FLYV

OFFICIELT ORGAN

FOR

KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:

kaptajn JOHN FOLTMANN

---

26. ÅRGANG 1953

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

Årsrekorder 38

Aeroklub, Kgl. Dansk.. 18, 26, 38, 58, 78, 83, 91, 98, 130, 144, 150, 170, 184, 185, 194, 199, 214, 238, 252, 262
Aero O/Y 86
Aero-Reklame 250
Aerosport 18
Alder for flyvere 25
Ansvar ved skadeforvoldelse 236
Armstrong Whitworth Meteor 11 1, 5, 65
Auster Aiglet 122
Auster Aiglet Trainer 224, 254
Aviation Trader Accountant 164
Avisflyvninger i stor stil 250
Avro Atlantic 142
Avro Vulkan 200
Avro 707 C 200

BEA 210
»Begrænsede« svæveplaner »udvides«.. 143
Bell 47 ..... 9, 163, 245
Bell 61 og 200 47
Birkerød Flyveklub 98
Blackburn Firebrand 8
Blackburn Y.B. - 1 8
Boeing B-29 6
Boeing B-47 ..... 21, 110
Boeing YB-52 234
Boulton & Paul P 111 A 200
Bray, Arthur 163
Breguet Vultur 8
Bristol 173 ..... 46, 164, 200
Bristol 181 47
Byggemetoder, Moderne 166
Bøger 32, 52, 92, 232, 260

C-diplom, Første dansker med intern... 146
Convair 340 ..... 45, 86
Cumulus og Cirrus (svævepl.) 72

Dansk Luftfart Service..... 36
Danske Flyvere..... ..... 14, 18, 38, 43, 58, 78, 98, 238
Dassault Mystère 156
DDL 48
De Havilland Comet 48, 56
Distancesvæveflyvninger over 100 km.. ..... 143, 188
Dittmar HD-53 148
DM - modelflyvning 76, 90, 112, 212
DM - svæveflyvning 72, 90, 130, 143, 157, 186

Side

Dobel, Poul 142
Douglas of Kirtleside, Lord 38, 46
Douglas Skyray 232
Douglas Skyraider 8
Douglas Skyrocket 6
Douglas XA3D 8, 25
Douglas Skyshark 8
Douglas DC-6 A 226
Douglas DC-7 164
Dronning Juliana i Danmark 140
Duke, Neville 232, 252
dyre, Hvorfor er flyvemaskiner så 165
Dyhr Thomsen 175, 214, 232, 238

Eagle Aviation 253
EON Olympia 208
English Electric Canberra 110

Fairey Firefly 7 8
Fairey Gannet 8
Fairey Rotodyne 164
FAI's modelkommission 12, 16
FAI-kongressen i Haag 139, 149
Faldskærmsudspring, Et dramatisk.... 186
Farnborough 199
FLYV 25 år 103, 104
Flyvedagskonkurrencerne (motor) 119, 136
Flyvedagskonkurrencerne (model) 90, 234
Flyvedagskonkurrencerne (svæve-) 51, 78, 90, 125, 148, 170, 194, 214, 233, 261
Flyvelotteriet 63, 82, 88, 89, 130, 150, 160, 194
Flyvestævner 135, 136, 192, 224
Flyvevåbnet 3, 5, 37, 46, 64, 65, 66, 90, 91, 122, 142, 163, 175, 177, 180, 188, 192, 207, 221, 234, 245, 260
Fokker F. VII a 36
Folkeuniversitetet 38
Fouga Magister 156
Fragtflyvning 87
Fredericia flyveplads nedlagt 140

Gloster Meteor 65
Gløderørsmotorer 34
Greif I & II 10
Grumman Albatros 221
Grumman Guardian 8
Grunau Baby III 10
Grønland, Kortlægning af 245
Guld-diplom 125
Guld med 3 diamanter 213

Handley Page Victor 25, 49, 200
Hansen, Åge Hedall 43

Side

Hansen, Michael 18
Havdrup, De er vakse i 168, 262
Hawker Hunter 24, 200, 252
Hayhow, T. W. 122
Helibus-stoppested, Ved et 253
Helikoptere 9, 23, 46, 47, 71
Hiller 47, 71
Hiller Hornet 68
Holstebro flyveplads 256
Hughes XH-17 47
Hurel Dubois HD-31 155
Hæderspris, FLYV's 119, 142

Ibsen, Hjalmar 26
ICAO's hjælpeprogram i Thailand .. 219
Indenrigsflyvning, Dansk 226
Instrumentflyvning 43, 140

Jensen, Harald Wermuth .. 119, 142, 157
Jensen, Povl 26, 91, 139
Johansen, A. Edsen 54
Jugoslavien, Svæveflyvning i 230, 259
Jydsk Aero Import A/S 51

Kalender 16, 37, 58, 77, 97, 129, 149, 169, 193, 213
Kaiser Ka-1 10
Kaiser Ka-2 122
KLM 48, 91, 122, 140, 226
Kloten, Lufthavnen 122
Klubadresser 144
Konkurrencer i mange lande 208
Krebs, Georg 18
Krumme bæreplan, Det 49
Kvindeligt Flyvekorps 90, 180
KZ-III forøget fuldvægt 140, 178
KZ-V 114
KZ-VI 114
KZ-VII (U 8) 54, 178
KZ-10 Mk. 2 ..... 64, 224
KZ-11 114
Københavns flyveklub 262
Københavns lufthavn .. 13, 21, 48, 91, 122, 135, 140, 164, 192, 210, 226, 253

Landbrugsflyvning 43, 78, 137, 164
Larsen, C. C. 5
Larsen, L. C. 37
Lo - 100 Zwergreiher 10
Lockheed jetliner 13
Lockheed Super Constellation .. 87, 182
Lockheed T-33 91

Side

Lufthansa 48
Lufttrafikregler 226, 248
Luftveje 162, 226
Lydmuren 23, 246

Madsen, K. R. 130
Martin Mauler 8
MATS 28
Mc Culloch MC-4 71
MIG-15 ..... 64, 140
Ministre, Flyvningens nye 226
Modelflyvning 12, 18, 34, 53, 74, 76, 90, 96, 112, 146, 166, 170, 186, 190, 194, 206, 212, 228, 234, 236, ... 261, 262
Morane Sauliner MS 733..... 156
Morane Sauliner MS 755..... 156
Musger Mg-19 125

NATO-flyvemaskiner 110
NATO-flyvestævne 192
New Zealand, Brev fra 177
New Zealand race .... 25, 66, ... 86, 90, 192, 204, 226, 253
Nord Noratlas 140, 155
Nord NC-856 156
Nordisk Motorflyvekonkurrence 170, 192, 202, 207, 238
North American F-86 D 9, 91
North American Savage 8
North American FJ-2 63
Notam-Danmark 37, 54, 92, 169, 192, 213, 236, 256, 261
Nytårsønsker 3

Odense Flyveklub 98
Officersskole, Flyvevåbnets 3
Operation "Heads Up" 221
Orkester, USAF 170, 185, 194
OSTIV 90

Percival Proctor 119, 250
Piasecki PD-22 47
Piasecki XH-16 47
PIK-11 202
Pionertiden er forbi 219
Piper Cub 106
Polarhavet, I trafikfly over 26
Polyteknisk Flyvegruppe 91, 98
Prandt, Ludwig 207
Privatflyvernes radioproblemer 256
Privatflyvning 91

Side

Privatflyvningens vanskeligheder 178
Publikumsopvisning i modelflyvning .. 146

Radioproblemer, Privatflyvernes 256
Radiostyring 52, 76
Rallyer 170, 210
Rasmussen, Erik 210
Redningsbåd i faldskærm 70
Reklameflyvning 250
Rekorder (FAI) .. 9, 11, 58, 71, 110, 168, 169, 192, 204, 210, 232, 235, 246
Rekorder (DR-modelfl.) 146, 170
Rekorder (DR-motorfl.) .. 110, 136, 232
Rekorder (DR-svævefl.) 30, 72, 175, 238
Repræsentanstkabsmøder 74, 98
Republic Thunderjet 66
RI-kursus 77, 90
Rolls-Royce Avon 25

SAAB Safir 156
SAAB 32 9
SABENA 31, 110, 122, 253
Sansebedrag årsag til flyveulykker .. 108
SAS 13, 26, 31, 48, 71, 91, 122, 140, 226
Saunders-Roe Air Horse 47
Scheibe Spatz 10, 51
Scheibe Specht 122
SE-2010 Armagnac 155
Sejr og nederlag 199
Short SB-3 8
Short SB-5 ..... 9, 199
Short Solent 177
Siebel 204 D 207
Signalbestemmelser 92
Sikorsky, Igor 25
Sikorsky S-55 253
Sikorsky S-56 47
Sikkerhedsattester 13
Silver City Airways 48
SIPA 200 Minijet 156
Skandinavisk Aero Industri 114
Skovlunde 91, 135, 224
Slingsby Skylark 148
SM-blade 11
Smith, Helge 5
SO-9000 Trident 156
SO-6026 Espadon 156
SO-1220 Djinn 156
SO-30 P 155
SO-4050 Vautour 156
Sommerlejr (modelflyve-) .. 12, 130, 186
Sovjets militære virksomhed i arktis .. 138

Side

Sportsånd 155
Sportsflyveklubben 78, 98, 106, 135, 178, 192, 224, 262
Stednavneforkortelser 164
Svæveflyveklubberne, Fra .. 214, 238, 262
Svæveflyveskolen 51, 78, 85, 90, 130, 148, 194
Svæveflyvning 10, 17, 30, 38, 72, 74, 90, 120, 125, 143, 148, 157, 168, 175, 208, 230, 259, 261
Svæveplaner 10, 50 51, 72, 94, 122, 143, 148, 230, 259
Sylvest Jensen 68, 78, 207

Temco T-35 71
Thailand, ICAO-hjælp til 219, 260
Tholstrup, H. 31
Tipsmidlerne 150
Trafikfly, Valg af 45
Trafikflyvenyt 13, 31, 48, 71, 90, 210, 226
Troppetransport 9
Tryde's samling 213
Tuborgfondet 142
Turistklasse — Luksusklasse 243
Tysklands-kommissionens rapport 50

Udstilling på Bornholm 70
Udstilling i Paris 9, 155
Udveksling med CAP og ACLC 9, 68, 130, 150, 184, 185, 204, 214
Ulykker 54, 64, 90, 122, 142, 163, 175, 180, 192, 207, 234, 260

Vickers Supermarine Swift IV 246
Vickers Valiant 66
Vickers Viscount 13, 45, 86, 91, 210
Vickers 1000 48
VM i modelflyvning 146, 190, 192, 199, 206, 228
VM i svæveflyvning 148, 168

Weihe 10
Werber, A. 31
Westenholz, H. 4
Westland Wyvern 8
Westland W 80, 85 & 90 47
Wright, Brødrene, løser flyveproblemet 243

Zeuthen, K. G..... 224
Zürich's nye lufthavn Klosten 222

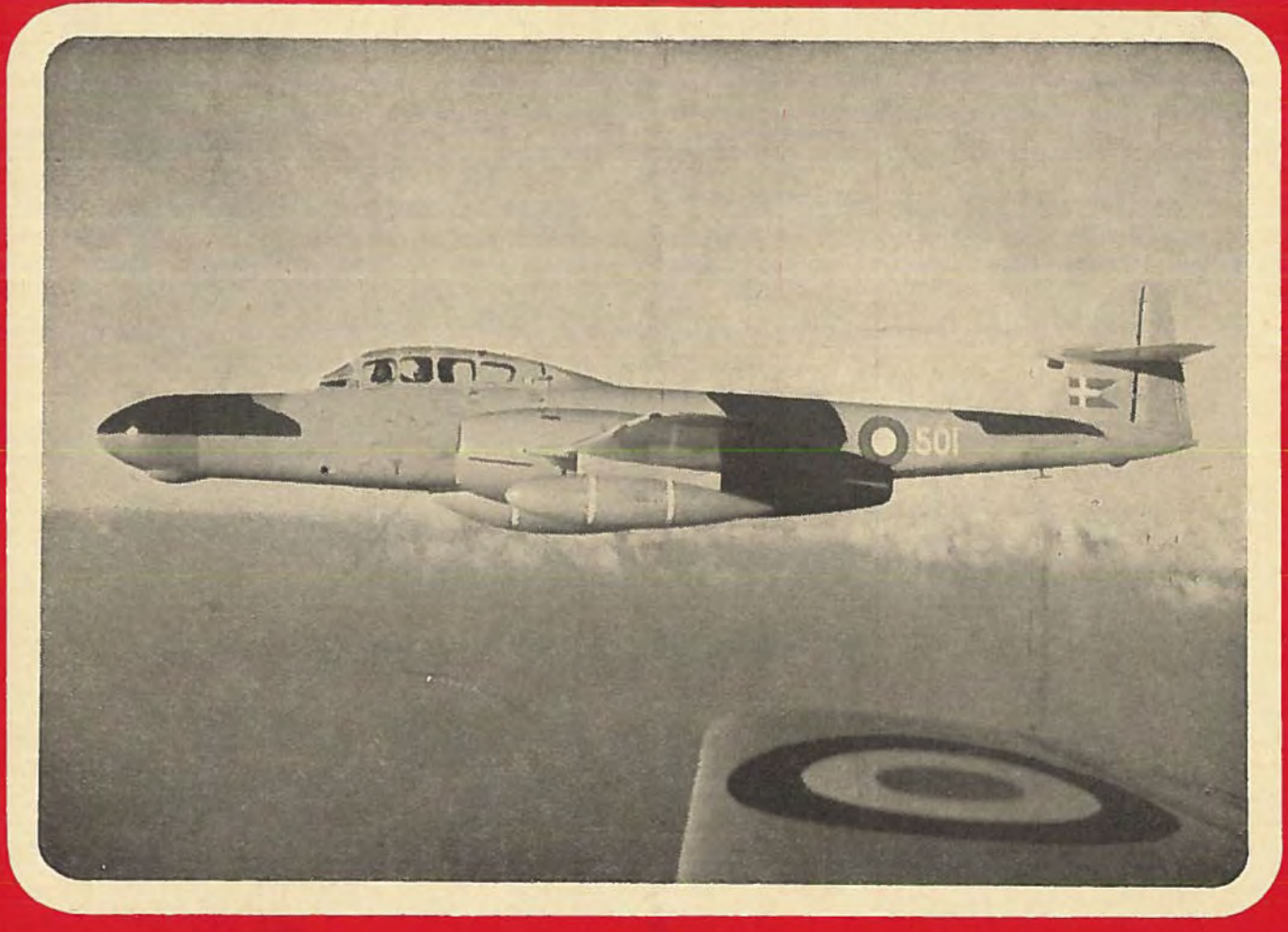
Østergård Vejvad 70
Østrig, Besøg i 17

EJVIND CHRISTENSEN, KØBENHAVN V.

BIBLIOTEKET

FLYV

26. ÅRGANG — JANUAR 1953 — PRIS 75 ØRE



De første af flyvevåbnets nye natjagere er nu ankommet til Danmark. De er af typen Armstrong Whitworth Meteor N.F.11, som er den fjerde Meteor-version, vi anvender i Danmark.

1

INDHOLD:

Flyvevåbnets officersskole ★ Jeg fløj Skyrocket ★ Ensædede tyske svæveplaner ★ Foreningen Danske Flyvere ★ Minder fra modelflyvernes sommerlejr

FLYV

OG

KONGELIG DANSK AEROKLUB

ønsker læsere og medlemmer et

GODT NYTÅR

Har **De** skaffet KDA nye medlemmer i 1952?

Vi skal have **endnu flere** nye i 1953!

FLYV

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

Nr. 1 | Januar 1953 | 26. årgang

NYTÅRSØNSKER

PÅ tærsklen til det nye år skal der rettes en tak til de mange flyveklubber rundt om i landet for det arbejde, der har været gjort for at støtte og fremme interessen for flyvning. Antallet af klubber, som er tilsluttet KDA, beløber sig til eet hundrede, og indenfor så at sige alle disse klubber har der været præsteret et stort og påskønnelsesværdigt arbejde. Denne tak gælder selvfølgelig alle indenfor de enkelte klubber, men i særlig grad henvender den sig til bestyrelserne — og først og fremmest til den eller de mænd i bestyrelsen, som har trukket læsset. Det er nu engang sådan, at foreningsarbejdet teoretisk udføres af alle, men i virkeligheden bliver det af nogle få personer med formanden i spidsen. Det er ofte et arbejde, der kun fører utak med sig som løn, men det er et arbejde, som må og skal gøres, hvis den sag, som vi alle arbejder for, flyvningens fremme, ska blive ved med at vokse.

