Tutor anvender samme plan og haleparti samt en mængde kropdele som Tutor, så ved at have en ensædet og en to-sædet krop kan en klub således have to typer, siger fabrikken. Stort set samme resultat, men billigere, skulle man vel komme til ved at flyve Tandem Tutor to-sædet og ensædet. I produktion hos Slingsby Sailplanes, Kirbymoorside.

Gövier (Gö-4), konstrueret af Wolf Hirth og W. Hütter i 1938, er en gammel type, der stadig bygges. Rent instruktionsmæssigt har den fordelen af anbringelsen af lærer og elev side ved side, men præstationerne lider naturligvis herunder. Efterkrigsudgaverne er på mange måder forbedret i sammenligning med tidligere.

I produktion hos Wolf Hirth, Nabern/Teck.

Polyt III, konstrueret af Polyteknisk Flyvegruppe og endnu ikke færdig i prototype,

er i stort set samme præstationsklasse som de foregående. Den skulle have visse fordele af sin stålørskrop i praktisk henseende. Se iøvrigt FLYV nr. 4/52, side 64.

Sedbergh, som den hedder i RAF, eller Slingsby T 21B, som den hedder civil, har som Gö-4 sæderne side ved side, men de er åbne ligesom i Tandem Tutor. I modsætning til denne har den luftbremser. Den er temmelig stor og tung i forhold til sine præstationer. Som de øvrige Slingsby-typer er den af træ, beklædt med krydsfiner på forkroppen, mens agterkroppen er lærredsbeklædt.

I produktion hos Slingsby Sailplanes Ltd.

ES-49, konstrueret af Edmund Schneider, der er bedst kendt som konstruktør af Grunau Baby. Den kan sådan set betragtes som en to-sædet moderniseret version af denne. Konstruktionen er også stort set den samme. Den kan flyves både åben og lukket henholdsvis til skoling og videregående flyvning. Med denne type kommer vi frem til et svæveplan med væsentligt bedre præstationer; glidetallet er lige så godt som for den gamle Kranich, omend synkehastigheden er lidt højere.

Bygges hos Alex. Schleicher, Poppenhausen.

Kranich 2, den gamle Kranich af Hans Jacobs, har vi medtaget som den klassiske to-sædede type, den er. Den bygges iøvrigt stadig mange steder. Den må betragtes som for tung og indviklet i sammenligning med sine præstationer.

Musger Mg 19 Steinadler er Østrigs bidrag. Med fare for at fornærme konstruktøren, ing. Musger, vil vi betegne den som en moderne Kranich. Den er af samme normale trækonstruktion, har samme vægt, lidt bedre glidetall, bedre sigt fra agtersædet og som næsten alle de øvrige typer et indbygget hjul til at lette transporten på jorden. Den er i serieproduktion hos Josef Oberlacherer Jun., Spittal a. d. Drau.

Mü 13E Bergfalke, som er konstrueret af Egon Scheibe, har vi udførligt omtalt i nr. 11. Den har ligesom Polyt III og Kranich

III stålørskrop. Enkel opbygning og en rimelig tomvægt medfører en rimelig pris i forhold til udmærkede præstationer. Ca. 50 er nu i brug.

I produktion bl. a. hos Scheibe Flugzeugbau, Dachau v. München.

Bremen Lane har vist endnu ikke fløjet. Det er et ganske interessant projekt, som forsøger at kombinere en ikke særlig stor spændvidde og side-ved-side-anordningens fordele med gode præstationer takket være laminarprofil og bygning helt i letmetal.

Bygges af Ernst Nipp & Co., Bremen.

Kranich III, konstrueret af Hans Jacobs, har været grundigt omtalt i FLYV nr. 10. Stor og tung med fine præstationer, krop af stålør og gode flyveegenskaber er kendetegn for typen.

Bygges hos Focke-Wulf i Bremen.

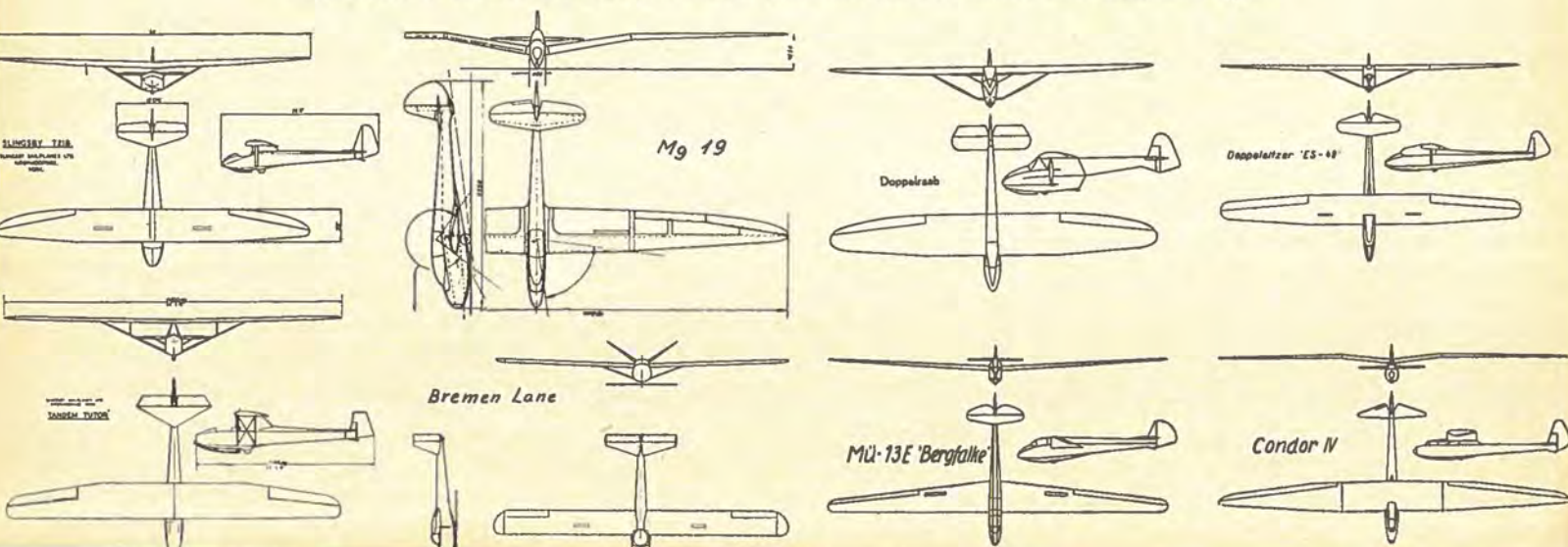
Condor IV, er en videreudvikling af Heini Dittmars tidligere typer Condor I, II og III. Her har vi det store tunge svæveplan med de høje præstationer — til en tilsvarende høj pris. Det er et karakteristisk tidens tegn, at også Dittmar nu har valgt at kaste sig over et to-sædet plan. Der er gjort meget ud af at bevare det rigtige profil mellem ribberne og en laminar strømning så langt som muligt langs kroppen. Ved 100 km/t skal synkehastigheden kun være 1.03 m/sek.

Bygges af firmaet Bernhard Schmertz, Herzogenrath.

Til sammenligningsbrug findes en række data og oplysninger om typerne i tabellen. Især præstationer og priser må tages med forbehold. Det drejer sig jo dels om meget nye typer, nogle har endnu ikke fløjet. Først når der til sin tid foreligger ensartede flyveprøvesresultater og udflyjne hastigheds-polarer, kan de rigtig sammenlignes. Priserne er som regel uden instrumenter og priser af fabrik.

Efter redaktionens slutning erfarer vi, at endnu en tysk to-sædet type kommer frem til foråret. Den hedder Greif 3 og fremstilles i Rendsburg. Prisen angives til 13.800 kr.

Oversigtstegninger over otte af typerne. De resterende har tidligere været bragt i FLYV eller forudsættes bekendt. De fire typer til højre har vi lånt fra »Thermik«. Tegningernes målestok varierer. Data i tabellen til højre.



FLYVEDAGSKONKURRENCERNE



Fra præmiuddelingen i KDA: Fra venstre Halling med Ekstrabladets, Vegenfeldt med Politikens og Dyhr Thomsen med Berlingske Tidendes vandrepokal. — Dyhr Thomsen havde lige fået selv-diplom nr. 49.

I tabellen til højre giver vi en oversigt over flyvedagskonkurrencerne 1952.

De fem mystiske tal efter præstationerne betyder følgende: g — gyldige medregnede resultater, i — indsendte resultater, k — kasserede resultater, d — deltagerantal fra klubben, p — planer anvendt. Distanceresultatet er angivet henholdsvis i points og km, idet målflyvning giver ekstra points.

Tabellen er et grundigt studium værd. Det deltagende antal klubber er steget fra 8 sidste år til 11 i år, men da de to heraf er militære flyvestationer, er der stadig kun et fåtal af de civile klubber, der deltager. Det er ingen skam at stå langt nede på ovenstående liste, men det er en skam ikke at være med! Alle klubber kunne have været med i klasse I og mange flere i klasse II.

Kun 5 klubber i de to første klasser og kun een i den sidste har indsendt så mange

resultater, som må medregnes. Alle de øvrige klubber i klasse I må dog have kunnet indsende nok til at fylde op, selv om de ikke havde været så store. Det kunne godt have ændret placeringerne. Vinderklubberne i de to første klasser er helt oppe på 21 indsendte resultater — har altså først fyldt op og så forbedret disse.