Der er selvfølgelig skuffelser og modgang, som må overvindes; men det hører nu engang med til udviklingen, og i mange tilfælde styrker det energien, når man konstaterer, at man har evne og vilje til at komme videre. Og sådan skal det også være. Det er aldrig godt at få for meget forærende. Derfor har KDA det nytårsønske til alle de tilsluttede klubber, at det stadig må lykkes hver enkelt af dem at finde gode og ansvarsbevidste mænd til ledelsen af de respektive klubbers arbejde, således at det gode samarbejde, der er kommet i stand mellem KDA og alle klubber, må fortsættes og vokse sig større og stærkere til gavn for alle parter.

Glædeligt nytår!

FLYVEVÅBNETS OFFICERSSKOLE

Besøg i Rungsted, hvor flyvevåbnets officerer bliver uddannet

For omkring to år siden bragte vi i FLYV en serie artikler om flyvevåbnets skoler, både om mekanikerskolen og om flyveskolerne fra elementærskolen på Avnø til omskolingen på Meteor-jagerne. Senere har vi bragt et par artikler fra uddannelsen af danske flyvere i USA. Tiden er nu moden til at fortælle lidt om flyvevåbnets officersskole, der ifjor afleverede sit første hold og nu er i fuld gang med det andet.

FLYVEVÅBNETS officersskole (FOS) har til formål at give flyveofficerer (r) af flyverlinien, der har gjort tjeneste i mindst 1 år som flyverløjtnant, en sådan uddannelse, at de er kvalificerede til at indtræde i flyvevåbnets linie som tjenestemænd. Deres samlede uddannelse skal stille dem på lige fod med unge linieofficerer i hæren og søværnet.

Medens de to andre forsvarsgrenes officersskoler er traditionsrige gamle institutioner, måtte flyvevåbnet efter oprettelsen i 1950 begynde helt på bar bund med at skabe sin officersskole, oven i købet på et tidspunkt, hvor hele flyvevåbnet selv var i støbeskeen.

Ved nytårstid 1951 tog man fat på opgaven, som blev overdraget oberstløjtnant *H. Westenholz,* der indtil da havde været chef for elementærflyveskolen. På dette tidspunkt begyndte de første hold flyvere, der var uddannet efter krigen, at nærme sig tidspunktet for udløbet af deres femårige kontrakt.

Det var klart, at det ikke i disse travle opbygningsår var muligt at gennemføre en så langvarig uddannelse, som man giver på de to gamle officersskoler. De beredskabsmæssige krav til flyvevåbnet i forbindelse med den store mangel på officerer og flyvere gør det umuligt at undvære de unge flyveofficerer i mere end 8—9 måneder. Af hensyn til deres personlige flyvetræning må

Måltiderne indtages under stilfulde former i en smuk spisesal.

Der slås smut ved Øresund i et frikvarter uden for skolebygningen.

de heller ikke være længere borte fra den aktive flyvning.

Dette gør i overgangsårene en afkortet officersuddannelse nødvendig, og uddannelsens omfang og varighed er nedskåret til det minimum af tid, som sikrer et forsvarligt resultat. Dette stiller særligt store krav både til lærere og elever.

Flyvevåbnets officerskursus

For optagelse på skolen måtte man stille det krav, at de pågældende flyvere havde matematisk studentereksamen og mindst 1 års tjeneste som flyvere eller navigatører. Mange havde imidlertid kun realeksamen eller tilsvarende eksamen, og det første man gjorde, var derfor at oprette et forberedelseskursus for disse. Dette begyndte i april 1951. Da man ikke kunne undvære flyverne ved eskadrillerne, måtte undervisningen etableres ved siden af deres normale flyver- og stationstjeneste.

Undervisningen blev etableret for Karupflyverne i Viborg Katedralskole, for flyverne fra Værløse og Københavns på flyvestation Københavns og for Avnø på Vordingborg Gymnasium. Som lærere fungerede adjunkter og lektorer fra gymnasier i de tre byer. Undervisningsplanen blev lagt efter forhandlinger med bl. a. de to andre officersskoler samt med undervisningsinspektøren for gymnasieklasserne.

Selv om man tilstræbte at nå en standard på linie med en matematisk studentereksamen, måtte man dog begrænse sig til fem fag, nemlig matematik, fysik, historie, engelsk og dansk.

Det er naturligvis overordentligt vanskeligt at gennemføre en sådan undervisning ved siden af den normale tjeneste. Eksempelvis kan nævnes, at eleverne fra Avnø måtte tage ind til undervisning i Vordingborg fra kl. 0545 til 0745, og i København medførte elevernes deltagelse i Grønlandsflyvninger naturligvis også afbræk i undervisningen — — selv om en af lærerne i nogle uger kom med til Grønland og henlagde sin undervisning dertil!

Trods alle vanskelighederne lykkedes det dog takket være interesse og energi både fra lærernes og elevernes side at få kursus gennemført med tilfredsstillende afsluttende prøve, således at eleverne kunne træde ind på selve officersskolen.

Ordningen fortsættes på baggrund af de indvundne erfaringer og med lidt mere tid til rådighed. Således er der i øjeblikket tilsvarende kursus i gang i Ålborg og København. De begyndte i november og varer til sidst i oktober.

Officersskolen kommer igang

Blandt de mange problemer i forbindelse med oprettelsen af skolen var spørgsmålet om egnede lokaler. Oberstløjtnant Westenholz søgte alle mulige steder, men uden resultat, og imens nærmede den dato sig, på hvilken skolen skulle begynde.

Først 28 dage før lykkedes det. Man lejede sig ind i et strandvejshotel på Rungsted kyst. Det ligger nogenlunde centralt i forhold til København og Værløse og især tæt ved flyverkommandoen i Vedbæk. Det er en fin gammel herskabelig bygning, som ligger lige ud til Øresund. I stuen er der messe med en spisesal, der er fælles for skoleofficerer og elever samt en dagligstue for hver af disse kategorier. Endvidere vagtlokale m. m. På første sal har skoleofficererne deres kvarterer og kontorer, og på anden sal bor eleverne i 2- og 4-mandsstuer.

I kælderen er der bl. a. en skolestue, hvor teoriundervisningen foregår. Dog må en del mere speciel undervisning lægges andre steder hen.

Eleverne bor altså normalt på skolen. Kun i ganske særlige tilfælde kan gifte få lov at bo hjemme. Dagen begynder med opkald kl. 0640, morgenmad kl. 0710 og derpå et kvarters morgentur inden mønstringen.

Så er der undervisning fra 0800—1145, halvanden times frokosthvil og atter fire undervisningstimer til kl. 1700, dog med en kop eftermiddagste i et frikvarter. Kl. 1800 spises der middag, og så er der lektielæsning, til man går til ro kl. 2300. Det er en lang arbejdsdag. Det er trættende at skulle være opmærksom i otte undervisningstimer og så endda læse og udarbejde skriftlige arbejder om aftenen.

Officersskolens chef, oberstløjtnant H. Westenholz.

Men der er kun 8—9 måneder til rådighed, og herfra går endda nogle uger til ferier og eksamen. Ialt regnes der med 1344 undervisningstimer.

Hvad lærer man på skolen?

Undervisningen omfatter omkring 25 forskellige fag. Først og fremmest er der luftkrigslære og lufttaktik, der tilsigter at give eleverne en grundlæggende luftmilitær uddannelse og kendskab til luftkampens principper og jagerføringsteknik. Men flyveren, der sidder alene i sin maskine, og som samarbejder både med hær og flåde, må også have et godt kendskab til land- og søkrigslære.

Våbenteknik og skydeteori med kendskab specielt til luftfartøjsvåben og jagersigtemidler er et andet fag. Så er der forsvarsordning, tjenesteforhold, operationsanalyse samt administration (med særlig vægt på administration af flyvestation, flyvebasiskommando og grundtræk af den højere administration ved flyverkommandoen).

For nogen tid siden blev 16 af de 19 flyverløjtnanter, der i sommer som første hold bestod afgangseksamen fra flyvevåbnets nye officersskole i Rungsted, fremstillet for kongen på Amalienborg. Her ses holdet: i første række fra venstre til højre: flyverløjtnanterne I V. K. H. Eggers, der som bedste mand på holdet fik tildelt kongens ærestegn, S. Thorkildsen, H. Høy-Hansen, A. V. Rasmussen, E. T. Larsen, F. Koch Pedersen, skolens chef, oberstløjtnant H. Westenholz, flyverløjtnanterne I A. B. Jensen, B. A. Jeppesen, B. E. Amled. I anden række fra venstre til højre (nogle desværre vanskelige at skelne): flyverløjtnanterne I F. Kofod-Jensen, N. H. B. Sejr, K. Bendix Sørensen, K. Skydsbjerg, F. Mørch Sørensen, C. J. Djørup og J. A. Termøhlen.

Endvidere er kommandoøvelse, kampteknik og forsvar af flyvepladser et vigtigt fag, idet flyverne som officerer i givet fald må kunne overtage en sådan opgave.

Så er der fag som navigation (uddannelse svarende til internationalt Air Transport Pilot's License), samfundslære, militærpædagogik, folkeret og sikkerheds- og efterretningstjeneste.

Hertil kommer mere akademiske fag som matematik (med 140 timer det største fag), fysik, kemi og engelsk samt almendannende fag som legemsøvelser, dans og anstand, foredragsvirksomhed m. m.

Selv om man på grund af den begrænsede tid, der står til rådighed, især har måttet skære ned på de akademiske og almendannende fag (og f. eks. i sprog har måttet nøjes med engelsk), så lægges der dog stor vægt på, at man påvirker og opdrager eleverne på forskellige områder, som er af betydning for en officer, nemlig hans disciplinære forståelse, hans respekt for tjenesten, hans form og hans optræden.

Dette søger man at opnå ved, at skolens tjenestebestemmelser fastsættes og gennemføres på en sådan måde, at den daglige tjeneste præges af den rette ånd og af orden, disciplin og respekt for arbejdet. Endvidere lader man efter tur eleverne forrette særlig tjeneste, som stiller krav til deres påpasselighed, autoritet og loyalitet. F. eks. har eleverne efter tur en dags vagt, hvor de ikke deltager i undervisningen, men har en lang række pligter at varetage som vagthavende.

Det kan godt være vanskeligt for nogle af disse unge flyvere, der hurtigt har opnået at blive flyvere og løjtnanter og synes, de er nogle vældige karle, at de pludselig skal indordne sig under en skoledisciplin, og at de f. eks. skal være henholdsvis overordnet eller underordnet deres egne kammerater.

Endelig afholdes selskabelige sammenkomster af mere eller mindre formel karakter, hvor eleverne efter tur varetager visse repræsentative opgaver. De lærer her (om nødvendigt) at more sig uden at overskride grænserne for det passende.

Gode fremtidsmuligheder i flyvevåbnet

Som vi før har omtalt, er der gode muligheder for at skabe sig en interessant livsstilling i flyvevåbnet. Uddannelsen til flyver er ikke alene gratis, men bringer i en ung alder en god løn. Hvis man fortsætter og gennemgår officersskolen og bliver officer i flyvevåbnets linie, kan man fortsætte fremad og opad.

I flyvevåbnets første og vanskelige år har det imidlertid ikke kunnet undgås, at ikke alle forhold har været fuldt tilfredsstillende. Der har til tider været uvished og skuffelser.

Der er derfor ingen grund til at skjule, at en fremtid som trafikflyver i SAS har været og stadig er tillokkende for mange af flyverne og derfor en stærk konkurrent til vejen gennem officersskolen. For at skabe rene linier har man derfor afholdt nogle møder, hvor repræsentanter fra SAS og fra flyvevåbnet har fortalt flyverne om mulighederne, og hvor man gennem diskussion har påpeget fordele og ulemper. SAS kan måske tilbyde endnu bedre økonomiske forhold og mere flyvning fremover end flyvevåbnet, men til gengæld er man i SAS afhængig af den halvårige lægeprøve, ligesom man fra et vist tidspunkt ikke i samme grad får nye og udviklende opgaver, som hvis man går op gennem graderne som officer.

Skolens fremtid

Det er skolens opgave at uddanne de officerer, der skal udgøre rygraden i det danske flyvevåben fremover. Endnu i nogle år må man på grund af manglen på officerer klare sig med den begrænsede uddannelse, der nu kan gives.

Det er iøvrigt ikke meningen at blive i Rungsted. Man håber inden alt for længe at kunne flytte til Værløse, idet officersskolens chef samtidig er chef for fenrikskolen, der nødvendigvis må ligge ved værkstederne. Og man vil også gerne være ved en flyveplads, hvor der kan blive lejlighed til at holde flyvetræningen vedlige. Som det er nu, hænder det, at en elev bruger sin weekend til at tage til Karup for at få en flyvetur!

PW

TO FØDSELSDAGE

Oberst C. C. Larsen.

Oberst C. C. Larsen 60 år

Den 14. januar fejrer chefen for vestre flyvebasiskommando, oberst *C. C. Larsen* 60 år. Oberstens karriere hører ikke til de helt almindelige. Som ung sergent blev han i 1918 elev på Hærens Flyveskole; ved hærordningen af 1932 avancerede han fra overofficiant til kaptajn af linien, og derefter fulgte udnævnelsen til oberstløjtnant og chef for sjællandske flyverafdeling. Under besættelsen ydede obersten en fremragende indsats i modstandsbevægelsen, hvor han til slut var leder af region II. I efteråret 1945 kom udnævnelsen til oberst, og efter at flyvevåbnet var blevet oprettet, blev oberst C. C. Larsen chef for vestre flyvebasiskommando.

Oberst C. C. Larsen, som i mange år har ydet et fremragende arbejde indenfor foreningen Danske Flyvere, vil blive hyldet for sin retlinede karakter og sit gode og sunde menneskekendskab af alle de gode venner, han i årenes løb har fået.

Stabslæge Helge Smith 50 år

Da den unge reservelæge *Helge Smith* for nogle og tyve år siden begyndte at interessere sig for flyvemedicin og i den anledning gennemgik en praktisk uddannelse som miiltærflyver, var der ikke mange, som troede på, at denne specialinteresse med tiden ville få en altovervældende betydning. Men Helge Smith valgte rigtigt og passede med omhu sin specialinteresse igennem alle de kommende år — og fik til sidst sin fortjente belønning. Det lykkedes for et årstid siden at få oprettet et flyvemedicinsk institut, og Helge Smith, der forlængst var blevet overlæge, udnævntes til chef for dette institut, og kort tid efter fulgte udnævnelse til stabslæge. Den 13. januar fylder flyvevåbnets afholdte stabslæge 50 år, og i tilslutning til de almindelige lykønskninger, som vil strømme ind, fortjener Helge Smith en oprigtig tak for sit store og højt påskønnelsesværdige arbejde i flyvningens tjeneste igennem en lille menneskealder.

FLYVEVÅBNET

Efter afslutningen fra *hærens officersskole, klasse 1950/52* er følgende elever, der har bestået prøven, forsat til flyvevåbnet: sekondløjtnanterne *P. Th. Raae, T. L. Overgaard* og *J. Saustrup.*

Efter afslutningen af afgangsprøven fra *hærens fenrikskole, klasse 1951/52* er oversergent *V. R. Nielsen* ved vestre flyvebasiskom. udnævnt til fenrik og ansat ved flyverkommandoen.

Flyverløjtnant af 2. grad af reserven *Holger Petersen* er udnævnt til flyverløjtnant af 1. grad af reserven fra den 1/11 1952 at regne med aldersorden umiddelbart efter flyverløjtnant af 1. grad af res. *H. E. Rødsgård-Mathiesen.*

Sergenterne i flyvevåbnet *K. V. Jensen* og *J. Vestergård*, der har bestået afgangsprøven fra fodfolkets reserveofficersskoles løjtnantkursus 1952, er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra den 28/10 1952 at regne.

Oberstløjtnanterne i flyvevåbnet *E. J. Overbye*, stabschef ved Grønlands kommando, og *K. R. Ramberg*, souschef ved flyverstaben, er fra 15/11 1952 udnævnt til oberster i flyvevåbnet.