Antallet kasserede resultater, der af en eller anden grund ikke opfyldte reglerne, var i år kun 17 af de ialt 244 indsendte — en betydelig forbedring fra sidste år (32 af 198).

Konkurrencerne er holdkonkurrencer, og hver mand kan højst få medregnet 3 af de 5 eller 10 flyvninger, som klubben skal have med. Det er ganske interessant at studere deltagertallene i de forskellige klubber.

Antallet anvendte planer har også interesse. Det er fint gjort af Århus at vinde

klasse I med eet plan. Mens andre på en god dag har kunnet lade 2, 3 eller 4 planer udnytte vejret, har Århus kun kunnet sætte sin begrænsede Baby OY-90 „Låvise“ op.

Flyvevåbnets deltagelse bragte et frisk pust ind i konkurrencen. Karup vandt meget let distancen ved inden for 8 dage at udføre de 5 flyvninger først i juni. Det var ikke nødvendigt at forbedre dem.

Karup var også nær ved at vinde de to andre klasser, men Århus og Herning gjorde voldsom modstand. Både Århus og Karup ligger i klasse I langt over hidtil bedste resultat (Århus 1948 29 t. 48 m.).

I højdevinding ligger Herning og Karup praktisk talt lige, men her havde vi i 1948 og 49 bedre resultater (1948 Århus 18.640 m). Resultatet i distance er det laveste siden 1946. Her må vi have mere konkurrence næste år.

Flyvedagskonkurrencernes resultat

Varighed		g	i	k	d	p
1. Århus	37 t 37 m	(10-21-1)	5	—	1	
2. Karup	35 t 38 m	(10-14-1)	8	—	4	
3. Stamgruppen	22 t 25 m	(10-14-1)	5	—	3	
4. PFG	21 t 02 m	(6-7-1)	4	—	2	
5. Herning	20 t 13 m	(10-15-0)	6	—	2	
6. Ringsted	15 t 46 m	(10-16-0)	8	—	3	
7. Aviator	6 t 32 m	(6-6-0)	4	—	2	
8. Værløse	6 t 22 m	(4-5-2)	3	—	2	
9. Kolding	4 t 20 m	(4-4-0)	3	—	2	
10. Slagelse	4 t 10 m	(5-7-2)	2	—	3	
11. Havdrup	3 t 49 m	(2-2-0)	2	—	1	

Højdevinding

1. Herning	14.595 m	(10-21-0)	7	—	2
2. Karup	14.195 m	(10-11-0)	5	—	3
3. Århus	12.870 m	(10-15-4)	5	—	1
4. PFG	10.600 m	(8-9-0)	5	—	2
5. Ringsted	9.865 m	(10-19-1)	9	—	3
6. Værløse	6.945 m	(6-9-2)	4	—	2
7. Aviator	6.260 m	(10-12-1)	6	—	2
8. Slagelse	5.590 m	(5-7-0)	2	—	4
9. Stamgruppen	4.880 m	(5-6-0)	3	—	2
10. Havdrup	4.320 m	(4-4-0)	2	—	2
11. Kolding	2.605 m	(3-3-0)	2	—	2

Distance

	p	km			
1. Karup	399	358	(5-5-0)	4	—
2. PFG	223	217	(3-3-0)	1	—
3. Værløse	196	196	(3-4-1)	3	—
4. Slagelse	91	91	(3-3-0)	2	—
5. Ringsted	69	69	(1-1-0)	1	—
6. Havdrup	43	43	(1-1-0)	1	—

Bedste klub (udr. af 5 første placeringer)

1. Flyvestation Karup	13 points
2. Århus Svæveflyveklub	8 "
Polyteknisk Flyvegruppe	8 "
4. Herning Flyveklub	6 "
5. Stamgruppen	3 "
Flyvestation Værløse	3 "
7. Ringsted Svæveflyveklub	2 "
Slagelse Flyveklub	2 "

TOSÆDEDE SVÆVEPLANER

TYPE	Diverse oplysninger*)	Konstruktion	Spændv. m	Længde m	Planareal m²	Tomvægt kg	Fuldvægt kg	Bedste glide-tal	Mindste synkehastighed (2-s) m/sek	Mindste synkehastighed (1-s) m/sek	Omtrentlig pris kr.
Doppelraab	1 t h ?	træ/stålrør	12.7	6.70	17.5	170	340	18	0.95	—	11—12.000
Tandem Tutor	å t h ÷	træ	13.2	7.10	15.5	176	—	19	1.04	—	11 000
Goevier	1 s h b	træ	14.8	6.24	19.0	210	410	20	0.90	—	16.500
Polyt III	1 t h b	træ/stålrør	14.8	7.80	19.0	220	400	20	0.90	—	—
Sedbergh	å s h b	træ	16.5	8.15	23.6	270	—	21	0.85	—	19.000
ES-49	å/l t h b	træ	16.0	8.61	21.8	215	395	24	0.85	0.75	16—18.000
Kranich 2	1 t ÷ b	træ	18.0	7.70	22.7	255	435	24	0.69	—	—
Musger Mg 19	1 t h b	træ	17.6	7.75	20.7	250	450	26	0.73	0.64	19 000
Mü-13E	1 t h b	træ/stålrør	17.2	8.00	18.6	220	410	26	0.73	0.66	15—18.000
Bremen Lane	1 s h b	dural	16.0	6.78	21.0	230	430	27	0.75	0.65	25 000
Kranich 3	1 t h b	træ/stålrør	18.3	8.30	21.0	300	500	27	0.64	—	27.500
Condor IV	1 t ? b	træ	18.0	9.08	21.3	300	500	30	0.71	0.64	25—26 000

*) Diverse oplysninger: å = åben, l = lukket, t = sæder i tandem, s = sæder ved siden af hinanden, h = hjul indbygget, b = luftbremser.

ISDANNELSER I KARBURATOREN

Mange flyvere er ikke fortrolige med dette fænomen og den rette betjening af forvarmere. I Samarbejde med Luftfartsdirektoratet og Skandinavisk Aero Industri har FLYV derfor udarbejdet denne instruktionsartikel

MOTORSTOP forårsaget af isdannelser i karburatoren har medført flere alvorlige havarier, og en del nødlandinger, afbrudte flyvninger og forskrækkelser kan også skrives på karburatorisningens konto. Der synes især blandt privatflyverne ikke at være tilstrækkeligt kendskab til forholdene og til betjening af karburatorforvarmning, og vi skal derfor i denne artikel prøve at afhjælpe manglerne.

Karburatorens virkemåde

Først må vi hellere lige repetere karburatoren. Dens opgave er at forstøve brændstoffet og blande det med en passende mængde luft, hvorefter brændstoffet vil fordampe. Herved får vi gasblandingen, der indsuges og forbrændes i cylindrene.

Den del af karburatoren, der interesserer os i denne forbindelse, består af indsugningskanalen med venturirør, gasspjæld og strålerør.

Når motoren går, vil den suge luft ind gennem indsugningskanalen. I venturirørets indsnævring opstår et undertryk, hvorved brændstoffet suges ud i indsugningskanalen og forstøves.

Gasspjældet reguleres ved bevægelse af gashåndtaget i flyvemaskinens føresæde. Jo mere gashåndtaget åbnes, jo mere åbnes spjældet, og jo større omdrejningstal får motoren.

De isdannelser, vi skal behandle, opstår fortrinsvis i venturirøret og på gasspjældet.

Hvorfor dannes der is?

Hvis man kommer benzin på fingrene og blæser på dem, så benzinen fordamper, vil man mærke, at fordampningen medfører en betydelig afkøling af fingrene. Til fordampning bruges varme.

På tilsvarende måde medgår en vis varmemængde til brændstoffets fordampning, som begynder i venturirøret. Varmen tages fra indsugningsluften, hvis temperatur derfor synker. Temperaturfaldet i karburatoren er meget betydeligt, omkring 20 til 25° C. Karburatoren kan altså betragtes som noget af en frysemekanisme.

Hvis temperaturen synker under dugpunktet, afsætter der sig vand (i form af små dråber) på de koldste steder i karburatoren, nemlig på spjældet og i venturirøret.

Det vand, der er tale om, er den vanddamp, der altid findes i den atmosfæriske luft i større eller mindre mængde. Dugpunktet er den temperatur, ved hvilken luften er mættet med vanddamp. Kommer temperaturen under dugpunktet, kan luften ikke længere indeholde så megen fugtighed i dampform, men fugtigheden kondenserer til vanddråber.

Hvis temperaturen synker under 0°, fryser vanddråberne og danner is, som under særlige uheldige omstændigheder kan brede sig så stærkt, at motoren stopper, fordi den bliver »kvalt«. Isen kan også bevirke, at man ikke kan bevæge gasspjældet.

Hvornår kan der dannes is?

Man er tilbøjelig til at forbinde begrebet is med koldt vejr. Men når vi erindrer, hvor

stor afkølingen i karburatoren kan være, forstår vi, at vi kan komme ud for isdannelser ved meget forskellige temperaturer i atmosfæren. Dugpunktet afhænger af, hvor fugtig atmosfæren er, og det varierer som bekendt.

Som hovedregel gælder, at de farlige temperaturer ligger mellem 0 og +18 grader celsius. Under normale forhold er risikoen for isdannelse størst ved lufttemperaturer umiddelbart over frysepunktet.

Med det klima, vi har, kan isdannelser i karburatoren således forekomme hele året rundt. Man må derfor altid være forberedt herpå.

Karburator-forvarmere.