Fra den 1/12 1952 at regne er oberstløjtnanterne i flyvevåbnet *H. J. Pagh*, sektionschef ved flyverstaben, og *E. C. T. Jensen*, sektionschef ved flyverstaben, udnævnt til oberster. Kaptajnerne i flyvevåbnet *N. V. Petersen, E. B. Meincke, P. N. Brandt-Møller, K. P. Gundstrup*, orlogskaptajn *V. V. Mouritzen*, midlertidig oberstløjtnant, kaptajn i flyvevåbnet *V. Holm* og kaptajn i flyvevåbnet *J. B. Danielsen* er udnævnt til oberstløjtnanter i flyvevåbnet. Kaptajnløjtnanterne i flyvevåbnet *A. Rosgård, L. F. E. Ellehammer Henriksen, A. S. Lannoe, N. Holst-Sørensen* og *S. Glarborg* er udnævnt til kaptajner i flyvevåbnet.

Fra den 1/12 1952 at regne er kaptajnløjtnant af specialgruppen i flyvevåbnet *P. K. Petersen* udnævnt til kaptajn af specialgruppen i flyvevåbnet. Flyverløjtnanterne af specialgruppen *E. Madsen, H. P. Christensen, H. Münster, E. S. Larsen, F. Mikaelsen, E. A. Brandt Jensen, J. Kjellesbjerg* og *E. Henriksen* er fra samme dato udnævnt til kaptajnløjtnanter af specialgruppen i flyvevåbnet. Overfenrikerne i flyvevåbnet *K. R. F. Hansen, A. M. Koch, A. H. Mathisen, K. Pedersen, H. A. Christensen, A. C. Schmidt, C. C. Pedersen Seldevig, G. E. Rådbymagle, L. B. Andersen, B. M. Hansen* og *H. V. Tolver* er fra 1/12 udnævnt til flyverløjtnanter af specialgruppen.

Flyvestation København flytter

Omkring 1. december 1952 er flyvestation København flyttet fra den tidligere luftmarinestation på Refshalevej til det sydlige område af Københavns Lufthavn, Kastrup. Til byggeri i forbindelse med flytningen er der i december bevilliget 850.000 kr.

Meteor 11 i Ålborg

Omkring 1. december er de første fire Meteor-natjagere (Armstrong Whitworth N. F. 11) blevet leveret til flyvevåbnet og fløjet til Ålborg af danske flyvere.

JEG FLØJ SKYROCKET

Douglas-indflyveren William B. Bridgeman beretter om sin indtryk fra flyvninger i forsøgs-flyvemaskinen Skyrocket, som skal have fløjet ca. 2400 km/tim. i ca. 26 kilometers højde

Her ses en Douglas Skyrocket ophængt under en Boeing B-29, hvorfra den udløses og ved hjælp af sin raketmotor kan stige til store højder og opnå meget høj hastighed.

I virkeligheden er *Skyrocket* en umoderne flyvemaskine. Den blev konstrueret samtidigt med *Skystreak,* der var den første af de forsøgsflyvemaskiner, som bestiltes hos Douglas af US Navy til forskningsopgaver. Kort tid efter indledningen af dette program var det, at man kom til klarhed over fordelene ved at anvende pilformede planer på maskiner, der kunne komme op på hastigheder omkring lydens. (Ca. 1225 km/tim. O. A.) Da man ikke kunne opnå hastigheder, hvor det pilformede bæreplans fordele fuldt ud kunne udnyttes med de dengang til rådighed stående reaktionsmotorer, besluttede man sig til også at udstyre Skyrocket med raketmotor. Plan- og haleplansprofilerne på Skyrocket er af almindelig »underlyds«-type, d. v. s. med afrundet forkant, mens profiler til overlyds-hastigheder har en skarp forkant. Hensigten med Skyrocket var nemlig at udforske den øverste hastighedsgrænse for førstnævnte type planprofil. Rorene var ganske enkle statisk, men ikke dynamisk balancerede, samt håndbetjente, altså uden hydraulisk manøvrering. Pilformen er 35°, sideforholdet 1:3,57 og planprofilets største tykkelse er 10 % af korden.

De meget store hastigheder og højder, som er blevet opnået, har blot været led i det store forskningsprogram. Dette har omfattet fremskaffelse af alle slags aerodynamiske data og flyvetekniske oplysninger, som et konstruktionskontor og en beregningsafdeling kan tænkes at være interesseret i.

Alle disse data har særlig værdi m. h. t. sammenligninger af resultater fra vindkanalforsøg og virkelige flyveprøver.

Et flyvende laboratorium

Til flyveprøverne krævedes en omfattende installation af måleinstrumenter. Flyveinstrumenternes visninger blev registreret med et filmsapparat; et automatisk manometer målte trykket i 400 punkter på planer og halcplan; spændinger og belastninger i flyvemaskinen blev målt med en oscillograf i forbindelse med tråde, der var fastgjort på 904 forskellige steder.

Der fandtes også et særligt udstyr til måling af temperaturforøgelsen på flyvemaskinens overflade som en funktion af Mach-tallet. (M er forholdet mellem flyvefarten og lydens hastighed ved samme temperatur O. A.). Vi kunne med forholdene ved starten som udgangspunkt beregne temperaturen som en funktion af tiden på grundlag af ændringen i Mach-tallet, flyvehøjden og den omgivende lufts temperatur. De beregnede temperaturer stemte godt overens med de målte værdier. Kompressionsvarmen medførte en temperaturstigning på ca. 150° Celcius. 50 % af denne varmemængde blev optaget af flyvemaskinen. Hvad pilotens fornemmelser angår, så var jeg aldrig vidende om denne varmeudvikpå nogen måde.

Raketmotoren lavede knuder ved første udløsning

Det er tænkeligt, at man kunne have opnået en endnu større hastighed ved at udelade den pladskrævende måleudrustning til fordel for større brændstofkapacitet; men i så fald ville man selvfølgelig ikke have opnået det tilsigtede resultat.

Som antydet i indledningen kan man sammenligne Skyrocket med et bedaget fruentimmer, der har fået en ansigtsløftning. *Johnnie Martin,* chefpiloten hos Douglas, fløj Skyrocket for første gang i januar 1948 og udførte de egentlige prøveflyvninger, mens hans kollega, *Gene May,* prøvefløj den, da den fik installeret raketmotor.

Under flyveprøverne fandt man ud af, at man kunne presse Skyrocket op på endnu større hastigheder ved at fjerne reaktionsmotoren og i stedet for medføre dobbelt så meget brændstof til raketmotoren. To af de tre byggede Skyrocket blev ændret, så de kunne komme i luften og udløses fra en moderflyvemaskine (en B-29) i en passende udgangshøjde.

Nu begyndte vanskelighederne at melde sig. Allerede på første flyvning efter udløsning i luften meldte et alvorligt problem sig: rullende svingninger (omkring længdeaksen i krængningsplanet. O. A.), som var svære at beherske. På første prøve var stigevinklen så lille, at Mach-tallet nåede op på 0,92. Overgangen til vandret flyvning blev foretaget forsigtigt med en belastningsfaktor på 0,7 g (ved vandret flyvning er påvirkningen 1 g, svarende til maskinens egenvægt. O. A.), og en højde på kun 12½ km nåedes. Da disse 3 værdier ændredes på senere flyvninger, blev rullesvingningerne meget værre. På den første flyvning var disse knap nok mærkbare. Lidt senere under stigningen blev svingninger af sideror konstateret. Disse kunne stoppes ved at belaste pedalerne (antageligt med fødderne. O. A.). Den rullende bevægelse kunne dæmpes med sideroret, som viste sig at have en betydelig bedre virkning end krængningsrorene.

Desværre blev der ikke opnået fuldstændige målinger på første flyvning. Raketmotoren strejkede nemlig umiddelbart før udløsningen. Da det ikke var muligt at få dette meddelt til føreren af modermaskinen, blev udløsningen ikke som planlagt. Derfor glemte jeg at sætte måleapparaterne i gang, da jeg pludseligt og uventet blev sluppet løs fra B-29'eren.

Flyvning med blokeret sideror

På anden flyvning var de rullende svingninger så besværlige, at raketmotoren måtte standses, inden brændstoffet var brugt op. Svingningerne begyndte i 14.400 meters højde. Krængningsrorene var uden virkning ved forsøget på at dæmpe svingningerne. Heller ikke sideroret kunne standse disse, da det selv svingede så kraftigt, at det ikke kunne komme i ro ved at holde pedalerne stille. Efterhånden som farten steg, blev de rullende svingninger værre; derfor blev raketmotoren standset. Da man havde diskuteret problemet, besluttedes det at låse sideroret på næste flyvning! Det blev gjort med en spærring, som kunne frigøres ved indflyvning til landingen. Vi ventede ikke, at vi hermed havde opnået en endelig løsning, men blot et middel til at muliggøre prøvens fortsættelse.

På næste flyvning viste det sig, at de rullende svingninger optrådte endnu, men at krængningsrorene igen virkede, så kontrolleret flyvning var mulig. Et betydeligt højere Mach-tal blev opnået, og vi troede fejlagtigt, at vore bekymringer var forbi. De rullende svingninger var nu langsommere, og det var muligt med godt resultat at dæmpe disse med krængningsrorene. I forvejen, da frekvensen var højere, havde det været let at komme i fase med svingningen og yderligere forværre disse.

Fartforøgelse med voldsom virkning

Det så ud til, at vi havde fået en styrbar flyvemaskine, indtil vi på 5. flyvning formindskede belastningsfaktoren ved overgang

fra stigning til vandret flyvning fra 0,6—0,8 til 0,25 g i håb om at opnå en hurtigere accelleration efter stigningen. Resultatet blev et af de mest interessante, vi skulle opnå. Da den lave lastfaktor blev opnået, begyndte maskinen på voldsomme rullende svingninger. Til slut krængede maskinen ca. 75° til hver side med en hastighed af 86°/sek. Svingningerne i drejningsplanet nåede op på 6½°. I forsøget på at standse svingningerne anvendtes en kraft på op til 30 kg på pinden. Samtidig var krængningsrorene så at sige uden virkning. Disse fænomener skete meget nær det højeste Mach-tal, som var nået med Skyrocket.

Til sidst var der så lidt kontrol over maskinen, at raketmotoren måtte slås fra. Men alligevel fortsatte svingningerne, ja for et øjeblik blev de endog voldsommere. Det voldte en del bekymringer, da svingningerne gjorde det umuligt at gå ind i et drej for at vende tilbage til flyvepladsen. Ved en opretning med 4 g dæmpedes svingningerne, så drejet kunne udføres.

På stallings-grænsen

Nu var vi betydeligt mere erfarne, så den næste flyvning blev den mest vellykkede i serien. Bl. a. opnåedes her det højeste Mach-tal. Jeg refererer her direkte optegnelserne efter flyvningen: — For at undgå den store modstand, som råder ved lydens hastighed, øgedes indfaldsvinklen under stigningen så hurtigt som muligt, uden at maskinen stallede. Så snart den kom for nær stallingsgrænsen, gik den mærkbart over på højre vinge. Det var så nødvendigt at sænke næsen et øjeblik for at få maskinen under kontrol. Det er umuligt at holde bedste stigehastighed ved M = 0,8 p. gr. af rystelserne, der varsler et begyndende stall. Ved afslutningen af stigningen forekom svage rullende svingninger. Overgangen til vandret flyvning påbegyndtes blødt med en belastningsfaktor på 0,8 g. Da maskinen var let at styre, blev lastfaktoren formindsket til 0,6 g, hverved maskinen begyndte at hænge med venstre vinge. Den kunne ikke rettes op med krængningsrorene. Belastningsfaktoren øgedes til 0,8 g, hvorved flyvemaskinen atter kom under kontrol. Et nyt forsøg på at mindske lastfaktoren til 0,6 g lykkedes bedre, og maskinen holdtes i denne stilling indtil nogle sekunder, før brændstoffet var opbrugt. —

Tilrettelæggelsen af udløsningen

Skyrocket's høje præstationer havde en stor indflydelse på fremgangsmåden ved udløsning i luften. Kursen ved udløsningen og retningen og afstanden til flyvepladsen var bl. a. afhængig af højdevinden. Udløsningen fandt gerne sted ca. 40 km fra pladsen. Når brændstoffet var opbrugt, befandt flyvemaskinen sig almindeligvis ca. 40 km på den anden side af basen. Udløsningen skete på en kurs nord om basen, så maskinen efter hastighedsflyvningen ved et 180° drej kunne flyve direkte ind til landing. Udløsningen udførtes altid så tæt ved pladsen, at maskinen kunne nå denne i glideflugt, hvis raketmotoren ikke skulle virke. USAF stillede to F-86 jetjagere til rådighed. Den ene fulgte udløsningen på nært hold og kontrollerede, at raketmotoren tændte ordentlig. Den anden ventede i det område, hvor brændstoffet efter beregningen skulle være opbrugt. Denne maskine var uvurderlig i tilfælde af, at vindspejlet skulle blive overiset på Skyrocket'en, eller hvis den skulle udsættes for et uheld.

Pitotrøret som stallingsalarm

Føreren af B-29 kontrollerede, at udløsningen skete på nøjagtigt sted ved rette fart og i rigtige højde. Jeg kunne ikke se ud før udløsningen. Den sværeste del af disse flyvninger var umiddelbart derefter. Ved udløsningen indtager Skyrocket en vandret stilling. Den må hurtigst muligt bringes til at stige meget stejlt. Det er nødvendigt for at holde Mach-tallet nede ved 0,85 så længe som muligt under stigningen. Under lydens hastighed er der stor øgning af modstanden; den aftager igen, når hastigheden er over lydens. Derfor må stigningen for alt i verden gøres så stejl som muligt for at holde hastigheden nede. Imidlertid har Skyrocket en planbelastning på 430 kg/m^2; p. gr. af særlige forhold ved B-29 er hastigheden ved udløsningen kun ca. 370 km/tim. Fra udløsningen til raketmotoren udvikler fuld trækkraft, går der ca. 10 sekunder. Det er derfor let at komme ud for et g-stall (stallingsfarten vokser med den effektive planbelastning, der igen øges som en funktion af g-tallet. A. O.). Jeg konstaterede, at det ikke gik an at komme over en belastningsfaktor på 1,6 g under overgang til stigning, da maskinen ellers begyndte at ryste kraftigt. Det bedste tegn, hvor nær jeg kunne komme stallingsgrænsen, var vibrationerne i det lange tynde pitotrør i næsen. Det var for resten den eneste del af maskinen, der kunne ses fra førersædet.

1 ton brændstof i minuttet

Jeg kunne aldrig udføre en stigning, som var tilfredsstillende for aerodynamikerne. Hastigheden lå altid 0,05 for højt, regnet i Mach-tal, og under stigningen nåedes lydens hastighed ca. 2400 m for lavt. På disse meget store højder fremtræder fænomenet med hurtigt voksende Mach-tal og samtidigt synkende aflæst hastighed tydeligt. Der findes også andet, der vanskeliggør stigningen. Brændstofforbruget ligger nær ved 1 ton/min., så planbelastningen aftager konstant; samtidig muliggøres en stadig forøgelse af indfaldsvinklen. Den indicerede hastighed bliver tilsidst så lav, at maskinen får lov at komme over lydhastigheden. Det medfører, at højderoret bliver virkningsløst, og under resten af flyvningen må højderetningen foretages med trimhåndtaget. Overgangen mellem stigning og vandret flyvning kunne på denne måde gøres passende jævn. Hastighedsflyvningen efter stigning voldte ingen vanskeligheder; men så snart brændstoffet var opbrugt, var det nødvendigt at forsøge et drej på 180° tilbage til basen. Det medførte, at manøvren måtte begyndes ved højeste Mach-tal under flyvningen. Disse drej var altid svære — og lærerige.

Ny manøvreringsteknik nødvendig

Selv om man lagde Skyrocket op på højkant og trak pinden i maven, ændrede kursen sig alligevel ikke så meget som een grad! Men hvis man ændrede haleplanets indfaldsvinkel 3—5 grader, undertiden så meget som muligt, med trimhåndtaget, kunne belastningsfaktor øges til 4 g. Så var det muligt at dreje tilbage til pladsen under dykning. En mangel ved denne trimstyring var, at den tog så lang tid, grundet på de utrolig store luftkræfter på haleplanet, at det var nødvendigt at trimme tilbage til udgangsstillingen, så snart drejet var begyndt. Det var således nødvendigt at tænke forud under manøvreringen af flyvemaskinen.

Jeg mindes engang, at indfaldsvinklen kom op på 18° i begyndelsen af et drej. Skønt den virkelige hastighed var langt over Mach-tallet 1, var den aflæste hastighed lav. Inden haleplanet kunne trimmes til neutral stilling, nåede maskinen at kippede kraftig omkring tværaksen flere gange og var ligeved at stalle, inden belastningsfaktoren nåede at blive formindsket. En særlig omstændighed ved dette tilfælde var, at flyvemaskinen kom under lydhastigheden under drejet. Derved rykkede trykcentret 10—15 % fremad, hvilket medførte en forøgelse af belastningsfaktoren og dermed en yderlig forværring af flyvetilstanden.

Jeg skal påpege, at vi endnu kun har begyndt at prøve den udgave af Skyrocket, som kun har raketmotor. Der findes endnu meget at prøve med denne maskine. Jeg er sikker på, at når yderligere målinger er foretaget og blevet analyseret, så de kan udnyttes ved kommende prøveflyvninger, vil endnu større højder og hastigheder blive nået. Prøveflyvning må foretages trinvis med støtte af allerede opnåede resultater.

Raketdrift og udløsning fra en moderflyvemaskine gør det bekvemt for prøveflyveren. Når raketmotoren anvendes rigtigt, er den en pålidelig kraftkilde. Og så har den en enestående egenskab: Trækkraften øges, i stedet for at blive mindre, med højden. Jeg kan tilføje, at når raketmotoren kom ordentlig i gang, stoppede den aldrig.

Udløsning i luften er vidunderlig

Udløsning i luften er en udmærket startmetode. Vi har på den anden side også foretaget almindelige starter med raketter, men det anser jeg for risikabelt. Ved en lejlighed blev al gummiet slidt af dækkene, fordi jeg var for langsom med at lette. Det kunne være besværligt at komme i luften med fuld last af alkohol, flydende ilt og brintoverilte. Så det er vidunderligt at startes fra en anden maskine i luften: Man falder bare ud i rummet — på en måde flyver man jo allerede — og tænder raketterne, forbruger det meget flygtige brændstof, eventuelt tappes det resterende ud, og lander så tom og let.

Men kan det ikke være på tide, at vi får en flyvemaskine, der er bygget specielt til overlydshastighed og udstyret med et motoranlæg, som gør det muligt at holde disse høje Mach-tal nogle minutter i stedet for sekunder — en maskine med rigtige »overlyds«-planer og bedre udformede ror, måske også forsynet med en anordning til at dæmpe de uønskede drejninger omkring højaksen; endvidere med en rigtig udformet åbning for luftindsugningen, så der er mulighed for at udprøve et luftkonditioneringssystem, som på en effektiv og bekvem måde beskytter piloten. Lad os finde ud af, hvad denne aerodynamiske opvarmning kommer til at betyde for flyvemaskinen, hvordan den vil påvirke brændstofsystemet, vindskærmen og de metaller, som vi skal bruge.

Jeg håber ikke, at jeg har bidraget til at skabe det indtryk, at Skyrocket er en besværlig flyvemaskine, som det er vanskeligt at flyve, for det er ikke tilfældet. Ved en lejlighed spandt jeg i den, og udretningen foregik på normal måde. Det var ved hastigheder, der lå langt over, hvad Skyrocket var konstrueret til, at vi havde vore vanskeligheder. Blev den respektfuldt behandlet, var den en af de mest behagelige flyvemaskiner, jeg nogensinde har fløjet. Landingshastigheden var høj (ca. 270 km/tim. O. A.), men den satte sig så blødt som et dun. Jeg håber, at fremtidige forsøgs-flyvemaskiner vil blive lige så lette at håndtere og give lige så gode resultater.

Hangarskibsbaserede typer til angreb mod skibe og ubåde

FRA hangarskibe anvendes forskellige typer, af hvilke de vigtigste kan grupperes som jagere, anti-ubåds-maskiner samt maskiner til angreb mod overfladeskibe o. lign. Deres våben er kanoner, bomber, raketter og torpedoer, og til at finde ubåde anvendes kostbare radarinstallationer, som selv på disse mindre maskiner koster fra en kvart til en hel million dollars! De fleste af disse typer er endnu udstyret med stempelmotorer, men turbinemotorede typer er ved at komme frem, og rent jetdrevne er også på vej.

I den engelske flåde er *Blackburn Firebrand* stadig anvendt, mens en tilsvarende amerikansk type er *Douglas Skyraider*. Det er begge ensædede maskiner med en motor på 24—2700 hk. Skyraider er bygget på erfaringer med Douglas Dauntless styrtbomberen fra Stillehavskrigen, og det er en overordentlig alsidig type, der findes i adskillige versioner. Den bruges også i den engelske flåde, dér har fået leveret versionen AD-4W, der har en mægtig radar-»mave« og medfører to mand ekstra til betjening af det særlige udstyr. AD-5 kan endog bruges til troppe-transport af 8 mand eller som ambulance med 4 bårer. Godt gjort af en oprindelig ensædet type, men så kan den også tage lige så stor krigsmæssig last som Boeing B-17.

Martin AM-1 Mauler er i en lignende klasse med en lidt kraftigere motor, og den er berømt for den svære bevæbning, den kan bære.

De kommende nye typer er udstyret med turbinemotorer. Her kommer englænderne med *Westland Wyvern* med Armstrong Siddeley Python motor med modsatroterende 2×4-bladet propel. Den første prototype var udstyret med den 3500 hk Rolls-Royce Eagle stempelmotor, men TF Mk. 2 har altså en turbinemotor, der yder lidt flere hk foruden over 500 kg reaktionskraft.

Fra oven Blackburn Firebrand, Douglas Skyraider, Martin Mauler, Westland Wyvern (Flight-foto), Douglas Skyshark og North American Savage.

Stempelmotorudgaven havde en fart af 730 km/t. Også denne type er ensædet.

En endnu kraftigere amerikansk type er *Douglas XA2D-1 Skyshark* med den 5500 hk Allison T-40 motor, som i virkeligheden er to sammenkoblede turbinemotorer, af hvilke man kan nøjes med at anvende den ene, hvilket er mere økonomisk m. h. t. brændstofforbrug. Det er en udvikling af Skyraider, men praktisk talt en helt ny type. Tophastigheden er »langt over 640 km/t«. Med de store hastigheder, disse typer nu er kommet op på, giver alm. udvendigt anbragte bomber for stor luftmodstand, og man har derfor udviklet bomber med bedre tilpasset form, hvilket for tre bombers vedkommende giver en fartforskel af ca. 90 km/t.

North American Savage er af en helt ny klasse af hangarskibsbaserede maskiner. AJ-1 har to Double Wasp stempelmotorer på ca. 2400 hk hver og desuden i kroppen en Allison J-33 jetmotor på et par tusind kg reaktionskraft, der bruges til forøget hastighed under kampforhold. Den rummer en tre mands besætning i trykkabine og har en fuldvægt på 25 tons — evt. iberegnet en atombombe. Det er den tungeste type, der har startet fra et hangarskib. Den bruges også som flyvende tanker. (FLYV 11/52).

En videreudvikling XA2J-1 har to 5500 hk Allison turbinemotorer. Som alle disse typer kan Savage klappe planerne sammen, og på denne må også finnen lægges ned, for at den kan være på skibets elevatorer og hangarer.

En endnu videregående type er under bygning, og det er *Douglas XA3D,* der er rent reaktionsdrevet med to Westinghouse J-40 reaktionsmotorer anbragt under planerne på samme måde som på Boeing Stratojet. Planerne er pilformede, kroppen større og rummeligere end på Savage. Tophastigheden menes at ligge over 960 km/t, fuldvægten skal ligge omkring 30 tons, og den vil blive landet ind på hangarskibets wirer med en fart af ca. 165 km/t. Ikke bare flåden, men også luftvåbnet i USA er interesseret i typen (her under betegnelsen RB-66).

Franskmændene har en prototype, *Breguet*

Hangarskibsbaserede typer til angreb mod skibe og ubåde

Type	Motorer hk*	Spv. m	Længde m	Plan-areal m²	Tom-vægt t	Fuld-vægt t	Max. fart km/t
Blackburn Firebrand TF-5	1 × 2500	15.6	12.0	35.4	5.4	7.9	563
Douglas Skyraider AD-1 ..	1 × 2400	15.2	12.0	37.2	4.7	—	—
Martin Mauler AM-1	1 × 3000	15.2	12.6	—	—	10.6	480
Westland Wyvern TF-4 ..	1 × 3670	13.4	12.9	—	—	—	—
Fairey Firefly Mk. 7	1 × 2250	12.6	11.6	31.0	—	7	—
Fairey Gannet	1 × 2540	16.6	13.1	—	—	—	—
Blackburn YB-1	1 × 2950	13.6	13.0	—	—	—	—
Short SB-3	2 × 1320	18.2	14.9	52.0	—	—	—
Grumman Guardian AF-2W	1 × 2400	18.5	13.2	52.0	6.6	11.4	504

*) Hertil kommer for turbinemotorernes vedkommende statisk reaktionskraft.

NYT UDEFRA

SAAB-32, der i det svenske flyvevåben hedder A-32, har for nylig begyndt sine prøveflyvninger. Den er først og fremmest beregnet til angreb mod mål på jorden og havet og har et omfattende elektronisk udstyr, der tillader den at operere om natten og i al slags vejr. Den er større og har mere pilform end SAAB-29. En Rolls-Royce Avon giver den en topfart på mere end 1100 km/t. Den er bevæbnet med kanoner, bomber og raketter.

96 Vultur, der har en turbinemotor (Mamba) i næsen og en reaktionsmotor (Nene) bagi. Med begge motorer skulle den have en fart af over 900 km/t, og på Mamba'en alene en økonomisk rejsefart på 375 km/t og en varighed af 4 timer.

Den alsidige *Fairey Firefly* (som vi her i landet anvender til målslæbning), anvendes også mod undervandsbåde. Specielt udviklet til dette formål er Mk. 7, der er en ubevæbnet 3-sædet udgave med radarudstyr.

Den vil blive efterfulgt af den ligeledes 3-sædede *Fairey Gannet,* der har turbinemotor (Double Mamba med 2×4-bladet propel). Det er en af de engelske typer, der har fået »super-prioritet« i oprustningsprogrammet. I modsætning til Firefly bærer den sine bomber indenbords, og radarudstyret er indtrækkeligt.

I samme klasse er *Blackburn YB-1,* der dog ikke produceres, mens Short af den 2-motors Sturgeon har udviklet *SB-3,* der i stedet for Merlin-motorerne har to Armstrong Siddeley Mamba turbinemotorer.

Amerikanerne anvender *Grumman Guardian,* som har stempelmotor, og som interessant nok anvendes i to forskellige udgaver samtidig. Den ene, AF-2W, er en »hunter«, der med sit »mavesvære« radarudstyr og 4 mands besætning jager og finder ubådene, men som er ubevæbnet, og den anden, AF-2S, kaldet »killer«, fordi den er bevæbnet med kanoner, bomber og torpedoer til at »dræbe« ubådene. De flyver sammen parvis. Det en temmelig store maskiner med 18,5 m spændvidde, men alligevel med en topfart af godt 500 km/t.

Til ubådsbekæmpning kommer desuden også snart helikopteren.

— — —

En del af typerne gives der oplysninger om i tabellen, men nogle af typerne ved man slet intet om og andre kun lidt.

Ny absolut hastighedsrekord

USA har anmodet FAI i Paris om at få godkendt en ny hastighedsrekord på 1126,383 km/t (699,9 miles/t). Rekordflyvningen blev foretaget af kaptajn *J. Slade Nash* i en North American F-86D Sabre, og på FAI's vegne blev den officielt kontrolleret af National Aeronautics Association. Der blev foretaget de krævede fire flyvninger to gange i hver retning over en bane på 3 kilometers længde; det foregik i 100 fods (30 m) højde, og under de forhåndenværende forhold svarede den opnåede fart til machtallet 0,905.

Den eksisterende hastighedsrekord er også sat af en Sabre — en F-86A — med 1079,712 km/t.

F-86D var udstyret med en General Electric J-47-GE-17 reaktionsmotor med efterbrænder (sidstnævnte skal være blevet anvendt). Luftfartøjet skal under rekordflyvningen have været udstyret med sin normale bevæbning på 24 raketprojektiler.

Helikoptere til Norge

Det norske flyvevåben har for nylig købt 6 stk. helikoptere af typen Bell 47, og Finland har købt 1 stk. Firmaet Osterman i Stockholm, som har ordnet forretningen, skal forestå uddannelsen af det flyvende personel både til Norge og Finland, og dette kommer til at foregå på helikopterstationen i Stockholm fra begyndelsen af februar.

NÆSTE UDVEKSLING FORBEREDES

Civil Air Patrol er i fuld gang med at forberede udvekslingen af unge flyveinteresserede for 1953. To nye nationer kommer med, nemlig Grækenland og Tyrkiet. På billedet ses lederen af CAP, general Lucas V. Beau sammen med den danske luftattaché, oberstløjtnant P. Zigler (t. v.) og den svenske luftattaché, oberst Wennerström, fotograferet ved en middag, hvor udvekslingen blev diskuteret.

Britiske troppestyrker ad luftvejen

Englænderne forbereder sig på at ville benytte trafikflyvemaskiner til transport af deres troppestyrker til og fra oversøiske baser, fordi det er billigere end at benytte søvejen. Luftfartsministeren udtaler, at det med de eksisterende stempelmotorudstyrede trafikluftfartøjer er ca. 4 pund sterling (ca. 80 d. kr.) billigere pr. mand ad luftvejen end ad søvejen. Og, fortsætter ministeren, det vil blive billigere endnu, når de nye luftfartøjer med turbinemotorer og reaktionsmotorer tages i brug. Det engelske luftvåbens stabschef siger, at to langdistance, firemotorede, turbinedrevne luftfartøjer plus to i reserve i løbet af et år vil kunne transportere flere tropper mellem Storbritannien, det mellemste Østen og det fjerne Østen billigere end ved benyttelsen af to af de nyeste troppetransportskibe!

Bl. a. regner man i England med at kunne benytte den nye Bristol Britannia til troppetransport. Med 120 mand ombord vil omkostningerne mellem London og det fjerne Østen blive 55 pund sterling pr. mand.

Nyt britisk forsøgsluftfartøj med stilbare planer

Det nyeste britiske forsøgsluftfartøj, Short SB-5, som har påbegyndt sine prøveflyvninger, har en tynd vingeprofil og en pilform på halvtreds grader. Pilformen kan varieres for undersøgelser ved lavere hastigheder.

Prøver i 90 graders kulde

Den vældige flyveaktivitet i arktiske egne har givet gummifabrikkerne noget at spekulere på med hensyn til understelshjulenes holdbarhed i stærke kuldegrader. Dunlop fabrikkerne i Birmingham er således i fuld gang med at foretage forsøg med anvendelse af hjulgummi ved temperaturer på ÷ 90° Celcius.

Luftfartsudstillingen i Paris 1953

Den 20. internationale luftfartsudstilling i Paris vil blive afholdt i dagene 26. juni til 5. juli 1953. Hele udstillingen vil blive anbragt på Le Bourget, hvor der vil blive opført en ny bygning til den stationære udstilling.

Flyveopvisningerne vil finde sted således, at een dag forbeholdes demonstrationer af trafikflyvemaskiner, en anden dag privatflyvemaskiner og en tredie dag helikoptere o. s. v. Der vil være offentlig adgang den 5. juli, hvor franske og udenlandske militære flyvere vil deltage i opvisningen.

Øverst ses den nye udgave af Weihe med forbedret næse og førerskærm, der måske vil give typen et come-back. — Nederst Grunau Baby III.

ENSÆDEDE TYSKE SVÆVEPLANER

Fire nye og to videreudviklede typer

I en artikel om tosædede svæveplaner i FLYV nr. 12/1952 bragte vi en oversigt, der indbefattede 8 tyske typer, heraf 6 efterkrigstyper. Selv om interessen for tosædede planer således er stærkt stigende, har man ikke glemt de ensædede, som vi denne gang skal beskæftige os med. Her er der kommet 4 helt nye typer frem, mens to gamle er forbedret.