Til at modvirke isdannelser og til under visse forhold af andre grunde at opvarme indsugningsluften anvender man en karburator-forvarmer. Denne består almindeligvis af en kappe, der er anbragt om udstødsrøret. Luften passerer gennem kappen og opvarmes af det varme udstødsrør.

Fra føresædet kan man regulere varmlufttilførslen ved et lille håndtag, der kan stå i lukket eller åben stilling eller i stillinger mellem disse yderpunkter.

Er det åbent, går varmluften til karburatoren; er det lukket, går varmluften udenbords. Ved en tilsvarende anordning om det andet udstødsrør fås varme til kabinen.

Med fuld varme kan man normalt øge indsugningsluftens temperatur ca. 35 grader. Det er der langt fra altid brug for, og man kan da nøjes med at åbne delvis for forvarmeren.

Det er vigtigt, at man ikke anvender mere varme end strengt nødvendigt, for anvendelse af varme medfører almindeligvis tab af motorkraft samt dårlig økonomi, da blandingen bliver federe. Ved fuldgas tabes 80—100 omdrejninger.

Man kan ikke regne med, at en bestemt stilling af betjeningshåndtaget svarer til en bestemt opvarmningsgrad. Således har f. eks. flyvetilstanden (stigning, vandret flyvning eller glidning) indflydelse, fordi trykket ved varm- og koldluftindgangene varierer med hastigheden, ligesom mængden af den varme, der er til rådighed, afhænger af den kraft, motoren udvikler. Ved tomgang f. eks. køles udstødsrørene af, og der er ikke megen varme til rådighed.

Betjening af forvarmeren

Ved betjening af forvarmere på flyvemaskiner bør man rette sig efter fabrikantens forskrifter, således som de kommer til udtryk ved skilte i flyvemaskinen eller i dens instruktionsbog. Følgende beskrivelse gælder først og fremmest KZ VII.

Inden motoren startes, åbnes fuldt for karburatorvarmen (knappen trækkes helt ud). Pas på ikke at forveksle knappen til karburatorvarmen med knappen til kabinewarmen!

Under kørsel til startstedet gives fuld varme.

Ved start fra en lille plads tages varmen helt fra (knappen ind) for at få fuld effekt

af motoren, men straks efter starten sættes varmen til igen.

Ved start fra en stor plads kan der gives en smule varme på bekostning af effekten, så risikerer man ikke isning.

Ved landing bør der gives fuld varme, inden man tager gassen fra og glider nedad. Selv om der ikke er fare for isdannelser, vil den varme luft tillade motoren hurtigere acceleration og vil muligvis hindre den i at sætte ud, hvis det bliver nødvendigt at give gas.

Under normal flyvning må man prøve sig frem og ikke anvende mere karburatorvarme, end det er nødvendigt. Når man efter starten har nået sikker højde, kan man gradvis reducere varmen. Går motoren stadig godt uden uregelmæssigheder, behøves der ikke nogen varme. Skulle der vise sig uregelmæssigheder, må man give mere varme, indtil der igen opnås støt gang af motoren.

Uregelmæssighederne betyder ikke, at der nødvendigvis følger isdannelser, selv om det kan ske. På kolde dage kan en lille smule varme være nødvendig for at give rigtig fordampning af brændstoffet. Den mængde varme, der er nødvendig, afhænger af brændstoffets art og kvalitet.

Hvis der opstår isdannelser, må man ved første tegn herpå sætte fuld varme på. Når isen er smeltet, kan man forsøge, om man kan klare sig med mindre end fuld varme.

Hvis der danner sig mere is, end forvarmeren kan smelte, når der gives fuld varme, begynder det at knibe. Det sker imidlertid uhyre sjældent. Har man højde dertil (mindst 2—300 m), bør man trække gashåndtaget helt tilbage et øjeblik og derpå føre det frem igen til stillingen for normale marchomdrejninger. Så vil isen sandsynligvis hurtigt smelte; men der vil i de fleste tilfælde hurtigt komme is igen, så metoden bør kun bruges til at manøvrere maskinen til sikker nødlanding.

En anden metode er at trække blandingskontrollen ud (»give højdegas«) nogle få sekunder. Det får motoren til at »spytte« og derved både smelte og blæse isdannelsen væk.

Når der ikke er forvarmer-betjening

Ikke på alle motorer findes der forvarmer-betjening. På Cirrus Minor II motoren, der anvendes i KZ III og Auster Autocrat, kan man også under ugunstige forhold komme ud for isdannelser i karburatoren. Fabrikken har konstateret is med påfølgende fald i omdrejningstallet på 30 %. Det kan ske ved fuldgas, fordi der da udelukkende tilføres kold luft for opnåelse af størst mulig motoreffekt, men også ved en lavere stilling af gashåndtaget, selv om der da automatisk tilføres forvarmet luft.

Fabrikken anbefaler her den ovenfor angivne metode med at føre gashåndtaget hurtigt helt tilbage, holde det der et øjeblik og så atter forsigtigt føre det frem igen.

Gør selv Deres erfaringer

Hvis man ikke i praksis har været udsat for de omtalte uregelmæssigheder eller isdannelser, kan det være klogt at foretage en træningsflyvning en dag, hvor der er mulighed for at gøre disse personlige erfaringer i sikkerhed over sin egen flyveplads. Det kan være en uvurderlig træning, hvis man senere skulle komme ud for karburatorisning over en strækning med dårlige landingsmuligheder.



"BRISTOL" *Britannia*

BRITANNIA tilbyder en kombination af nyttelast og rækkevidde af helt nyt format.

Den fulde volumetriske nyttelast på 25,000 lb. kan befordres over en strækning på 4,000 miles; længste flyvestrækning er 5,550 miles, men selv for strækninger så korte som 500 miles er de direkte driftsomkostninger lave nok til at kunne konkurrere med de mindre luftlinere. Samtidig muliggør luftfartøjets aerodynamiske kvalitet, at alt dette kan udføres med rutehastigheder, som ligger et godt stykke over de nuværende gennemsnitshastigheder.

Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. & - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

173A

BEDSTE FLYVEMASKINE DER NOGENSINDE ER BYGGET

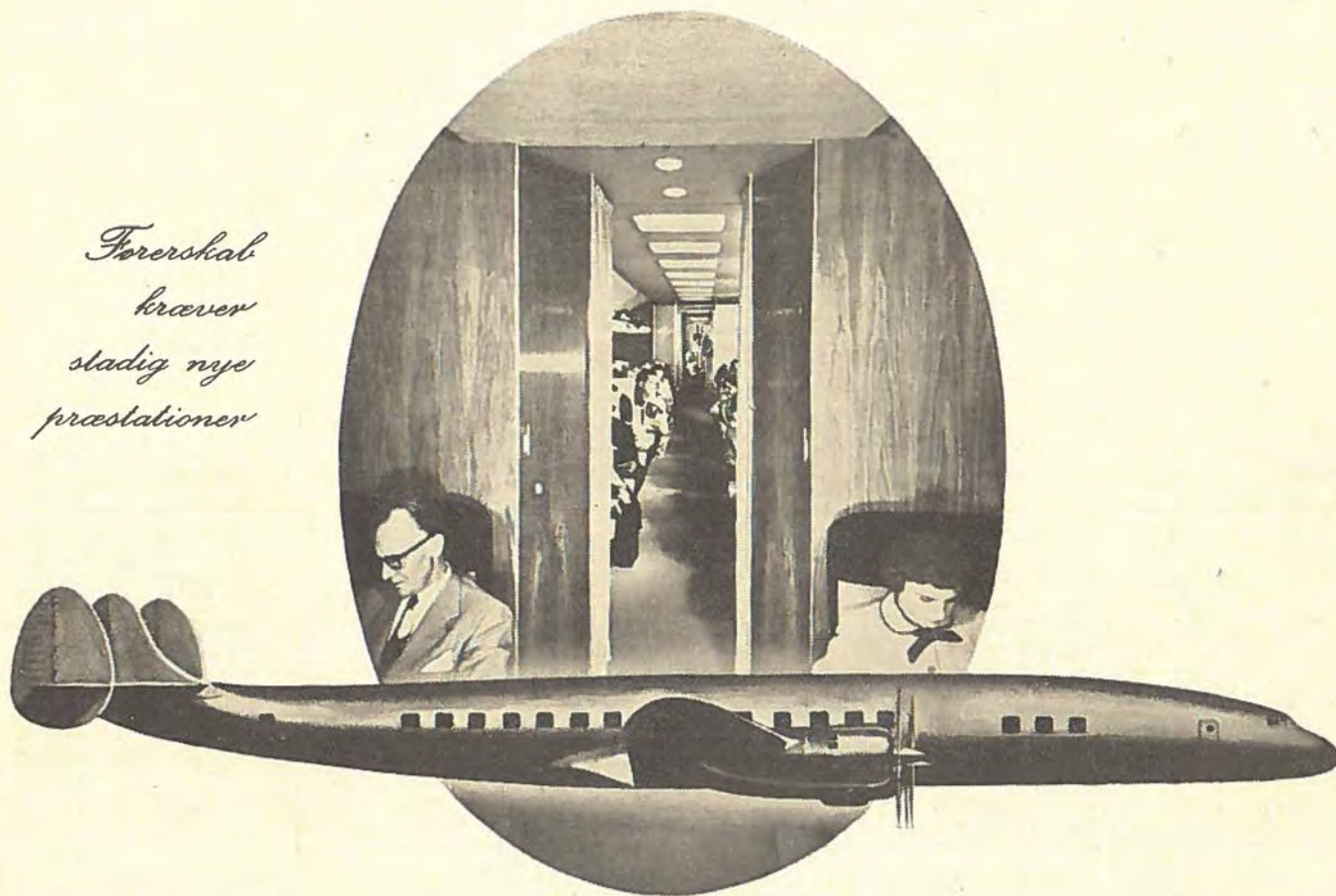
Lockheed Super Constellation
skaber ny verdensstandard for kvalitet.