Grunau Baby III er nyeste udgave af den trofaste verdenskendte type Grunau Baby, som hidtil har været grundlaget for svæveflyvningen herhjemme og mange andre steder. Den oprindelige Baby stammer fra 1932 og blev konstrueret af *Edmund Schneider* og *Wolf Hirth*. Den nye version afviger på følgende punkter fra IIB: Planbefæstigelsen på kroppen er forenklet fra 3 til 2 punkter for hver planhalvdel (plus stræber naturligvis). Den besværlige højderorsmontage er forenklet. Kroppens tværsnit er bredere foroven, men smallere forneden, så der er plads til bredskuldrede svæveflyvere. Og endelig er der kommet hjul under tyngdepunktet.

Bygges hos Alexander Schleicher, Poppenhausen og hos Segelflugzeugbau Siemers, Talkau ved Hamburg.

Kaiser Ka-1 er en af to nye typer, som er et resultat af diskussionerne om fordelene ved meget små svæveplaner. Den er konstrueret af *Rudolf Kaiser* med den tanke, at den skal have mindst lige så gode præstationer som Grunau Baby ved en spændvidde af kun 10 m og en væsentlig lavere vægt. Den kendetegnes af rektangulært plan med afrundede tipper samt v-haleparti. Profilet er Gö-549. Mindste hastighed angives til 45 km/t, største i dyk til 160 og i slæb samt med bremser til 100 km/t. Ikke egnet til begyndere, ikke tilladt til efterbygning.

Lo-100 Zwergreiher er den anden »lilliput«. Den er konstrueret af *Alfred Vogt* som udvikling af en tidligere type, Lo-105. Her er der lagt an på et lille svæveplan, der er tilladt til kunstflyvning og har høje præstationer. Det fritbærende plan er forsynet med et profil, der ikke for er anvendt til svæveplaner, og som skal være medvirkende til det fine resultat. Den angivne forskel mellem Ka-1 og Lo-100's glidetal synes dog større, end konstruktionsforskellene berettiger til at forvente. At Lo-100 trods større planbelastning har mindre synkehastighed er dog sandsynligt, idet den er forsynet med flaps.

Normalflyvefarten med flaps neutrale er hele 80 km/t, med 15 graders flaps 70 km/t. Ifl. en østrigsk rapport er glidetallet påfaldende godt, over 25, flyveegenskaberne behagelige og livlige og kunstflyveegenskaberne fine. Den blev dykket til 250 km/t, uden at der opstod rystelser af nogen art.

Bygges af Sportsflugzeugbau Vogt, Peissenberg/Ammerhöfe (Obb), men repræsenteres i udlandet af Aero-Verlag Hubert Zuerl, München 15. Pris i eksportudgave 12.400 kr. Tegninger 330 kr.

Scheibe Spatz må nærmest betegnes som en lillebror til den tosædede Mü-13E. Den er større end de to foregående, men mindre end Grunau Baby og hævdes at have præstationer på højde med Olympia. Kroppen er en stålrørskonstruktion, beklædt med lærred, planerne (sideforhold 16) af træ med samme profil som Mü-13E. Også bremseklapperne er af samme type. Montagen er enkel. A. h. t. præstationer og vægt er der ikke indbygget hjul.

På grund af den ringe vægt kan også transportvognen være lille og nem, så man i nødsfald kan trække den med en motorcykle.

Planet kan købes helt eller delvis færdig. Til selvbygning koster tegningerne 400 kr.; men firmaet forbeholder sig selv at levere i hvert fald krop og hovedbeslag, som koster 1650 kr. Det anbefales at købe krop med påmonterede hovedbjælker til plan samt diverse småting, og det koster med tegninger 3300 kr.

Bygges af Scheibe Flugzeugbau G.m.b.H. i Dachau ved München.

Greif I er udviklet af typen EW-18 fra 1944 og er konstrueret af *Hans Holfelder*. Den er af blandet konstruktion med plan og ror af træ, båd af stålror og halebom af dural. Størrelsesmæssig ligger den mellem Baby og Spatz, præstationsmæssigt nær den sidste. De første leverancer begynder i januar. Der kommer også en anden version, Greif II, der er tilladt til kunstflyvning.

Bygges af Greif Flugzeugbau, Rendsburg, udlandseksport repræsenteres af H. Hanser & Co., Hamburg.

Weihe, den berømte type af *Hans Jacobs*, har nu fået en delvis ny skikkelse, meddeler de danske repræsentanter Rasmussen & Thyregod os. Den nye udformning er et svar på den konkurrence, som Weihe mødte ved VM ifjor, og man har her især benyttet sig af amerikaneren dr. *Raspets* aerodynamiske resultater. Kroppens forparti har fået en meget gunstigere udformning, og det samme gælder førerhætten. Endvidere er der indført tyngdepunktsudløser i kropsiderne, en metode, der også anvendes på flere andre typer. Det fordeler påvirkningen bedre på svæveplanet og skal give en meget behagelig start.

Forbedringernes størrelse er endnu ikke kendt. De i tabellen angivne præstationer er den gamle udgaves.

Bygges hos Focke-Wulf i Bremen.

— — —

I tabellen har vi samlet de omtalte typers data på sædvanlig måde. Præstationer må tages med forbehold, da de ikke er udtryk for målinger under ensartede forhold. Priser er ab fabrik uden instrumenter.

PW

ENSÆDEDE TYSKE SVÆVEPLANER

TYPE	Diverse oplysninger*)	Konstruktion	Spændv. m	Længde m	Planareal m²	Tomvægt kg	Fuldvægt kg	Bedste glidetal	Mindste synkehastighed	Omtrentlig pris kr.
Grunau Baby III	å h b	træ.....	13.5	6.36	14.2	160	250	17	0.85	10.200
Kaiser Ka-1	l m b	træ.....	10.0	5.5	9.9	95	180	20	0.95	—
Lo-100 Zwergreiher	l h f	træ.....	10.0	6.15	10.9	110	235	30	0.68	9.600-12.400
Scheibe Spatz	l m b	træ/stålror ..	13.2	—	10.9	108	200	25+	0.70	9.400
Greif I.....	l h b	træ/st./dur...	13.0	6.42	13.0	120	210	24	0.68	8.600
Focke-Wulf Weihe	l m b	træ.....	18.0	8.3	18.3	230	335	29	0.58	24.800

*) å = åben, l = lukket, h = hjul indbygget, m = mede, b = luftbremser, f = flaps.

TREDIE SENDING SM-BLADE TIL KLUBBERNE

Svæveflyverådet har i december udsendt 50 nye SM-blade, som svæveflyverne landet over kan drage stor nytte af, hvis de studerer dem nærmere.

For en måneds tid siden udsendte KDA's svæveflyveråd en ny stor sending SM-blade til klubberne, den tredie i rækken. Den omfattede 50 nye blade samt 1 blad i ny udgave.

SM betyder *Svæveflyve-Meddelelser*. Det er en samling af vejledninger, normer og bestemmelser for svæveflyveklubbernes administration, bygge- og flyvevirksomhed. Bladene er KDA's ejendom og udlånes til klubberne, der er erstatningspligtige, hvis de bortkommer. Ekstra eksemplarer af bladene kan dog også købes (30 øre pr. blad).

Første sending kom i 1947, hvorpå der var en lang pause til 1951. Da udkom først og fremmest EK-skolingsnormen, d. v. s. standardforskrifter for svæveflyveskolingen ved ensædet skoling.

Den er i 1952 nu blevet fulgt op med DK-skolingsnormen, der gælder for den tosædede skolingsmetode, der vinder mere og mere indpas. Det er meget vigtigt, at alle instruktører nøje sætter sig ind i og underviser efter disse normer.

Instruktørerne må også sætte sig ind i de blade, der samtidig er udsendt om svæveflyveledere m. m.

Ændringer i diplomreglerne

I den nye sending er der også nogle blade, hvor diplomreglerne nu findes samlet. Hovedparten af disse er velkendt. Men der er dog for a-diplomet indført den ændring, at den sidste af de fem betingelsesflyvninger ikke længere behøver at være på 30 sek., men ligesom de fire andre kun på 20 sekunder. Det er indført efter forslag fra luftfartsdirektoratet for at undgå, at der flyves ud i begrænsningen på små pladser.

I den anden ende af diplomskalaen er den nye internationale regel for guld-diplom indført, hvorefter man ikke alene som tidligere kan flyve de 300 km i lige linie eller trekant, men også i brudt linie, f. eks. frem og tilbage eller ned gennem Jylland til et kontrolpunkt og derpå tværs over øerne.

Frist for betingelser til internationale diplomer

For et år siden blev en gammel, glemt regel om indsendelsesfrist for ansøgninger om diplomer genindført og samtidig forlænget fra 14 til 30 dage. Den er i løbet af året blevet indarbejdet, efter at kontoret næsten pedantisk har returneret forsinkede ansøgninger for at slå reglen fast.

Den indføres nu også for internationale diplomer (sølv-, guld- og diamantdiplomer) og her på den måde, at den gælder de enkelte betingelsesflyvninger. Det er i overensstemmelse med praksis i mange andre lande, og det medfører forskellige fordele. For det første er det lettere at fremskaffe de forskellige beviser for flyvningen umiddelbart efter denne, end hvis der er forløbet flere år, inden de øvrige betingelser er opnået. For det andet kan vi bedre konstatere, hvordan det går fremad også på dette område.

Reglerne træder i kraft straks. Men da der formodentlig er mange, der har en eller flere af betingelserne til sølv-diplom og nogle måske endda til guldet, så indføres der en overgangstid *indtil 1. marts 1953*.

Enhver, der har en eller flere betingelser, der endnu ikke er godkendt, må derfor inden denne dato indsende en alm. sølv/guld-ansøgningsblanket, der er nøjagtigt udfyldt for den eller disse præstationers vedkommende. Der skal ikke betales herfor; gebyret erlægges først ved indsendelsen af den sidste betingelse. Der vil blive fremsendt meddelelse, når betingelsen er godkendt, ligesom de indsendte bilag bliver returneret.

Rekordregler

Endelig indeholder de udsendte SM-blade de internationale regler for anerkendelse af svæveflyverekorder. De gælder med visse tilføjelser også for anerkendelse af danmarksrekorder; men hertil håber vi snart at kunne vende tilbage med den første officielle liste over anerkendte danmarksrekorder, der er under udarbejdelse.

Lær SM-bladene at kende

Svæveflyverådet lægger megen vægt på SM-bladene. De ikke alene koster mange penge at udsende, men først og fremmest meget arbejde.

De redigeres af et udvalg, bestående af civilingeniørerne *H. Harboe, P. H. Nielsen* og indtil fornylig også af *Bjørn Thøgersen*, der nu er emigreret til USA. Udvalget søger ved udarbejdelse af bladene assistance hos medlemmer af svæveflyverådet og andre sagkyndige, og det hele bliver gennemarbejdet så grundigt, at resultatet er nogle så fuldkomne blade som muligt.

Meningen med dem er, at de skal bruges. Nok skal der passes på dem; men de må ikke tilbringe al tiden i formandens eller sekretærens skrivebordsskuffe. Først og fremmest må bestyrelsen og flyveledere, byggekontrollanter o. s. v. sætte sig ind i dem. Men også samtlige andre medlemmer må lære dem at kende.

Måske har du aldrig hørt om dem før? Så gå til bestyrelsen og bed om at måtte se dem. Tag evt. initiativet til et klubmøde, hvor de bliver gennemgået. Meget af det, man i det daglige arbejde kommer i tvivl om, findes allerede forklaret i SM-bladene.

★

FAI-rekorderne

Nu er Mr. *T. W. Hayhows* rekord på strækningen København-London den 11. oktober blevet anerkendt med 219,420 km/t (flyvetid 4 t. 21 m. 45,0 sek.).

Ved Bishop blev der den 19. marts 1952 sat to nye rekorder for tosædede svæveplaner, idet *L. E. Edgar* med *H. E. Klieforth* på en Pratt-Read PR-Gl nåede en absolut højde af 13.480 m efter en højdevinding på 10.493 m.

Og den russiske svæveflyverske *Anna Samocadova* har i sommer sat hastighedsrekord for kvinder over 100 km trekantbane på 53,6 km/t for ensædede og 64,3 km/t for tosædede planer.

Nye svæveplaner til Danmark

Efter nogle års næsten fuldkommen stilstand i anskaffelsen og bygningen af nyt materiel til svæveflyveklubberne er der nu tegn på, at der vil blive gjort en indsats for at skaffe nye rigtige svæveplaner.

Vi omtalte i sidste nummer, at PFG skulle have sin Olympia, som der er arbejdet på i 6 år, færdig inden nytår; men allerede inden FLYV var udkommet, var planerne i bogstavelig forstand ændret. Olympia'en bliver først lidt senere færdig, men skulle så være blevet væsentlig bedre, idet man på grundlag af dr. *Raspets* erfaringer har forbedret bæreplanet, så profilet bliver mere nøjagtigt. Der bliver finerbeklædning over hele oversiden, og uden på krydsfineren kommer et lag abachifiner, der bearbejdes, så alle buler og ujævnheder forsvinder. Det bliver interessant at se resultatet.

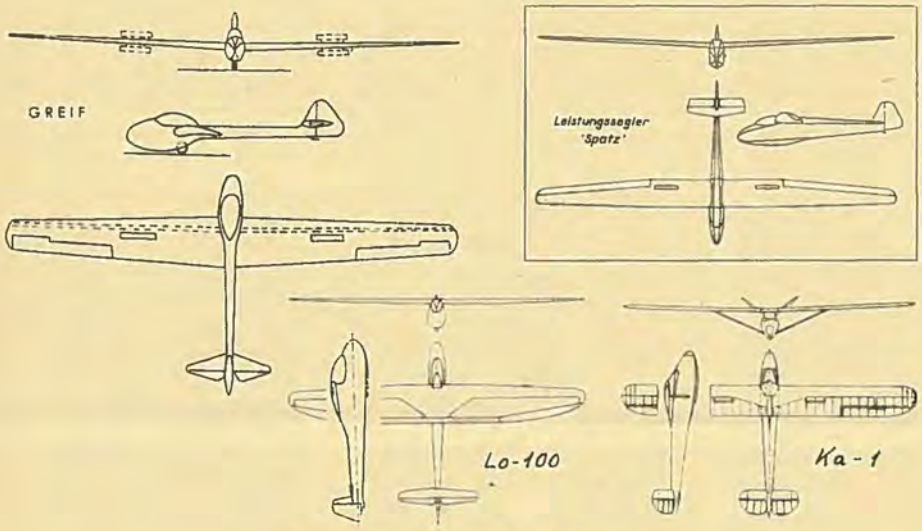
Også svæveflyvefondets EON Olympia er ved at være færdig. Dansk Aero's værksted har lovet den færdig senest 15. februar.

Viborg Svæveflyveklub har haft en repræsentant nede at se på det lille tyske Spatz-svæveplan, som omtales i dette nummer, og klubben har til hensigt at søge at få indført et byggesæt med færdig kropstel m. m. for derpå selv at bygge resten.

Birkerød har taget fat på at restaurere den Kranich 1, klubben som omtalt i sidste nummer har købt i havareret stand af Dansk Aero's værksted.

Andre klubber rører på sig, og svæveflyverådet arbejder med planer om at sende en kommission til Tyskland for at se på de forskellige typer. Det skulle jo helst være det helt rigtige, vi anskaffer.

Kommissionen skulle efter planen tage af sted kort efter nytår.



Oversigtstegninger af de fire nye typer.

MØDE I FAI's MODELKOMMISSION

DEN internationale modelflyvekommission holdt møde på FAI's kontor i Paris den 6. og 7. december. Formålet var først og fremmest at fastlægge verdensmesterskaberne for 1953, men herudover var der en overvældende dagsorden med forslag til ændringer, nye regler samt forskellige spørgsmål.

Der var usædvanlig stor deltagelse, nemlig fra 11 lande — alle europæiske og deriblandt Danmark.

Som det fremgår af vor kalender holdes VM for svævemodeller som ventet i Jugoslavien. VM i linestyring har hidtil været i Belgien sammen med et mere uofficielt europæisk mesterskab, men da der var flertal for ikke at udelukke de store modeller, som belgierne ikke har plads til i Knokke, blev dette VM henlagt til Italien til sidst i april eller først i maj.