Her er en luftliner, der er så enestående,
at passagererne ønsker at flyve med den gang efter gang. Den er
hurtig, pålidelig, rummelig og meget smuk — den er verdens bedste luftliner.

Vejledet af den berømte industritegner Henry Dreyfuss,
har Lockheed skabt en helt ny hygge i en luftliners kabine, og det er lige noget for de
verdensrejsende, der sætter pris på at flyve non-stop på ruterne.

Super Constellation vil blive taget i brug i 1953 mellem Amerika og Europa på KLM,
Air France og Trans-Canada Air Lines Ruter. Den vil også blive anvendt over andre af
verdenshavene af Air India, AVIANCA, Braathen, Iberia, Pakistan International
og Quantas. Ved første givne lejlighed vil passagererne forlange
Super Constellation service.

*Førerskab
kræver
stadig nye
præstationer*



Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA, AND MARIETTA, GEORGIA

Look to Lockheed for Leadership

Lockheed

SUPER CONSTELLATION KONSTRUERET TIL INTERNATIONAL OG OVERSØISK REJSEBRUG

Når Super Constellations i 1953 bliver sat ind på lufruter, hvor der er den hårdeste konkurrence i verden, vil de være de længste, største og smukkeste luftlinere, der nogensinde har været anvendt. Super Constellation har 4 fortræffeligt indrettede passagerkabiner, en luksuøst udstyret opholdssalon, et praktisk køkken og bar, 4 rummelige toiletter samt et rigelig dimensioneret besætningsrum og førerrum. Luftfartøjet er luftkonditioneret overalt.

Super Constellation er delt i en række rummelige kabiner, og det skaber en egen følelse af soliditet, som ikke tidligere er blevet opnået i nogen anden luftliner.

FORRESTE KABINE — Kabine nr. 1 er udstyret med stole, hvis ryglæn kan lægges helt ned, de er fortræffeligt polstrede, rummelige og ypperligt egnede til afslapning. Her, ligesom alle andre steder i luftfartøjet, nyder passagererne den form for komfort, som de sætter så megen pris på under en non-stop rejse.

HOVEDKABINE — Kabine nr. 2 med sin ekstra brede midtergang er usædvanlig rummelig. De skønne og smagfulde farver og linier er glimrende afstemt med de øvrige kabiner.

SALONEN — Kabine nr. 3 er absolut den mest tiltrækkende og bekvemmelige salon, der nogensinde har været indrettet i en luftliner. Stolene kan anbringes på forskellig måde, så man f. eks. kan hygge sig i et lille selskab på fire — eller man kan blande sig med andre grupper og spille kort eller nyde en drink.

KØKKEN OG BAR — Kabine nr. 4 støder lige op til salonen, og her er plads til flere af betjeningen på en gang, således at der kan sikres en hurtig betjening. Køkken og bar kan skilles fra med forhæng, når denne kabine benyttes som indgang.

BAGESTE KABINE — Kabine nr. 5 har en egen hjemlig hygge samtidig med, at man herfra kan se igennem hele luftfartøjets smukt udstyrede indre med dets mahognipaneler, dets enkle moderne linier og den behagelige farveharmonier.

Super Constellation er ikke alene den bedste, men også den mest »all round« luftliner, som nogensinde har været bygget. I løbet af nogle få timer kan den omdannes fra en første classes luksusliner til et tætpakket turistklasse-luftfartøj eller til en kombineret passager- og fragtflyvemaskine.

TRAFIKFLYVENYT

SAS's vinterfartplan

SAS har sat sin nye vinterfartplan i kraft, og målt i ton-kilometer bliver den 15 % større end sidste vinters fartplan. SAS vil i vintermånederne hver dag flyve en strækning, som svarer til 2½ gang jorden rundt. Selskabets rutenet er ialt på 206.000 km; den længste rute går til Tokio og er på 16.000 km, ruten til Santiago er 14.000 km, og når Nairobi-ruten forlænges til Johannesburg, kommer denne op på 10.600 km.

Af nyheder i fartplanen kan nævnes, at natpariseren for første gang gennemføres om vinteren, ovenikøbet med den forbedring at den vil blive fløjet med DC-6 med 60 passagerer. Desuden oprettes to nye nat-ruter, nemlig direkte København—Nice og København—Rom. Endvidere kommer der for første gang en rute til Barcelona foruden Madrid-ruten, og der vil daglig afgå en DC-4 direkte til Helsingfors.

Over Nordatlanten vil der for fremtiden blive sendt to fragtmaskiner om ugen til New York imod hidtil een; det bliver DC-4, som tager 6 tons fragt med. Turistklassen har fået navneforandring og bliver nu kaldt Globetrotteren. Den skal over Atlanten tre gange om ugen. Desuden kommer luksus-ruten fire gange ugentlig; det bliver det helt store. I maskiner, der kan tage 80 passagerer, bliver der indrettet plads til 34; det bliver med al tænkelig service undervejs og sovepladser til alle. Prisen bliver den samme som den nuværende standard-forbindelse, d. v. s. 1500 kr. dyrere end »globetrotteren«. Luksusklassen vil blive kaldt Royal Viking.

Pan American på Nordatlanten

Den 25. oktbr., et par dage før sit 25-års jubilæum, kunne Pan American meddele, at selskabet havde foretaget sin Atlanterhavs-flyvning nr. 40.000. Den fulgte ruten fra New York til Lissabon, d. v. s. den samme strækning, som flyvebåden Dixie Clipper fulgte den 28. juni 1939, og som dengang varede 22 timer. Denne gang var det en af »Super-Six Clipperne«, som PAWA kalder DC-6B, og rejsen varede kun 12 timer 55 minutter. I løbet af de 13 år, Pan American har beflojet Atlanten, har dets Clippere tilbagelagt over 843 millioner kilometer.

75 KLM-millionærer bliver dekoreret

På 33-årsdagen for KLM's oprettelse — den 7. oktober — fik 75 personer af KLM's flyvende personale overrakt en medalje af selskabets præsident, dr. A. Plesman. Medaljen fremstilles i guld, sølv og bronze og kan overræktes flyvere, flyvemekanikere, telegrafister, porsere og stewardesser, som har opnået henholdsvis 20.000, 15.000 og 10.000 flyvetimer. Ved den her nævnte lejlighed blev guldmedaljen overrakt tre flyvere, een tidligere flyver og een telegrafist.

SABENA åbner specielle fragtruter

Det belgiske luftfartselskab SABENA har åbnet tre nye fragtruter. Den ene går fra Bruxelles til New York og de to andre fra Bruxelles til Belgisk Congo (den ene forlænges til Johannesburg). SABENA gør sig store anstrengelser for at udvide luftfragtbefordringen; eksempelvis kan nævnes, at fragttindægten i 1951 var 36,8 % af den samlede indtægt. Selskabet har bestilt to nye fragtflyvemaskiner af typen Douglas DC-6A.

Air France på London-ruten

Det er lykkedes Air France at forbedre en hel del af sine eksisterende ruter, hovedsageligt ved indsettelse af større og mere komfortable maskiner. Således beflyves nu alle oversøiske ruter udelukkende med Constellation og hovedparten af de europæiske og nordafrikanske ruter med Douglas DC-4. I løbet af 1953 og tiden derefter vil disse

typer imidlertid blive udskiftet med Super-Constellation, Comet, Vickers Viscount og Breguet Deux Ponts.

Som eksempel på forbedringen kan nævnes, at der nu daglig kan beføres 600 passagerer med Air France mellem Paris og London, mod 450 forrige vinter.

Store ordrer

Pr. oktober 1952 kunne Douglas fabrikerne meddele, at firmaets samlede ordrer på det tidspunkt beløb sig til 1.950 millioner dollars. Af dette beløb gjaldt 88 % militære ordrer. Arbejdsstyrken var nået op på 60.000 mand.

Fra Københavns Lufthavn, Kastrup

Oktober-tallene fra lufthavnen udviser en vældig stigning i forhold til samme måneds tal forrige år. Der var ialt 51.018 passagerer (39.278 i 1952) og 4.366 luftfartøjer. For fragt, post og bagages vedkommende er tallene henholdsvis (tallene i parentes er for 1951): 711 (527), 220 (173) og 569 (386).

Comet-noter

De Havilland Comet bygges i øjeblikket på hovedfabrikken i Hatfield samt hos Short & Harland i Belfast. En tredje produktionslinie forberedes i øjeblikket hos de Havillands fabrik i Chester, der for tiden bygger dele til Comet.

Mens Comet 2 og 3 er udviklinger af den oprindelige Comet 1, bliver Comet IV en helt ny type, som muligvis bliver udstyret med den helt nye Rolls-Royce Conway motor.

En Comet havarerede for nogle uger siden under start fra Rom og mavelandede i forlængelse af startbanen. Ingen kom noget til — bortset fra Comet'en selv naturligvis. Der blev angivet forskellige årsager i de første rapporter, men senere blev det meddelt, at havariet ikke skyldtes fejl hos flyvemaskinen eller dens motorer.

GCA i Ålborg

Ålborg lufthavn er blevet vor første lufthavn, som er udstyret med Ground Controlled Approach, det moderne radar-landingssystem, hvorved man fra jorden kan dirigere flyvemaskinen ned til startbanen i dårligt vejr.

Det er dog ikke et civilt anlæg, som er installeret til brug for trafikflyvningen, men derimod et militært til brug for flyvevåbnet, der også har GCA i Karup. De tidligere anvendte instrumentlandingssystemer er nedlagt.

Kun trafikflyvning på Århus lufthavn

På grund af udbygningen af Århus lufthavn, Tirstrup, har den fra 10. november kun måttet benyttes til planmæssig, offentlig lufttrafik.

For flyvning med små maskiner er denne indskrænkning ikke alvorlig, da disse normalt anvender privatflyvepladsen Kirstinesminde.

Scandinavian Aircharter Agency

Under ledelse af hr. H. Davids Thomsen, som indtil fornylig var salgschef i SAS region Danmark, er der startet et luftcharteringsagentur under navnet Scandinavian Aircharter Agency med kontor i København.

Det nye firmas planer går ud på, indenfor de af myndighederne (luftfartsvæsenet) og IATA fastsatte rammer, at få arrangeret så mange charterflyvninger som muligt, dels med foreninger og dels gennem rejsebureauarrangementer. Som eksempel på, hvad en charterflyvning kommer til at koste, kan nævnes, at en passagermaskine København—Paris skal betales med ca. 17.500 kr. Da den kan medføre 50 passagerer, bliver det 350 kr. for hver frem og tilbage.

A2-MODELLER

I sidste nummer berettede Børge Hansen om VM i svæveflyvning i Østrig. Her fortæller han om sine tekniske erfaringer. Som bekendt vandt han i sommer danmarksmesterskabet med A2-svævemodeller

DET må glæde enhver dansk modellflyver at se, hvor stor udbredelse A 2-modellen efterhånden får, da reglerne for denne model oprindeligt er fremsat af danske modellflyvere. Typen stammer fra 1945, hvor *Per Weishaupt* foreslog at lave en model ca. dobbelt så stor som Wakefield-modellen til brug ved den nordiske landskamp. De nordiske lande blev enige om at bruge en model på 24—26 dm² planareal, 400 g minimumsvægt og kroptværsnit L²:300. Senere blev modellen indordnet under de internationale regler og blev til sidst i dens nuværende skikkelse godkendt af FAI til VM for svævemodeller.

Da vi således er pionerer for denne mo-

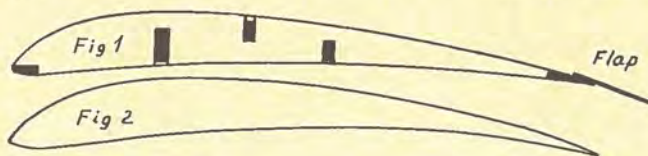
del, må vi passe på at holde os i toppen. Ganske vist har vi klaret os pænt ved de sidste VM, men konkurrencen bliver stadig hårdere, og der må arbejdes kraftigt med nye typer modeller, hvis vi fortsat skal klare os i konkurrencen. Alt for få går virkelig ind for denne type, der trods alt er den model, der er lettest at få til at flyve godt. Mange flyver i flere klasser og opnår sjældent gode resultater, fordi de ikke får tid til at koncentrere sig om en bestemt model.

Jeg skal i det følgende fortælle om modeller ved VM i Graz og ind imellem om egne og klubkammeraters erfaringer.

Når man er med som deltager, er det meget lidt, man får at se af de andre modeller. Under trimningen og konkurrencen er der ikke tid, og bagefter bliver det hele jo pakket ned i en fart. Jeg vil derfor kun fortælle om nogle af de bedste modeller og bagefter tage de øvrige samlet under et til slut.

De udenlandske modeller

Jeg begynder med jugoslaven *Gunic's* vindermodel. Det var helt igennem en god og gennemtænkt konstruktion, god til stille vejr og sikkert ikke helt dårlig i blæst. Modellen var bygget næsten helt i balsa og beklædt med tyndt »Modelspan«, der gav modellen en meget fin overflade. Kroppen var ca. 115 cm lang og bygget med meget kort næse for at få lang momentarm. Hvis man vil bygge en krop af denne type, må man nødvendigvis bygge i balsa, idet den lange bagkrop vil kræve alt for stor blyvægt, hvis man bygger i fyr og krydsfiner. Bagkroppen var tillige ret høj, hvilket sammen med den ret store V-form gjorde modellen meget retningsstabil, så den havde vanskeligt ved at kurve i blæst. Haleplanet var kun 18%, og profilet var Clark Y (80%). Planets spændvidde var ca. 170 cm med trapezformede ører og det var forsynet med torsionsnæse. Planprofilet var MVA 301 med 20% større undersidehvelving og af omtrent samme type, som vi bruger herhjemme. Planet var



Anvendelse af en »flap« til propellor-effekt. For neden det profil, der blev resultatet.

til at skille ad og sad fast i midterstykket ved hjælp af et aftageligt stykke 4 mm krydsfiner.

Tyskerne *Hacklinger* og *Sämann*, der blev henholdsvis nr. 2 og 3, havde vel nok de

Fra Graz: Øverst holdlederen Hans Hansen startende Arne Hansens model. I midten tyskeren *Sämann* og nederst *Gunic's* vindermodel.

mest interessante modeller. De var nærmest en blanding af vore og østrigerne. De havde østrigerne glid og tildels vore modellers startegenskaber. Kroppene var ovale balsa-kroppe ca. 130 cm lange med tværsnittet langt fremme og en lang tynd bagkrop. *Hacklingers* model var forsynet med turbolator lavet af et gummibånd påsat forkan-ten. Om turbolatoren forbedrer flyveegenskaberne er vanskeligt at sige, den skulle dog ikke være nødvendig ved de profiler, vi normalt bruger.

Østrigerne brugte igen i år de lange kroppe og planer med meget hvælvede profiler. Modellerne kan flyve meget fint, det kommer man ikke uden om; men de er alt for usikre til en konkurrence. De 2 m lange kroppe slår sig let, og det er umuligt at holde et konstant trim på modellen, når kroppen står som en flitsbue i luften. Startegenskaberne er også dårlige både i stille vejr og blæst, så jeg tror det bliver sidste år, østrigerne bruger den slags modeller. Deres profiler er udmærket til stille vejr, og det er sikkert værd at prøve dem sammen med en krop af normal længde. Det skulle ikke betyde noget for flyveegenskaberne, om man tager et par cm² af planarealet for at opnå tilstrækkelig stabilitet ved en kortere krop.

De franske, italienske, engelske og schweiziske modeller var som helhed ens. De var alle bygget i balsa. Kroppen var for det meste en firkantet kassekrop beklædt med balsa; brede rektangulære planer, nogle med tykke profiler, som vi brugte før krigen; stor V-form, der tillige med kroppens store sideareal gør en ordentlig kurvning og dermed ordentlig trimning umulig. Selvfølgelig var der modeller ind imellem, der efter vor mening viste noget af det helt rigtige.

Vore egne modeller

Uffe, *Arne* og jeg selv brugte omtrent de samme modeller, som vi har fløjet med de sidste par år. Det er modeller, der er bygget til at flyve i blæst og termik, men de klarede sig også godt i stille vejr. Trods lidt større synkehastighed end de bedste modeller nåede vi de samme tider, idet vi var i stand til at løbe med modellerne i fuld fart og på denne måde opnå tophøjde. Jeg vil dog fortælle lidt om *Nesdams* model, fordi denne ved et tilfælde måske vil komme til at betyde en helt ny udvikling inden for modellflyvningen. Ved bygningen af planet til denne model, en *Pjerri 69*, fik den 15 mm brede bagkant en nedadbøjet retning, således at den kom til at virke som flap. Dette bevirkede, at modellen i rolig luft fik en meget fin synkehastighed og stor stigeevne, så tider på over 5 min. i gennemsnit blev opnået! Senere har jeg selv prøvet med flaps. Jeg limede to stk. 15 mm brede 1/2

mm krydsfiner på oversiden af midterstykket af et gammelt plan, så de fik en vinkel på ca. 10° med flyveretningen.

Hvis man ikke vil bruge flap, kan man give profilet mere eller mindre flapeffekt, som vist på fig. 2.

Flyvetiden steg med ca. 25% i stille vejr. Om dagen i moderat vind viste modellen

(Sluttes side 234)

GIPSY QUEEN 30

power unit of the Heron

A simple, durable, reliable engine evolved by steady development from the Gipsy of a quarter-century ago, by the builders of the turbine which made possible the world's first jet airliner.



DE HAVILLAND ENGINES

NYT UDEFRA



Aero Commander er en forholdsvis ny flyvemaskine til forretningsbrug o. lign., som nu er i produktion i USA. Den er udstyret med to 260 hk Lycoming-motorer og har en rejsefart på 317 km/t. Der er plads til 6-7 personer. Prototypen fløj sidste år fra Oklahoma til Washington med fuld last på en motor. Venstre propel var afmonteret.

(A2-MODELLER, fortsat fra side 232)

også forbedrede egenskaber både med hensyn til glid og startegenskaber, bare den fik lov til at kurve i cirkler med ca. 30 m diameter. Modellen er ikke prøvet i stærk vind, og det er tvivlsomt, om flaps får nogen betydning her. Jeg vil dog advare mod at bygge faste flaps, da det er vanskeligt at finde den rette vinkel, men prøv med stilbare flaps. Længdestabiliteten bliver lidt ringere, og det er nødvendigt, at modellen kurver godt.