England tog som ventet VM for gasmotormodeller og desuden VM for gummimotormodeller, idet Sverige ikke ønskede at afholde dette igen i år. Den kritik mod organisationen af dette VM, der bl. a. er rejst i engelske blade, blev behandlet, idet den svenske delegerede ing. Dérantz kunne dokumentere, at svenskerne havde planlagt konkurrencen på rigtig måde, men at man måtte ændre planerne, fordi tilmeldingsfristerne blev groft overskredet af flere lande. Konkurrencen i England bliver antagelig holdt i Cranfield som i 1949.

Fra forskellig side var der blevet protesteret mod de tilmeldingsgebyrer og tildels luksuose arrangementer, som havde præget nogle af de senere VM. Det vedtoges, at hvis værtslandet ikke kan arrangere VM gratis, skal gebyret holdes så lavt som muligt, og arrangementet skal være på et beskedent plan.

VM i fremtiden

Verdensmesterskabernes fremtid blev drøftet igen. Sidste sommer blev der på Madridmødet fremsat planer til at samle disse på eet sted hvert år, og man mente at kunne financiere det ved hjælp af penge fra USA. Disse synes imidlertid ikke at blive til noget, og en forespørgsel fra FAI om, at de forskellige lande skulle samle ind til formålet, blev fra de fleste lande besvaret med, at dette ikke var muligt.

Så foreslog FAI at oprette en international modelflyveorganisation, der ved hjælp af salg af emblemer m. m. skulle skaffe midler til formålet. Men kommissionen fandt ikke dette praktisk gennemførligt.

Der forelå et udmærket schweizisk forslag til afholdelse af såkaldte zonemesterskaber hvert andet år (med Europa som en af zonerne), og her skulle man så udtage ialt 96 til verdensmesterskaberne, der skulle afholdes de mellemliggende år. Det er atter et finansspørgsmål, om dette er muligt, at man skal prøve at få IATA (luftfartsselskabernes organisation) til at ændre de nuværende strenge regler for frirejser, så de enkelte selskaber skulle have mulighed for at befordre et begrænset antal modelflyvere gratis til hvert års mesterskab. Om det lykkes, er en anden sag.

Også radiostyringen blev drøftet, og man skal søge at sikre sig nogle internationale bølgelængder til formålet.

Stop for regelændringer

De stadige regelændringer volder kvaler i alle lande. På forslag fra dansk side blev det vedtaget, at reglerne skal være uændret to år fra 1. januar 1954. Der kan altså endnu komme regelændringer ved mødet i sommer, men herefter skulle der blive to års pause, om alt går vel.

Rekordreglerne blev også drøftet, og man er enig om, at de 116 mulige er alt for mange. På mødet til sommer i Monaco skal man prøve at forenkle dem.

(Mere fra modelkommissionen side 51)

MINDER FRA SOMMERLEJREN

På grund af mere påtrængende emner i sommertiden fik vi ikke plads til meget om selve modelflyvesommerlejren og dens konkurrencer.

Men i vinterens kulde kan det være rart at genopfriske minder fra lyse og varme sommerdage, for trods alt var der virkelig varme sommerdage selv i 1952, og de faldt sammen med lejren på Vandel.

Øverst til venstre ser vi den hastighedsmodel af egen konstruktion, hvormed *Jørn Leth* fra Nykobing Mors vandt hastighedskonkurrencen med 125.7 km/t. Motoren er en 2.46 ccm ED.

Derunder noget sjældent her i landet: en flyvende skalamodel af en KZ-VII. A. h. t. flyveegenskaberne går det lidt ud over skalaligheden. Modellen var bygget af en modelflyver fra Holbæk. Da han skulle ud at prøve den, skyndte vi os at stoppe ham og få et par billeder *inden* de første forsøg. En halv time senere kom han tilbage med de sørgelige rester .....

Forneden ses til venstre *Vagn Petersen* fra Roskilde med den smukke gasmotormodel, hvormed han i år vandt KLM-pokalen. Til højre for ham står *Per Nilsson* med sin Cumulus, hvormed han vandt A2-klassen og dermed som første mand Dansk Modelflyve Industris nye vandrepokal.

Ved siden af ham har vi *Jørgen Kibsgård* fra Nykøbing Mors med den model, hvormed han vandt kunstflyvekonkurrencen.

Og yderst til højre ses aeroklubbens generalsekretær, kaptajn *John Foltmann,* under en inspektion af lejren sammen med kommandanten for flyvestation Vandel, ritmester *K. Zeilau.* Foran ritmesteren ses lejrens yngste deltager, den 11-årige *Mogens Them Jensen* fra Dianalund.

Hvor sommerlejren afholdes i år, er endnu ikke fastsat, men tidspunktet fremgår af kalenderen, og det er klogt at tænke herpå, når man skal til at fastlægge sin sommerferie.

TRAFIKFLYVENYT

SAS indfører turistklasse i Europa og det nære Østen

Fra den 1. april 1953 indfører SAS turistklasseflyvninger på alle sine europæiske ruter samt på ruter til og fra det nære Østen, og dette medfører en betydelig reduktion af billetpriserne. Ved at indføre turistklasse på disse ruter fortsætter SAS sine bestræbelser for at gøre luftfarten til hvermands eje og tilgængelig for alle kategorier af rejsende. Det er muliggjort ved de beslutninger, som blev truffet af det IATA-møde, der i de sidste dage af november sluttede i Cannes, og hvor verdens internationale luftfartselskaber blev enige om, at turistklasseflyvninger skulle indføres i Europa og det nære Østen fra foråret 1953.

Til turistklasseflyvningerne vil SAS's DC-6B blive indrettet til 75 passagerer, den almindelige DC-6 til 60 og Skymaster'en til 55. Som det første luftfartselskab påtænker SAS endvidere at indføre et toklasse-system i sine DC-6 og DC-6B, således at første klasse bliver i agterkabinen og turistklasse i forreste kabine. Iøvrigt vil alle ruter, som flyver syd for Pyrenæerne eller Alperne, blive befløjet med DC-6B eller DC-6.

Fra og med den 1. oktober 1953 udstrækker SAS sine turistklasseflyvninger til også at gælde Pakistan og Indien samt Sydafrika, og fra 1. april 1954 bliver der turistklasseflyvninger på hele det fjerne Østen, d. v. s. Rangoon, Bangkok og Tokio. Tilbage er kun SAS-ruterne til Sydamerika, der indtil videre kun flyves med 1. klasse.

Betydelig stigning i SAS-trafikken på Nordatlanten.

SAS har haft en strålende sommersæson på Nordatlanten. Trafiktallet ligger over 40 % højere end i 1951. Indførelsen af turistklassen, der fandt sted i maj 1952, har således været en succes og har tilført selskabet en helt ny kategori af rejsende. Alle de luftfartselskaber, som trafikerer Nordatlanten har ialt haft 80.000 flere passagerer på denne strækning. Og så er det endda ikke gået ud over skibsfarten, som i samme periode har haft ca. 100.000 flere passagerer. Det er folks rejselyst og evne til at kunne rejse, som er blevet større.

Ingeniør Per Kampmann formand for SAS styrelsen.

Ved et møde tirsdag den 9. december er ingeniør *Per Kampmann* blevet valgt til formand i SAS styrelsen for det kommende år.

SAS flyver til Johannesburg

Fra og med den 8. januar udvider SAS sin Afrika-rute helt ned til Johannesburg. Afgangen fra København sker kl. 1010, og ankomsten til Johannesburg finder sted næste dags aften kl. 1900 efter 25 timers flyvning. Turen er på 10.000 kilometer, og billetten koster 3547 kr. Ruten går København — Hamburg — Zürich — Rom — Athen — Nairobi — Johannesburg.

Københavns lufthavn, Kastrup.

November blev en ligeså fremgangsrig måned som de foregående. Det samlede passagertal i lufthavnen var 36.807 imod 29.579 i samme måned forrige år. Befordret fragt beløb sig til 872 tons, post 239 tons og bagage 437 tons. De tilsvarende tal for samme måned i 1951 var henholdsvis 538, 193 og 286.

Canada køber Vickers Viscount

Trans-Canada Air Lines har sluttet en kontrakt med Vickers-Armstrongs Limited for levering af 15 Vickers Viscount turbinedrevne luftlinere. Værdien af denne meget store ordre inclusive reservedele beløber sig til 4,1 million pund sterling (ca. 80 millioner danske kroner). Leveringerne vil begynde først i december 1954 og vil være tilendebragt i april 1955. Det er den største dollarordre, der er blevet placeret hos en engelsk fabrik siden krigens slutning.

Set fra et engelsk synspunkt er det måske af endnu større betydning, at luftfartøjet vil komme til at flyve på ruter til USA i direkte konkurrence med selskaber, der anvender moderne amerikansk materiel. Viscount blev foretrukket efter meget indgående og langvarige undersøgelser. Kampen stod tilsidst mellem den amerikanske Convair 340 og den engelske Viscount, og det blev altså den sidste, der løb af med ordren.

I løbet af de sidste tre år er Trans-Canada Air Lines' trafik på Nordamerika steget med mere end 20 % pr. år. Den Viscount-type, der bliver leveret, indrettes til 48 passagerer. Den bliver udstyret med fire Rolls-Royce Dart turbinemotorer, som hver udvikler 1.400 hk plus 165 kg trykkraft. Viscount bygges i øjeblikket på fabriken i Weybridge; men der foretages vældige udvidelser på Vickers-Armstrongs fabrikerne i Hurn, hvor der gøres klar til en produktionskapacitet på 100 — eet hundrede — Viscount pr. år.

Lockheeds jet-liner

Amerikanerne har naturligvis ikke i sinde at lade englænderne løbe af med trafikflyvemaskinemarkedet uden videre. Englænderne har et værdifuldt forspring, men både Boeing, Douglas og Lockheed gør hvad da kan for at komme med og eventuelt indhente de Havilland.

Således blev det for nylig meddelt, at Lockheed havde forelagt lederen af Eastern Airlines, kaptajn *Eddie Rickenbacker*, planer til en jetdrevet trafikflyvemaskine med plads til 100 passagerer. Maskinen får pilformede planer og skal kunne rejse med omkring 950 km/t i 9—12 km højde.

Rickenbacker var som bekendt for nogle måneder siden i England og hævdede at ville afgive en stor ordre på Comet 3, hvis han kunne få dem i 1956, men øjensynlig kom der ikke noget ud af forhandlingerne.

BORT MED SIKKERHEDSATTESTERNE

Et indlæg fra en erhvervsflyver og et svar fra luftfartsdirektoratet

Fra en af vore unge erhvervsflyvere har vi modtaget følgende indlæg:

Dansk erhvervsflyvning fører i dag en meget trang tilværelse. Pengene blandt folk er små, og de fleste må — trods de har interesse i at flyve — give afkald herpå, simpelthen fordi de ikke har råd til at betale de priser, der forlanges.

Hvad er det da, der gør flyvningen så dyr? Ja, der er f. eks. sådan en ting som de såkaldte sikkerhedsattester, som skal udstedes af en aut. mekaniker hver dag, før flyvning påbegyndes. Prisen for en sådan attest ligger på omkring 10 kr., og hvad får man så for pengene? Jo, mekanikeren efterser understel, styreorganer og foretager motorprøve — akkurat det samme som piloten selv gør med samme sikkerhed før flyvningens påbegyndelse; det varer 20 min. = 10 kr.

Det er klart, at et selskab, der driver erhvervsmæssig flyvning, er nødt til at holde en fast flyvemekaniker til disse små eftersyn; men hvor findes der herhjemme et selskab, der giver nok til at lønne en mekaniker med 10—15000 kr. plus det samme til en pilot?

Iøvrigt er det jo meget problematisk, hvad disse sikkerhedsattester betyder for flyvningens sikkerhed. En mekaniker, der lige har efterset en maskine fra a til z før en flyvning, efterser han den mon med samme nidkærhed næste dags morgen? Mon ikke de fleste nøjes med at spørge piloten, om noget unormalt er observeret, og så gå lidt let hen over eftersynet? Tænker man nærmere over problemet, opdager man hurtigt, at den bestående ordning fordyrer flyvningen kolossalt ved siden af, at den er fuldstændig oldnordisk. Sikkerheden kan der måske diskuteres om, men een ting er sikkert: Det er en meget kostbar og omstændelig ordning; der må absolut kunne findes frem til en mere økonomisk og lige så sikker måde at klare disse eftersyn på. F. eks. indførelsen af et 15 timers eftersyn på både stel og motor af en aut. mekaniker samt udarbejdelsen af et standardskema over de dele, der særligt skal efterses af piloten, inden flyvning påbegyndes, og rapportpligt af alle uregelmæssigheder og dertil f. eks. indførelsen af eftersyn for nyt luftdygtighedsbevis hver 4 måned i stedet for som nu hver 6. En sådan ordning må forekomme mindst lige så sikker som den nu bestående og ville betyde en enorm lettelse for den i forvejen så hårdt trængte erhvervsflyvning.

A E J

Luftfartsdirektoratets svar

Ovenstående indlæg har FLYV forelagt luftfartsdirektoratet, der har sendt os følgende kommentar:

»Efter det såkaldte reglement B om luftdygtighed, som er udstedt af ministeriet for offentlige arbejder i form af en bekendtgørelse af 24. november 1930, skal fartøjer, der driver *erhvervsmæssig* virksomhed, hver dag forinden første flyvning underkastes syn af en autoriseret flyvemekaniker, der, såfremt luftfartøj, motor og instrumenter er i orden, udfylder og underskriver de herfor bestemte sikkerhedsattester. Dersom en flyvning begynder før kl. 8 morgen, er det dog tilladt at foretage synet efter flyvningens afslutning den foregående dag, når denne afslutning er sket efter kl. 12 middag.

Denne regel er man nødsaget til at følge.

Der arbejdes iøvrigt sammen med Finland, Norge og Sverige på en ny luftfartslov, og i forbindelse med denne vil der blive udfærdiget forskellige nye forskrifter, derunder også vedrørende vedligeholdelse af luftfartøjer, men det kan endnu ikke siges, hvad disse nye bestemmelser vil komme til at gå ud på.«

FORENINGEN DANSKE FLYVERE

»DANSKE FLYVERE« er den forening, der i Danmark samler de aktive flyvere — hvad enten disse hidrører fra Flyvevåbnet (for de ældres vedkommende Hærens Flyvertropper eller Marinens Flyvevæsen), er trafik- eller erhvervsflyvere eller privatflyvere. For de sidstnævntes vedkommende er der dog gjort den begrænsning, at de for at blive optaget i foreningen skal have fløjet mindst 100 timer efter erhvervelsen af privatflyvercertifikatet eller være indehaver af et større certifikat.

Foreningen blev stiftet den 18. august 1917, og H.M. Kong Frederik IX har vist D.F. den interesse, at Majestæten siden 1930 har været foreningens protektor.

»Danske Flyvere«s formål er ifølge lovenes § 2:

— at forene danske flyvere til fremme af flyvningen og udbredelse af kendskab til den og dens vilkår,

— at udvikle og bevare godt kammeratskab mellem medlemmerne.

Da foreningen blev stiftet, var dens karakter en del forskellig fra den nuværende, idet man dengang lagde hovedvægten på, at foreningen skulle varetage medlemmernes økonomiske og faglige interesser. Dette gav man i lovene udtryk for ved i formålsparagraffen at medtage de nedenfor nævnte opgaver:

— Varetagelse af medlemmernes interesser over for flyvemaskinefabrikker, flyveskoler, lufttrafikselskaber o. lign.

— Samarbejde med lignende uden- og indenlandske foreninger.

Årsagen til, at man ved stiftelsen gjorde D.F. så fagforeningsbetonet, var at firmaet »Nielsen & Winther« kort forinden havde begyndt en produktion af flyvemaskiner, og i tilknytning hertil agtede at drive flyveskole; men iøvrigt var arbejdet med at få startet »Det Danske Luftfartselskab« også godt igang, da foreningen blev oprettet. Fra flyvernes side stillede man selvfølgelig store forventninger til den kommende industri og lufttrafik, og man mente derfor, at man burde stå sammen for at opnå rimelige betalingsbetingelser og arbejdsvilkår i de nye civile erhverv.