Gode råd til A 2-konstruktører

Tilsidst nogle råd til vordende konstruktører af A 2-modeller. Sorg altid for, at overfladen er så blank som muligt. Dette opnås ved mellem hver dopning at pudse beklædningen med ståluld og listerne med fint sandpapir. Kom et par dråber amerikansk olie i dopen, så spænder beklædningen ikke så stærkt. Beklæd den første halvdel af kroppen med ca. 1½ mm balsa og sørg for, at ingen spanter stikker ud, derved reduceres modstanden betydeligt. Sorg for, at forkanten passer til profilet og gør bagkanten så skarp som muligt. Forsyn altid modellen med kurveror. V-form ikke over 9-10 cm, finneareal ca. 0,8 til 1,0 dm² og prøv at få så lille et sideareal på kroppen som muligt. Brug et rigtigt haleplansprofil, det er næsten lige så vigtigt som planprofilet; brug et profil med ca. 6-7% tykkelse og ikke mere end 2% hvælving og spids forkant, så bliver det lettere at trimme modellen. Mange sværger til hvælvede haleplansprofiler, men ser man nærmere på de fleste, flyver de som regel med aftagende indfaldsvinkel og får derved hverken større stabilitet eller opdrift. — God arbejdslyst.
Børge Hansen.

Kapflyvningen England-New Zealand.

Det har vist sig, at interessen for denne lange kapflyvning, som skal finde sted i oktober 1953, har været meget stor. Den engelske Royal Aero Club, som står for arrangementet, har udsendt over 1.000 anmeldelsesblanketter til samtlige aeroklubber verden over. Hvor mange, der vil deltage, vides endnu ikke, fordi tilmeldelsesfristen først udløber den 31. januar 1953.

Flyvningen omfatter en hastighedskonkurrence og en transporthandicapkonkurrence. Distancen, der skal gennemflyves, er 20.900 km. I hastighedskonkurrencen er brændstofføfyldning i luften tilladt, men derimod ikke i den anden konkurrence. Deltagerne skal fuldende flyvningen inden for 168 timer.

Den kendte amerikanske flyver, miss Jacqueline Cochran, som deltog i kapflyvningen London-Melbourne i 1934, har meddelt komiteen, at hun er villig til at betale anmeldelsesgebyret til transportkonkurrencen under forudsætning af, at hun inden fristens udløb har ret til at ændre tilmeldelsen til at gælde hastighedskonkurrencen. Såfremt miss Cochran deltager i transportkonkurrencen, vil hun benytte en Convair med turbinemotorer, og hvis hun deltager i hastighedskonkurrencen, bliver hendes luftfartøj en Mustang jager, specielt ændret til formålet.

Helikopteren hjælper

De sidste tal, som Aircraft Industries Association i USA har offentliggjort om helikopterens redningsaktioner i Korea, siger, at mindst 14.674 syge og sårede er bragt i sikkerhed siden krigens begyndelse. Deraf noteres marinekorpset for 4.200, luftvåbnet for 4.952 og hæren for 5.522. Tallene for marinens helikopter-redningsaktioner foreligger ikke.

En troppstyrke på 1.000 mand blev for et par måneder siden afspærret fra omverdenen på en ø i Pukhan floden i det østlige Korea som følge af vældige oversvømmelser. Da hele øen var ved at blive sat under vand,

indsattes en styrke på 30 helikoptere fra marinekorpset og hæren, og den evakuerede samtlige 1000 mand i løbet af en eftermiddag.

Lufttransport er nr. 1

En formation på 25 moderne militære troppetransportmaskiner kan befordre 5.000 fuldt udrustede soldater ad luftvejen fra Boston i USA til den franske kyst, vende tilbage til Amerika og aflevere andre 5.000 mand i Frankrig, hurtigere end en almindelig transportbåd kan overføre 5.000 mand på en enkelt rejse.

Vulcan

Avro 698, bomberen med delta-vinge og fire Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer, der vakte så stor sensation under udstillingen og flyveopvisningen i Farnborough i september måned, har fået typenavnet *Vulcan*. (Vulcanus er navnet på den romerske gud for den hængende ild).

Nye FAI-rekorder

I FAI's sidste rekordliste er der adskillige svæveflyverekorder af interesse. Således har Will Coverdale slået rekorden for målflyvning med tilbagevenden til startstedet ved at flyve 419 km i Texas. Den gamle rekord indehavde svenskeren *Månsson*.

Og i Sydafrika har E. Dommissie med passager sat samme rekord for flersædede svæveplaner op til 436. Den gamle på 416 var russisk. Sydafrikanerne fløj Kranich 2, mens Coverdale fløj Schweizer 1-23.

Tyskerne, der engang næsten var enerådende i rekordlisterne, men som nu kun havde varighedsrekorden for flersædede tilbage, har slået den franske hastighedsrekord over 100 km trekantbane, idet Ernst-G. Haase med passager på Condor IV har opnået 80 km/t.

Den 26. august fløj en Canberra fra Belfast over Atlanterhavet og tilbage samme dag. Hele rundturen incl. mellemlanding varede 10 timer 03 min. (663 km/t), og turen Gander-Belfast varede 3 t. 25 m. (974 km/t).

Af nye modelrekorder kan nævnes, at en tjekkisk modelflyver *Husicka* har sat den absolutte hastighedsrekord op til 245 km/t med en jet-drevet model. Englænderen Wright har sat rekorden i F 1 op til 165,7 km/t.

Flyvepioneren, muremester H. A. Ehlers 60 år.

Den 29. november fejrede den tidligere militærflyver, nuværende muremester H. A. Ehlers sin 60-årige fødselsdag. Ehlers, der kom ind på hærens flyveskole i 1915, blev en dygtig og meget afholdt lærer for alle de unge flyvere, og han var tillige vor første hjemlige jagerflyver, idet han fløj den første N & W jager, der blev leveret flyveskolen i 1918.

Ehlers var i 1917 medstifter af foreningen Danske Flyvere, og han er det eneste medlem, der er tilbage af foreningens første bestyrelse. I alle de mange år, der er gået, har Ehlers omfattet Danske Flyvere med den allerstørste interesse, og alle hans jævnaldrende og de yngre flyvere har lært at værdsætte ham som en god og trofast kammerat.

Ehlers var i 1944-45 formand for Dansk Svæveflyver Union.

FLYV følger sin lykønskning til alle de mange andre gode ønsker, der er strømmet ind i anledning af 60-års fødselsdagen.

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.

Gloster Javelin

R.A.F.'s nye „All Weather“ jager
med stor aktionsradius



Gloster Javelin når med en fænomenal raket-lignende stigning op i kampområdet — brændstof, radar og den øvrige udrustning findes inden for dens glatte Delta-form.

Proportionen mellem kraft og vægt er usædvanlig høj, planernes belastning meget lille, hvorfor Javelin åbner nye muligheder for militærflyvningen.

Verdens første Delta-tvillingjet er en værdig efterfølger for Gloster Meteor, der nu anvendes af luftvåben verden over.

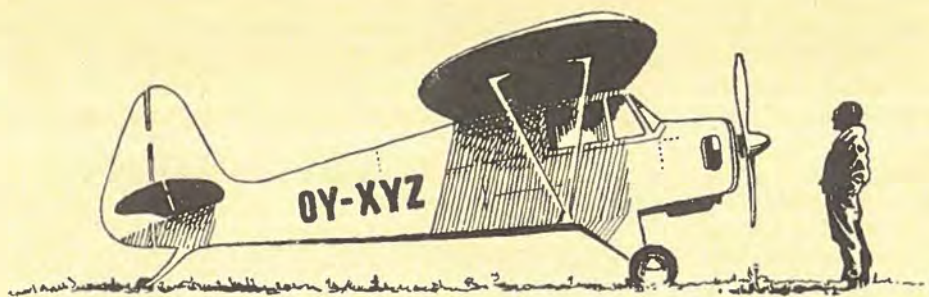
Gloucestershire, England.



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD.
Hucclecote.



MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY GRUPPEN/PIONER... OG FØRENDE I LUFTEN



Esso-råd til alle, der bruger FARVET BENZIN

Beskytte mod hvad?

Al farvet benzin er tilsat tetraætylbly (TEL) og er derfor særlig farlig. Farvet benzins giftighed virker f. eks. ved indånding eller gennem huden.

Beskyt Dem selv

1. Brug aldrig farvet benzin til afvaskning etc.
2. Farvet benzin på hud eller tøj afvaskes omhyggeligt.
3. Vask Dem godt, når De har arbejdet, hvor der findes afsætninger fra farvet benzin.

Beskyt Deres motor

Vil De beskytte Deres motor bedst muligt under en stilstandsperiode, bør De benytte lidt Esso Aviation Rust Ban 624, som indsprøjtes i cylindrene eller indsuges gennem karburatorens luftindsugning.



DANSK ESSO A/S

Fin linestyreret model



To billeder af Scandia-modellen med Viking-motorer.

De linestyrede modeller muliggør på en ganske anden måde end de fritflyvende bygning af flyvende skalamodeller. I udenlandske blade ser man ofte fotografier af store flotte skalamodeller.

Modellerne til holdkapflyvning skal som bekendt have en vis lighed med rigtige flyvemaskiner, men egentlige skalamodeller bygges sjældent herhjemme.

Som hosstående billede viser, er der dog

undtagelser fra reglen, bl. a. svæveflyveren Knud Christoffersen i Hornbæk, der har bygget denne smukke model af en SAAB Scandia. Der er dog enkelte afvigelser fra nøjagtig skalalighed af hensyn til flyveegenskaberne, bl. a. må installationen af de to 2.5 cm³ Vikingmotorer og disses propeller blive lidt anderledes.

Spændvidden er 1500 mm, længde 1005, vægt i flyveklar stand 1650 gram. Modellen løber med 12 m line ca. 1½ omgang på jorden, før den letter, og den lander, hvis den ene motor standser.

Modellen er bygget helt i balsa. Kroppen er beklædt med 2 mm balsa og planet med 1 mm. I førerkabinen er anbragt 2 „piloter“.

BØGER

Frank Zaic: 1951—52 Model Aeronautic Year Book. Model Aeronautic Publications, New York. 208 sider.

Før den anden verdenskrig var Frank Zaics årbøger berømt blandt modellflyvere over hele verden. Siden har han fået adskillige konkurrenter, men kan stadig være med. Den nyeste udgave omfatter i den første halvdel teoretisk stof, hvori der er en del interessant nyt, som vore mere fremskredne modellflyvere med udbytte vil kunne studere.

Den anden halvdel indeholder oversigts-tegninger af et stort antal modeller af alle mulige typer fra hele verden, tegnet på ensartet måde i Zaics nydelige streg. Der er 5 danske modeller med. Af særlig interesse er

en del russiske og ungarske verdensrekord-modeller.

Laidlaw-Dickson & Rushbrooke: Aeromodeller Annual — 1952. Model Aeronautical Press, Ltd., Watford. 160 sider.

Dette års Aeromodeller Annual er den femte i serien og opretholder samme høje standard som de foregående. Der er færre (men mere detaljerede) oversigtstegninger, men flere artikler, som er rigt illustrerede. Der er blandt andet skitser af en masse småting, som er meget praktiske at anvende ved bygningen af modeller og brugen af dem. Der er artikler om skalamodeller, motorer, startspil, propeller, samt om den nye fremdriftsform „ducted fans“, hvor man lader en motor drive en lille ventilator inde i et rør og derved kan få flyvende skalamodeller af jettflyvemaskiner. Der er også ordbog på fem sprog, profiler, konkurrenceresultater og rekordtabeller.

Kort sagt, bogen er fuld af værdifulde ting for modellflyverne.

»Tante Jutta fra Kalkutta«

Lørdag den 7. november havde Lufthavnens selskabelige Forening arrangeret en teateraften i Kastruplund, hvor nogle af foreningens medlemmer opførte den ustyrligt morsomme farce „Tante Jutta fra Kalkutta“. Og det skal siges til de optrædende amatørskuespilleres ros, at de gjorde deres sager godt. Det var en virkelig fornøjelse at følge stykkets tre akter — og publikum morede sig. Aftenen burde gentages for en meget større kreds.

Nyt klubmærke

Modellflyveklubben Ørnen i Næstved har fået nyt klubmærke, efter at den gamle Ørnen og den anden Næstved-klub Ternen er blevet slået sammen.



FLYVEVÅBNET

Kundgørelse for forsvaret

Orlogskaptajn *Jørgen Henrik Harms* er forsat til flyvevåbnet fra den 15/10 1952 at regne og indrangeret umiddelbart foran kaptajn *P. Sæbye*.

Af flyvevåbnets oversergenter indtræder efternævnte i *hærens fenrikskole*, klasse 1952/53-II:

E. N. Madsen ved østre flyvebasiskomm.

H. K. Nielsen " " "

H. Madsen " " vestre

Efternævnte befalingsmænd indtræder i fodfolkets reserveofficersskole 1952/53:

Oversergent *K. G. P. Schade* ved vestre flyvebasiskommando, samt

Sergenterne

F. B. Pedersen ved vestre flyvebasiskomm.

K. R. Nielsen " østre " "

B. Thomsen " " " "

FLYVEBØGER

ABC of Military Aircraft, 76 s. ill. silh. og foto	3.00
Military Aircraft of the USSR, 72 s. ill. silh. og foto	4.20
The Air League Aircraft Recognition Manual by C. H. Gibbs-Smith, 241 s. ill. silh. og foto	12.60
How and Why of Aircraft and their Engines, 124 s. ill.	12.60
Wing-Commander Guy Gibson: Enemy Coast ahead, 302 s.	9.00
Hans Ulrich Rudel: Stuka Pilot, eng. udg. 259 s.	15.25
Aero Modeller Annual 1952, 160 s. ill.	12.00
Jet Aircraft, hollandsk lommeatlas over Jetfly med holl., eng., fransk og tysk tekst. 64 s. ill.	4.50
HOBBYBOKEN 1953 — lige udkommet, modelbyggernes internationale år-bog, rigt illustreret	6.65
Kapt. John Foltmann: FLYVEBOGEN I/II, 1192 s. illustr., hæftet, nu kun Kun få eksp.	32.50
Ege & Elholm: Flyvemaskiner over Danmark, 96 s. ill.	6.00
JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT 1952-53 vil snart foreligge, format og udstyr som tidl. årg. Pris ca. 96.60 Send venligst bestilling snarest. Leveres eventuelt i 3 rater.	

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 2755 - 3955

Danmarks eneste specialforretning f. flyvelitteratur

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

KALENDER 1953

Modelflyvning:

- 1/1. Årsrekordår begynder.
- 19/1. Frist f. tilmeldelse til DM-B.
- 15/2. DM f. indendørs modeller (Kbhvn.).
- 1/3. Repræsentantskabsmøde (Århus).
- 8/3. 1. distriktskonk. (fritflyvende).
- 12/4. 1. distriktskonk. (linestyrede).
- 1/5. DM f. fritflyvende (Odense).
- 14/5. 2. distriktskonk. (fritflyvende).
- 14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).
- 3-8/8. Sommerlejr.
- 23/8. DM f. linestyrede (Århus).
- 13/9. Finale for fritflyvende modeller.
- 11/10. Finale for linestyrede modeller.
- 31/12. Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

- 15/3. Repræsentantskabsmøde (Odense).

Motorflyvning:

22. ell. 29/8: Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).

Diverse:

- 26/6—5/7. Udstilling. Paris.
- 7/9—13/9. Farnborough udstilling.

HANGARFLYVNING

FØRSTE:

trafikmaskine af helmetal var Junkers F-13. helmetal bomber byggedes af Boulton Paul i 1922.

engelske 2-motors flyvemaskine hed Short Triplane Twin. 1912.

til at transportere en auto i luften: Burnelli RB-2 i 1924.

engelske maskine startet fra vand var Avro D i 1911.

specielle dagbomber: de Havilland D.H.4. 1918.

2-motors i verden med trykkabine: Convair 240.

til at lande på hangarskib var Handley Page Hendon i 1927.

„luftens sovevogn“ hed Curtiss Condor. 1930.

RFC-maskine landet i Frankrig 13.8.1914: B.E. 2b.

helmetal 3-motors: Ford Trimotor fra 1928.

USA-forsøg med søplan foretoges med „The Loon“ i 1908.

tyske maskine nedskudt af amerikanerne i verdenskrig II var en FV 200 Kondor ved Island. Sejrherren: En Lightning.

USAF-fly over Tyskland, ligeledes en Lightning.

og sikkert eneste flyvemaskine tegnet i en enkelt week-end: Badger „X“ også kaldet Barnwells Weekender. 1919.

EGE.

Flyvnings Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

KZ 3

i fin stand købes eller lejes, tilbud med data. Bill. mrkt. 121 modt. FLYV's eksped., 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

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Central 13.404.

Redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, telf. Eva 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt,

Annoncepris:

Rubrikannoncer 70 øre pr. mm.

Fra KDA's arbejdsmark



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Nørre Farimagsgade 3, København K.
Telefoner: BYen 5348 og (ang. model- og svæveflyvning) PALæ 9852.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, lørdag 10—12.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET

Formand: Kommunelektor Knud Flønsted-Jensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Hostrups Have 60, telf. NOra 9011.

Vellykket Spaniensaften

Aeroklubbens mødeaften den 7. november havde atter samlet fuldt hus, og på grund af emnet var især mange svæveflyvere strømmede til fra hele landet.

Til indledning blev flyvedagspokalerne uddelt. Politikens vandrepokal for distance blev på Flyvestation Karup's vegne modtaget af overfenrik Vegenfeldt. Berlingske Tidendes vandrepokal blev modtaget af fabrikant Age Dyrh Thomsen fra Herning Flyveklub. Ekstrabladets vandrepokal kunne ikke på stedet overrækkes et medlem af Aarhus Svæveflyveklub, men blev på svæveflyverrådets vegne modtaget af Bent Halling til videre overrækkelse på svæveflyverrådets møde den påfølgende søndag.

Derpå holdt civilingeniør Aksel Feddersen et meget interessant foredrag om sin deltagelse i verdensmesterskaberne i svæveflyvning i Spanien. Man fik et godt indtryk af, hvordan det ser ud fra pilotens side, og Feddersen fremkom med mange nye oplysninger om konkurrencen. Han berettede med lune om de forskellige genvordigheder, danskerne kom ud for, bl. a. på grund af deres dårlige hjælpemateriel.

Bagefter vises en lille farvefilm, optaget af Werner Olsen fra Polyteknisk Flyvegruppe.