D.F. ydede bl. a. sin medvirken ved kontraktforhandlinger mellem flyverne og DDL og med »Dansk Luft Rederi« A/S (kaptajn *J. Foltmann* og løjtnant *Ax. J. Rasmussens* foretagende på Lundtofte flyveplads); men det var åbenbart vanskeligt for foreningen at holde orden inden for medlemmernes rækker, hvilket fremgår af, at formanden på den ordinære generalforsamling i 1919 måtte påtale, »at forskellige af foreningens medlemmer havde vist sig mindre agtpågivende over for lovene og indrømmede samtidigt, at bestyrelsen ikke havde påtalt disse misligheder«. (Der sigtes her utvivlsomt til, at priskurantens minimumsbestemmelser ikke var blevet overholdt.)

Foreningen ændrer karakter

Medens foreningen nok i civilflyvningens tidligste barndom kan have opfyldt en mission ved sin »fagforeningsvirksomhed«, viste det sig snart, at det ikke i længden var muligt at følge denne linie. Allerede på en ekstraordinær generalforsamling den 25. januar 1921 diskuterede man, hvilken kurs foreningen i fremtiden skulle holde — om fagforening eller ikke, — og diskussionen om dette emne stod på i omtrent 5 år, indtil man på en ekstraordinær generalforsamling den 27. februar 1926 vedtog at »droppe« denne side af foreningens virksomhed. Foreningens formålsparagraf fik ved denne lejlighed den udformning, den har den dag i dag.

Det kunne se ud, som om foreningen herefter var reduceret til kun at være en selskabelig forening med visse — ikke nærmere definerede — forpligtelser til ved foredrag og på anden måde at gøre propaganda for og drive oplysningsarbejde om flyvningen; men så let har de gennem tiderne siddende bestyrelser ikke taget sig sine hverv. Snarere må man sige, at efter at udviklingen har medført, at »flyvningen« ikke længere er koncentreret i og omkring København, men er spredt ud over det ganske land — (ikke mindst takket være oprettelsen af flyvebaserne i Karup, Aalborg m. m.), er den selskabelige aktivitet gledet noget i baggrunden, — ganske simpelt fordi de medlemmer, der bor uden for København, på grund af rejsebesværet, omkostningerne samt på grund af tjeneste ofte er forhindret i at komme til de medlemssammenkomster, som foreningen arrangerer.

Danske Flyveres Fond

Det er da heller ikke det selskabelige moment, der skal være det bærende i tilknytningen af danske flyvere til foreningen, men langt mere det, at de ved at stå som medlem i D.F. — med et meget ringe økonomisk offer (indskud kr. 25,—, årskontingent p. t. kr. 16,—) — er med til at støtte det hjælpearbejde, som ikke er omtalt i foreningens formålsparagraf, men som foreningen desuagtet har fundet det naturligt at tage op.

Der nedlægges blomster ved flyvermonumentet.

Understøttelsen af forulykkede danske flyvere og deres efterladte begyndte allerede i 1921, idet man på et bestyrelsesmøde den 18. marts 1921 besluttede, at et beløb på kr. 473,— skulle anvendes til »at gøre vel imod flyvere eller flyveres efterladte«.

Dette beløb var fremkommet på den måde, at proprietær *Juul* på Lykkegaard ved St. Stenderup (ved Kolding) havde stillet disse penge, som tilkom ham som kvartersvært for nogle flyvere, der under kortlægningsopgaver i Sønderjylland havde været indkvarteret på Lykkegaard, men som han ikke ønskede at modtage, til rådighed for foreningen til velgørende formål. Andre midler tilgik hjælpearbejdet ved at elskværdige passagerer efter vel overstået flyvning ønskede at vise flyveren, der havde ført dem frelst i havn, en erkendtlighed, og da piloten ikke ønskede selv at modtage pengene, tilfaldt disse hjælpearbejdet.

Der var dog på dette tidspunkt ikke tale om et egentligt hjælpefond. Man brugte såvel renterne som kapitalen, når situationen krævede det, og ofte var det således, at de forskellige arrangementer — f. eks. en velgørenhedsforestilling i Odd Fellow Palæet som indbragte 4.000 kr. — blev foretaget i direkte tilknytning til en ulykkeshændelse for at råde bod på følgerne af denne.

Fra den 28. oktober 1929 kom hjælpearbejdet imidlertid ind under fastere rammer, idet der blev oprettet et egentligt hjælpefond med kgl. konfirmerede statutter, og som kontrolleres og revideres af ministeriet for offentlige arbejder. Fondets kapital var ved stiftelsen et kontant beløb på 6.000 kr. + en obligation af pålydende værdi 1.000 kr. Statutterne fastsætter, at fondets kapital er urørlig, og at kun renterne må bruges til understøttelser.

I årenes løb er der på forskellig måde tilgået fondet midler — bl. a. ved andel i overskudet fra en flyveudstilling, som »Det kgl. danske Aeronautiske Selskab« (nu K.D.A.) afholdt i Forum, og fra de af »Politiken« og D.F. i fællesskab arrangerede flyvestævner i Kastrup. Endvidere har flyveren løjtnant *C. Erlinds* søskende indbetalt et beløb på 1.000 kr. til fondet som »Løjtnant Erlinds mindegave«.

Pr. august 1952 var fondskapitalen ca. 72.000 kr., og en indsamling, som foreningens 35 års fødselsdag den 18. august 1952 gav påskudet til, men som endnu ikke er afsluttet, har foreløbig givet en ikke ubetydelig tilgang til fondsmidlerne. På 35 års fødselsdagen modtog bestyrelsen meddelelse om, at eet af foreningens gamle medlemmer og hans frue ved testamentarisk bestemmelse havde indsat D.F.s hjælpefond som universalarving.

Selvom det ikke er store understøttelser, der kan udbetales af renteafkastningen af den nuværende fondskapital, er det dog ikke helt ubetydelige beløb, der i årenes løb er udbetalt til forulykkede flyveres efterladte. Bestyrelsen har set beviser på, at den tiltrængte hjælp, foreningen har ydet, ofte har været en god håndsrækning til de pågældende, og fortsættelsen og udvidelsen af dette hjælpearbejde er en opgave, som alle danske flyvere må sætte en ære i at være med til at løse.

Blomsterfondet

På samme bestyrelsesmøde i 1921 blev det også bestemt, at D.F. hvert år på dødsdagen skulle nedlægge en buket blomster på de forulykkede flyveres grave for derved at hædre mindet om kammeraterne. Denne skik har været praktiseret lige siden. Udgifterne hertil afholdes af kontingentindkomsterne; men da det efterhånden drejer sig om et ret stort antal, er det besluttet at oprette et særligt »blomsterfond« for at sikre denne traditions opretholdelse i fremtiden. Foreningen havde i sin tid — bl. a. fra et medlem — modtaget beløb, som man havde henlagt i et »klubfond«. Klubfondet disponerede pr. 31. december 1951 over ca. 2.600 kr., og da der ikke skønnedes at være særlig brug for selvstændige klublokaler, og da det med den disponible kapital og den hastighed, hvormed denne voksede, var lange udsigter til, at foreningen kunne få egne lokaler, blev det ved urafstemning vedtaget, at klubfondet skulle opløses og kapitalen indgå i et nyt fond kaldet »D.F.s blomsterfond«. Sidstnævnte fonds kapital er nu vokset til ca. 7.000 kr. og da det formentlig vil være muligt endnu i nogle år at klare udgifterne til blomsternedlæggelserne alene gennem kontingentindtægterne, er det tanken at lade blomsterfondet vokse med renteafkastningen samt ved gaver og ved tilskud fra foreningen, når dennes økonomi tillader det.

Hvis alle danske flyvere kunne se de rørende breve, bestyrelsen modtager fra de forulykkede flyveres enker eller gamle forældre, ville alene blomsternedlæggelserne utvivlsomt være tilstrækkeligt til at få dem til at indmelde sig i foreningen. Ved at gøre det, beviser en flyver på den smukkeste måde, at han er i besiddelse af den kammeratskabsånd, som foreningens formålsparagraf tilstræber at udvikle.

Flyvermonumentet.

Som en tredje af de større opgaver, Danske Flyvere gennem årene har løst, kan nævnes det smukke flyvermonument, som foreningen i 1938 fik rejst ved Christianshavns voldgrav. Monumentet er udført af billedhuggeren, professor *Utzon Franck*. På en høj sokkel af grønlandsk marmor tegner en bronzegruppe sig mod himlen som baggrund. Den forestiller nogle flyvemaskiner, der i skyerne møder fuglenes konge, den kæmpemæssige ørn; de flyver imod hinanden — for atter at flyve hver sin vej.

På monumentets sokkel er på den ene side indhugget ordene: »For danske, der satte livet til i flyvningens tjeneste.« På soklens modsatte side er der indhugget foreningens emblem og ordene: »Rejst af Foreningen Danske Flyvere 1938.«

Af medlemsarrangementer afholdes der hvert år en optagelsesfest, hvor de nye medlemmer får en festlig modtagelse og får overrakt foreningens emblem og et diplom, som for første gang blev uddelt ved optagelsesfesten i oktober i år. Desuden er der hver sommer en skovtur med pokalkegleturnering. For også at give de medlemmer, der ikke er bosiddende i København, en chance, arrangeres der i Karup en lokal kegleturnering. Vinderen af denne får en mindre pengepræmie, der er tænkt som en hjælp til afholdelse af udgifterne ved at deltage i skovturen og pokalturneringen i København. Det er tanken at udvide denne ordning, efterhånden som der også andre steder uden for København opstår større koncentrationer af medlemmer. Endvidere afholdes der i vinterhalvåret en kammeratskabsaften med en beskeden fællesspisning, en aften med andespil og 3—5 foredragsaftener.

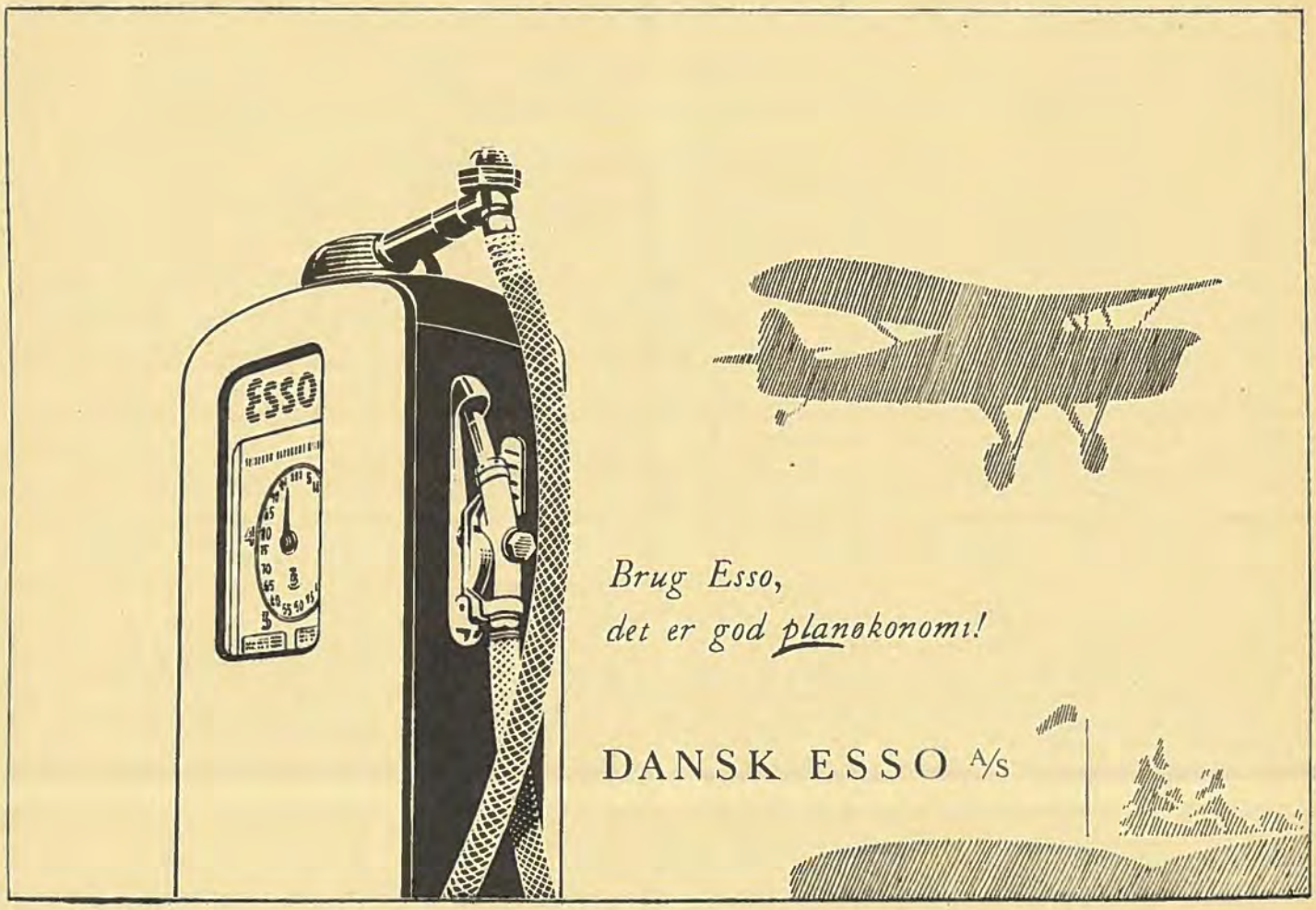
Foreningen har i øjeblikket 370 medlemmer, og i den nuværende bestyrelse sidder: Formand: Direktør, obl. (R) *K. Lybye,* Ved Stadsgraven 1[2], København S. Generalsekretær: Salgschef *Max Westphall,* Kronprinsensvej 71, København F. Kasserer: Cigarhandler *Rud. Olsen,* Vigerslev Alle 384, København. Kaptajn *H. Hummelgaard,* Flyvestation Aunø. Direktør *August Jensen,* Tordenskjoldsgade 10, København K. Kaptajn *Knud Jørgensen,* Flyvestation Karup. Kaptajn *H. O. C. L. Tonnesen,* Flyvestation Vedbæk. Kaptajn *E. Rostrup,* Flyveskolen, Flyvestation Værløse. Kaptajn *G. Wegener,* Flyvevåbnets P-Sektion, Flyvestation Vedbæk.

Foreningens regnskabsfører er kaptajn *H. K. Larsen,* Flyveskolen, Flyvestation Værløse. Indmeldelsesblanketter kan fås ved henvendelse til generalsekretær M. Westphall.

København, den 10. november 1952.

K. Lybye.

Formand for Foreningen Danske Flyvere.



MERE FRA FAI's MODELKOMMISSION

Efterhånden som modelflyvningen har udviklet sig, flyver modellerne så godt, at man har måttet indføre 5 min.-reglen og termikbremserne, og dog flyver modellerne så længe, at det i for stor grad bliver tidtagernes synsevne, der afgør en konkurrence, ligesom for mange modeller flyver bort, og der bliver vrøvl med ejerne af omkringliggende marker.

Kommissionen er derfor nødt til at skride til nye begrænsninger, som dog næppe får virkning før i 1954. Således vil man gå over til at flyve VM for svævemodellerne med 50 m højstartsnor, men til gengæld med 5 perioder og 3 min. maximal medregnet flyvetid.

For Wakefieldmodellerne vil der tilsvarende blive indført en begrænsning i gummimængden til 80 gram. For gasmotormodellerne fandt man det endnu ikke nødvendigt yderligere at begrænse motorløbetiden. I linestyring, hvor der hidtil blev fløjet i tre klasser, bliver der nu kun een VM-klasse, og klasserne går på skift hvert år. I år bliver det F 3.

Disse begrænsninger gælder altså ikke 1953; men på den anden side skulle de gerne forsøgsvis prøves, og muligvis vil også vi prøve at anvende dem i nogle tilfælde for at indvinde erfaringer.

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).
Ca. 1/5. VM for linestyrede (kl. F3). Milano.
14/5. 2. distriktskonk. (fritflyvende).
14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).
1—3/8. VM for gummi- og gasmotorm. England.
3-8/8. Sommerlejr.
21—23/8. VM for svævemodeller. Jugoslavien.
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.

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.

„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.