Aftenen sluttede med en rejsefilm fra Spanien, optaget og forevist af trafikkontrollør O. Mandal. Her fik man lejlighed til at se Spanien fra andre sider, og fik indtryk af de mange smukke bygningsværker og befolkningens levevis.

Nye medlemmer

Ingeniør H. P. Andersen.
Kontorchef O. Nansen.
Overassistent K. Bentsen.
Frk. Karen Braad Hansen.

Nye bøger til biblioteket

Jens Marinus Jensen: Polarflyveren Bernt Balchen.
Kenneth W. Gatland. Development of the guided missiles.
Laidlaw Dickson: Aeromodeller-Annual 1952.

KDA's emblem

Har De husket at købe KDA's smukke, nye emblem? Det koster kun 5 kr. Det er ægte forgyldt. Skriv eller ring til KDA's kontor.

Sæt et KDA-emblem på listen over juleønsker.

Den nordiske motorflyvekonkurrence i Oslo 1952

KDA henleder motorflyvernes opmærksomhed på, at hver af klubberne har fået tilsendt 2 eksemplarer af konkurrence-resultaterne fra Oslo. De medlemmer, som er interesseret i at sætte sig ind i konkurrencens nærmere detaljer, bedes henvende sig til de respektive klubber og låne et af de tilsendte eksemplarer.

DM i svæveflyvning næste år

Svæveflyverrådet har nedsat et DM-udvalg til at forberede næste års konkurrence om danmarksmesterskabet. Et andet udvalg har taget fat på forberedelserne af flyveskolen. Flyvedagskonkurrencerne går fra 1. april til 30. september, og repræsentantskabsmødet afholdes 15. marts i Odense.

Den årlige PFG-fest

Polyteknisk Flyvegruppe afholdt den 8.-11. sin årlige værkstedsfest med indbudte gæster fra mange andre klubber. Der blev vist film og fine lysbilleder fra Spanien. Derimod så man intet til den Olympia, som blev døbt ved festen for to år siden, men det oplystes, at den skal flyve før årets udgang.

Filmsaften i KDA

Torsdag den 11. december kl. 19,45 arrangerer KDA en filmsaften i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vestergade 10.

Der vil blive vist forskellige nye film, bl. a. nogle udmærkede film om Hiller-Helikopteren.

Mødeaften i Danske Flyvere

Husk mødeaften i foreningen Danske Flyvere tirsdag den 9. december. Der er andespil.

Danske Flyveres optagelsesfest

Lørdag den 25. oktober afholdt foreningen Danske Flyvere sin årlige optagelsesfest i Officersforeningens Selskabslokaler under ledelse af foreningens formand, direktør Knud Lybye.

Festen indlededes med afsendelsen af en telegrafisk hilsen til foreningens protektor, Hans Majestæt Kongen, og senere på aftenen indløb en tak fra protektoren. General-løjtnant Førslev holdt talen for de nyoptagne medlemmer og ønskede dem velkommen i foreningen, hvorefter formanden, direktør Knud Lybye overrakte dem foreningens emblem, og for første gang fik hver af de nye medlemmer tillige et smukt medlems-diplom. (Dette diplom kan iøvrigt købes af tidligere optagne medlemmer ved henvendelse til generalsekretæren. Det koster 10 kr.)

Optagelsen omfattede i år ialt 41 nye medlemmer, nemlig følgende:

Militærflyver K. Abildskov
Journalist A. Christiansen
Bagermester L. M. van Hauen
Civilingeniør C. Johansen
Linktrænerass. K. Sloth
Mekaniker J. M. Christensen
Flyverløjtnant B. Aa. Holmgaard
Flyverløjtnant S. Aa. Larsen
Cand. jur. S. H. Topsoe-Jensen
Civilingeniør, direktør E. Dessau
Flyverløjtnant N. S. Andersen
Flyveinstruktør J. Thinesen
Fabrikant E. C. P. Jensen
Erhvervsflyver B. P. Nielsen
Direktør M. E. Christiansen
Møbelhandler E. Brorup
Flyverløjtnant J. Aagaard
Søløjtnant P. E. Andersen

Flyverløjtnant P. A. Andersen
" J. O. P. Andersen
" B. E. Bøhr
" K. L. Christensen
" R. S. Hansen
" H. O. Hansen
" P. R. Hansen
" M. V. Hansen
" I. H. Jensen
" J. H. Jensen
" T. H. Juncker
" P. Jørgensen
" J. M. B. Jørgensen
" M. H. Koudal
" J. M. Nielsen
" O. S. Nordland
Premierløjtnant S. O. Nielsen
Flyverløjtnant O. Ohlsson
" P. S. L. Olsen
" B. L. Pedersen
" F. W. Petersen
" T. Schmidt
" E. P. Schneider

Slutresultatet af distriktskonkurrencerne 1952 (linestyrede modeller)

Finalerne for linestyrede modeller i distriktskonkurrencerne den 12. oktober blev alle steder gennemført på dagen. Dog deltog 2. distrikt ikke, hvorimod 4. distrikt deltog for første gang, men det er ikke nok til at komme i betragtning i slutresultatet. Også 6. distrikt havde god deltagelse denne gang.

Vi bringer her de endelige resultater med vinderne af KDA's vandrepokaler fremhævet. Også her gælder det, at hvis man savner navne, skyldes det sikkert, at de ikke har opfyldt minimumsfordringerne.

Af 80 klassedeltagere har kun 6 gennemført samtlige tre konkurrencer, 17 var med i 2, mens de resterende 57 kun var med en gang. Kun 1. og 3. distrikt gennemførte alle tre gange.

Resultaterne anføres i points som summen af hastighederne eller kunstflyvnings-points ved det gennemførte antal konkurrencer.

1. distrikt: F: Jan Hackhe (111) 464, A. Sørensen (111) 462, Holm Jørgensen (111) 417. — G: A. Bendixen (118) 604, J. Hackhe 512, O. Balslov (111) 242.

2. distrikt: F: Kaj Vendelbo (207) 245, Kurt Nilsson (211) 177, H. I. Andersen (208) 135. — G: Kurt Nilsson 437, H. I. Andersen 276.

3. distrikt: G: Kurt Sandgård (301) 232, Ib B. Hansen (301) 116, P. Baier (301) 101.

5. distrikt: F: Egon Madsen (506) 179. — G: Egon Madsen (506) 525, Steen T. Nielsen (506) 438, Holger Eriksen (506) 303.

6. distrikt: G: Ove Abildgren (618) 193.

Sportsflyveklubbens teoriskole

Sportsflyveklubben har netop afsluttet sit 27. teorigkurs for vordende privatflyvere. Der var ca. 40 deltagere. Kursus gennemførtes med støtte fra KDA. Klubben afholdt først i november en vellykket andespilafte, som kursusdeltagerne også deltog i.

Som det har været tilfældet ved de senere kursuser, anvendte man i aerodynamikundervisningen Shell's fortreffelige instruktionsfilm „Hvordan flyver man?“.

Diplomfester

Efteråret er diplomfesternes tid. Således holdt Viborg Svæveflyveklub diplomfest den 8. november og Ringsted Svæveflyveklub den 15.

Kranich til Birkerød

Birkerød Flyveklub har købt en havareret Kranich 1, som man nu vil til at bygge op.

Abonnementsafgiften for FLYV opkræves i december måned. For at undgå standsning i forsendelsen beder vi Dem derfor indløse vor postopkrævning første gang den præsenteres.



ACHIEVEMENT

More than
12,000 gas-turbine engines
have been built to
Rolls-Royce
design.

ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY



DANMARK — Kronborg Slot, som Shakespeare gjorde verdensberømt med sin Hamlet.



CANADA — Totempæle i Thunderbird Park, Vancouver Island.

Kun timers afstand pr. fly

Den mand, som flyver, kommer først! Og det er ofte meget vigtigt, når det gælder forretning! Det er også vigtigt at gøre sig klart, at de penge, De sparer, når De flyver, kan betale Deres billet. Ja, De sparer indvundet tid til forretninger — og De sparer på måltider, drikkepenge, ekstraudgifter.

Flyvning er også meget lettere (der er ingen grænser at overskride i luften!). De når Deres bestemmelsessted hurtigt — i løbet af timer. Og hvor det gælder komfort, er der intet, der kan måle sig med vore dages moderne passagermaskiner som den store Douglas DC-6. Næste gang, De skal rejse — så flyv! Det er den måde at rejse på, der betaler sig bedst!

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsamm

STOL PÅ DOUGLAS ... GENNEM 32 ÅR VERDENS STØRSTE FLYVEMASKINE-PRODUCENT • MILITÆRE OG CIVILE TRANSPORTMASKINER • JAGERMASKINER • ANGREBSMASKINER • BOMBEMASKINER • FJERNVÅBEN • ELEKTROTEKNISK UDSTYR • FORSKN



FLYV DOUGLAS DC-6

med disse verdenskendte luftfartselskaber:

AA Argentina - AMERICAN U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - BRANIFF U.S.A.
CMA Mexico - CPA Canada - DELTA U.S.A.
KLM Holland - LAI Italien - NATIONAL U.S.A.
PAL Philippinerne - PANAGRA U.S.A.
PAN AMERICAN U.S.A. - SABENA Belgien
SAS Danmark, Norge, Sverige - *SLICK U.S.A.
*SWISSAIR Svejs - *TAI Frankrig
UNITED U.S.A. - *WESTERN U.S.A.

* I nær fremtid † Kun fragt
Mange af disse — og andre store luftfartselskaber
flyver også med de driftsikre Douglas DC-3'ere
og DC-4'ere.