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.
KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT 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

FLYVEMASKINER G. Q. FALDSKÆRME UNDERSTEL
REDNINGSUDSTYR LUFTFOTOGRAFIAPPARATER K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER FLYVEMASKINELÆRRED ILTAPPARATER
ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

BESØG I ØSTRIG

Da østrigerne stadig ikke må motorflyve, har den østrigske aeroklub bestræbt sig for at opnå en stor udbredelse af model- og svæveflyvning. — Titelbilledet er fra Kufstein, hvor en meget lille flyveplads danner basis for en stor svæveflyvevirksomhed.

ØSTRIG, et befriet land, er stadig et land uden luftfart, eftersom befrierne, som stadig holder landet besat, ikke kan blive enige om en fredstraktat, der bl. a. skulle give landet tilladelse til at flyve. Det overvundne land Tyskland har derimod i princippet fået lov at motorflyve, når og hvis traktaten bliver ratificeret.

Østrigerne er naturligvis bitre over de vanskeligheder, forholdene har medført, og den østrigske aeroklub gør et stort arbejde i kampen for at få det østrigske luftrum frit igen.

Vi fik efter krigen kontakt med de østrigske modelflyvere, da *Oscar Czepa* vandt verdensmesterskabet for svævemodeller i Jugoslavien i 1951, og et dansk hold besøgte derpå Østrig, da landet i 1952 afholdt mesterskabet. Herom har der udførligt været skrevet i FLYV.

Som svæveflyver mødte man østrigske observatører ved konkurrencerne i Samaden i 1948 og i Örebro i 1950. I 1948 var svæveflyvningen stadig forbudt, men franskmændene fløj i deres zone og var ikke bange for at lade landets egne svæveflyvere komme lidt i luften også, men først i december 1949 blev der givet tilladelse til almindelig svæveflyvning.

Siden er det gået kraftigt fremad. Dog ser det ikke ud til, at tilladelsen bliver udnyttet praktisk i den russiske zone, og svæveflyverne herfra drager derfor andre steder hen for at udøve deres sport.

Under en ferietur i sommer havde vi lejlighed til at gøre nærmere bekendtskab med den østrigske aeroklub og de østrigske svæveflyvere.

Det ser ud til, at forholdene i en vis grad begunstiger aeroklubbens arbejde. Det, at den har iværksat en aktion og gør stor propaganda for, at landet skal få lov at motorflyve, giver den en vis offentlig bevågenhed. Den kan få støtte fra staten og øvrige myndigheder såvel som fra privat side.

Klubben hedder Österreichischer Aero-Club — Segelfliegerverband og har kontorer i en bygning med ministerielle kontorer i den centrale del af Wien.

Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, at man under en hel uges ophold i Wien kun en enkelt gang ser en udenlandsk trafikflyvemaskine i luften, ellers intet.

Aeroklubbens navn viser, at hovedaktiviteten nu er lagt på svæveflyvningen, men der er dog også fuld gang i modelflyvningen, og utvivlsomt forbereder man både en kommende motor-privatflyvning, og iøvrigt er der også interesse for faldskærmssport i landet.

Aeroklubbens præsident, hr. *Fritz Polcar,* er som leder af et af de østrigske partier en kendt skikkelse i landet, og han går med stor energi ind for aeroklubbens opbygning. Aeroklubbens personale består af en generalsekretær, en svæveflyvechef og en organisationsmand samt nogle kontordamer.

Fra 1951 har aeroklubben udgivet et nydeligt tidsskrift Austro-Flug (forefindes i KDA's bibliotek).

125 klubber med 4500 medlemmer rundt om i landet er tilsluttet aeroklubben.

Indtryk af svæveflyvningen

Brochurer fra aeroklubbens centralskole »Alpine Segelflugschule Zell am See« havde lokket mig til Østrig på en kombineret »almindelig« ferie og svæveflyveferie. Jeg kom til skolen og overværede de sidste dage af den første konkurrence om det østrigske »statsmesterskab«.

Deltagelsen gav straks et indtryk af, at østrigerne er nået vidt. Der var 21 deltagere i 2 klasser, en Baby-klasse med 11 og en klasse for svæveplaner med 10 deltagere af 7 forskellige typer, deraf 4 tosædede. Resultaterne er tilsyneladende ikke så imponerende; men dels var vejret ret ugunstigt, dels havde man lagt an på »økonomiske« konkurrencer, d. v. s. ikke fri distance, men hastighed på trekantbane. På 7 konkurrencedage fløj deltagerne 600 timer og havde kun 7 udelandinger. Et par dage var distancen godt 50 km, men ellers p. gr. af vejret kun knap 20 km, d. v. s. man kunne følge konkurrenterne fra flyvepladsen. Hastighederne lå oppe på 75 km/t i den »fine« klasse, mens vinderen af Baby-klassen i en åben Baby med runde stræber kom de 55 km rundt med en fart af 62,5 km/t.

Flyvepladsen ved Zell am See ligger i et punkt, hvor flere dale løber sammen. Når vinden tidligt på eftermiddagen kommer blæsende fra søen ind mod skrænten bag flyvepladsen, er her fin opvind. Der kan også skræntflyves i andre vindretninger. Men når vejret er stille, er der intet at gøre, og man havde haft god anvendelse for slæbeflyvemaskiner, men . . .

Ved pladsen ligger en tidligere tysk svæveflyveskole med en dejlig bygning og en stor hangar. Men desværre holder amerikanerne disse besat, og østrigerne har måttet opføre en helt ny hangar ved siden af.

Der er fra undervisningsministeriet givet statsstøtte hertil samt til bygningen af skolens to Mü-13E, der er bygget på aeroklubbens værksted. Aeroklubben fremstiller forøvrigt også faldskærme selv, specielt beregnet til svæveflyvning. Pris ca. 2200 kr.

Der fabriksbygges svæveplaner hos firmaet Oberlerchner i Spittal a. d. Drau, nemlig SG-38, Grunau Baby 2b (kaldet Edelweiss) og den tosædede Mg 19 Steinadler.

Men desuden er der stor byggevirksomhed i klubberne. I 1950 var der 72 planer, i 1951 121 og i 1952 er tallet kommet op på 214. Af disse planer er nogle gamle, men en meget stor del nye. 140 af dem er i drift.

I 1950 blev der fløjet 725 timer, i 1951 1137, altså mindre end i Danmark, men i 1952 er de sikkert kommet langt over os. Det skal til sammenligning med vore forhold nævnes, at Østrig har ca. 7 mill. indbyggere.

De mange muligheder for skræntflyvning skal naturligvis give et stort timetal. Selv om skræntvinden som i Zell først kommer om eftermiddagen, så er den et uvurderligt gode for en flyveskole. Tænk, hvor mange dage, der går tabt i Vandel ved dårligt vejr. Og forholdene giver også gode muligheder for at udføre fine præstationer uden at få dyre hjemtransporter.

I Kufsteins elevator

På hjemrejsen gjorde jeg nogle timers ophold i Kufstein ved den tyske grænse. Flyvepladsen er vist den mindste, jeg har set, ganske smal og nogle få hundrede meter lang, tæt inde ved byen.

Her var en halv snes østrigske og schweiziske planer i gang. Jeg fik en tur i bagsædet af en Mg 19. I spilstarten fik vi kun ca. 150 m på, fortsatte ligeud og drejede om hjørnet til en enorm stejlskrænt, hvor Kaiserbjergene ligger ud mod Inn-dalen. Her gik det støt op med 2—3 m/sek., og da vi lidt efter havde nået enden af skrænten, havde vi 1000 m.

Egnen er meget skøn og giver glimrende flyvemuligheder. Mg 19 gjorde et godt indtryk, var behagelig at flyve og anses for at være lidt bedre end Må 13-E, men også dyrere. Jeg gled højden af inde over selve Kufstein, hvor man til sidst flyver i ganske lav højde rundt om slottet, for at man kan komme ned på pladsen.

PW

Fra KDA's arbejdsmark

Filmsaftenen i december

Filmsaftenen den 11. december havde trods julen og det dårlige vejr samlet mange interesserede deltagere, og de blev ikke snydt.

Først forevistes en film om Vickers Viscount — forøvrigt med en ualmindelig klar og tydelig tale. Derpå to farvefilms om helikoptere, den ene om Hiller 360, den anden om den morsomme Hiller Hornet med rammotorer. Det var sikkert et held, at der ikke var lyd på disse to films, for disse motorer laver et infernalsk spektakel.

Disse tre films var velvilligst udlånt af firmaet Alfred Raffel.

Til slut vistes to engelske films, som den britiske ambassade havde stillet til rådighed.

Den første, Hurtigere end Lyden, har været vist før. Den viser de første forsøg med raketdrevne ubemandede forsøgsflyvemaskiner, der blev udløst fra en Mosquito. Det var en god optakt til aftenens hovedfilm, der viser resultatet af disse forsøg i form af den store opvisning sidste år i Farnborough.

Farnborough-filmen indeholder pragtfulde optagelser af alle de nye engelske flyvemaskinetyper. Man ser endog *John Derrys* maskine opløses i luften. Filmen giver et stærkt indtryk af det høje stade, den britiske flyveindustri står på i øjeblikket.

Nye medlemmer

Fru *Søren Jensen.*
Hr. *Søren Jensen.*
Hr. *N. Polytop,* SAS.
Civilingeniør *Peter Beck.*
Bankkasserer *Niels Wagner Sørensen.*
Flyverløjtnant *Helmer Dan Nielsen.*

Nye bøger til biblioteket

Jane's All the World's Aircraft 1952—1953 findes nu på biblioteket, hvor den er til disposition for medlemmerne.

Nykøbing F. Flyveklub

Nykøbing Falster Flyveklub havde samlet omtrent et hundrede tilhørere til en foredrags- og filmsaften i december måned, hvor KDA's generalsekretær viste nogle udmærkede film, deriblandt den nye og meget imponerende film fra flyveopvisningerne i Farnborough i september 1952.

Varde Sportsflyveklub

Med støtte fra KDA og motorflyverådet vil Varde Sportsflyveklub i løbet af indeværende måned starte et nyt teorikursus.

AEROSPORT

Siden klubben begyndte vintersæsonen i september, har der været afholdt 8 møder på Øresundsvejens skole. Programmet ved disse møder har afvekslende været gennemgang af typer, typeprøver med præmier, foredrag og film. Klubben har kunnet glæde sig ved et stadigt stigende medlemsantal, men håber alligevel, at endnu flere flyveinteresserede vil melde sig ind i det nye år. For de medlemmer, der er interesserede i skalamodelbygning, afholdes hver måned en konkurrence efter tegning i medlemsbladet Aerosport Månedsnyt. Alle oplysninger vedr. klubben kan fås ved henvendelse til *K. Birlic,* Damhusdalen 63, Valby (RØ. 34), eller *W. Jensen,* Øster Farimagsgade 15, K. (BY. 480 X).

Foredrag i Danske Flyvere

Tirsdag den 20. januar afholder foreningen Danske Flyvere foredragsaften i Officersforeningen. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne direkte.

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.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Kommunelærer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

FOREDRAG I KDA

Mandag den 12. januar kl. 19,45 indbyder KDA sine medlemmer til en aktuel foredragsaften på Hotel d'Angleterre. Luftkaptajn i SAS Povl Jensen har lovet Aeroklubben at ville fortælle om sine flyvninger over det nordlige polarhav m. m.

Foredraget vil blive ledsaget af film.

Efter foredraget vil der blive lejlighed til at deltage i en sammenkomst, og herom vil nærmere meddelelse tilgå medlemmerne direkte.

OBS. Til denne foredragsaften er der — af pladshensyn — kun adgang mod forevisning af et særligt kort, som kan afhentes på Aeroklubbens kontor.

Ingeniør Georg Krebs 80 år.

Den 15. december fejrede ingeniør *Georg Krebs* sin 80-årige fødselsdag og var i den anledning genstand for stor hyldest. Ingeniør Krebs har været medlem af Kongelig Dansk Aeroklub lige siden oprettelsen i 1909; han var i mange år medlem af bestyrelsen i Aeronautisk Selskab, som aeroklubben den gang hed, og fra 1933 til 1936 var han formand for selskabet, hvilket han ledede på en fortræffelig måde. Som tak for sit store arbejde inden for Aeronautisk Selskab udnævntes ingeniør Krebs til æresmedlem.

Ingeniør Krebs var en af Danmarks første ballonsportsmænd; det var i årene lige før den første verdenskrig, og da ballonsporten genoplivedes i slutningen af tyverne, blev han den nystartede ballonklubs formand.

Kongelig Dansk Aeroklub føjede sin lykønskning til de mange andre, der strømmede ind på dagen.

Oberstløjtnant Michael Hansen 50 år

Den 14. januar fylder chefen for flyvestation Værløse, oberstløjtnant *Michael Hansen,* 50 år. Michael Hansen blev militærofficer i 1927, og derefter fulgte et rigt flyvende liv: deltager i egen maskine i handicapflyvningen England—Melbourne i 1934; sommeren 1937 med samme maskine (Dessoutter) København — Kapstaden — København; deltager sommeren 1938 med en Tiger Moth i greve *Knuth's* og *Ebbe Munck's* ekspedition til Nordøstgrønland; 1948 og 1949 flere flyvninger til Grønland med afstikkere til USA i en B-17. Michael Hansen har også på anden måde ydet en prisværdig indsats for privatflyvningen, idet han er medlem af KDA's bestyrelse og formand i Sportsflyveklubben.

FLYV gratulerer til det runde tal.

KDA'S legat

KDA's legat for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterladte, som for året 1952 efter tur skal tilfalde Sverige, er gennem Kungl. Svenska Aeroklubben blevet tildelt fru *Maria Mannström,* enke efter den forulykkede svenske militærflyver, løjtnant *Bror Karl Mannström.* Legatportionen er på 400 danske kroner.

KÆMPE-MODELFLYVESTÆVNE I NÆSTVED

Som nævnt i sidste nummer afholdt modelflyveklubben Ørnen i Næstved den 16. november et modelflyvestævne af usædvanligt stort format. Man havde inviteret klubber fra hele landet samt fra Malmø, og der var tilmeldt 99 deltagere med 140 modeller. Men helt så mange mødte nu ikke op, så det lykkedes ikke at slå rekorden i deltagertal fra pinselejren 1939 ved Tommerup, hvor der var 95 deltagere.

Der deltog 60 medlemmer fra 17 klubber på Sjælland og Fyn. De fritflyvende modeller fløj på en mark 3 km uden for byen, hvor konkurrenceledelsen havde indrettet sig i en lejet totalisatorbod med højttaleranlæg og det hele. Flyvningen med de linestyrede modeller blev henlagt til Herlufsholm stadion.

Vejret var ikke for godt, men vinden var heldigvis svag, for vindretningen var ret ugunstig. Halvdelen af konkurrencerne blev afviklet i sneslud.

I A1 vandt *Hans Hansen* (klub 105) med 643 sek. og i en særlig juniorklasse *Ole Jensen* (208) med 513.

I A2 placerede vort VM-hold fra Østrig sig sikkert i spidsen. *Arne Hansen* (301) blev nr. 1 med 756 og *Børge Hansen* (105) nr. 2 og sjællandsmester med 744.

I den efterhånden sjældne klasse A3 vandt *Erik Johansen* (201) med 491. *Erik Knudsen* (205) vandt gruppe C med 595 — fint under disse forhold, mens de fritflyvende gasmotormodeller atter her var svage. *Bent C. Jensen* (213) blev sjællandsmester med 177.

Der var udsat en række pokaler, som Ørnen hidtil har benyttet i de nu opgivne pinselejre. Endvidere var der udsat motorer og mange andre præmier.

I linestyring vandt — vi havde nær sagt naturligvis — *Albert Sørensen* (111) F1 med 150 km/t og holdkapflyvning med 9 min. 59 sek., mens *Jan Hackhe* tog F2 med 183 km/t og kunstflyvning med 261 points og dermed fik to sjællandsmesterskabstitler.

Der blev også fløjet med reaktionsdrevne modeller og herunder indtraf et uheld, idet begge liner sprang under stor fart, så modellen gik i jorden som et lyn. Desværre kunne tilskuerne ikke holde sig på afstand, og en af dem fik foden beskadiget, hvad der medførte længere tids arbejdsudygtighed. Det kunne imidlertid være gået meget værre, og det må henstilles til modelflyverne simpelt hen at stoppe startforberedelserne, hvis ikke tilskuerne kan holde sig borte — langt borte!

EN PRÆSTATION

Mere end

1,000,000 Flyvetimer

er fuldført

med Rolls-Royce

Jet-Motorer

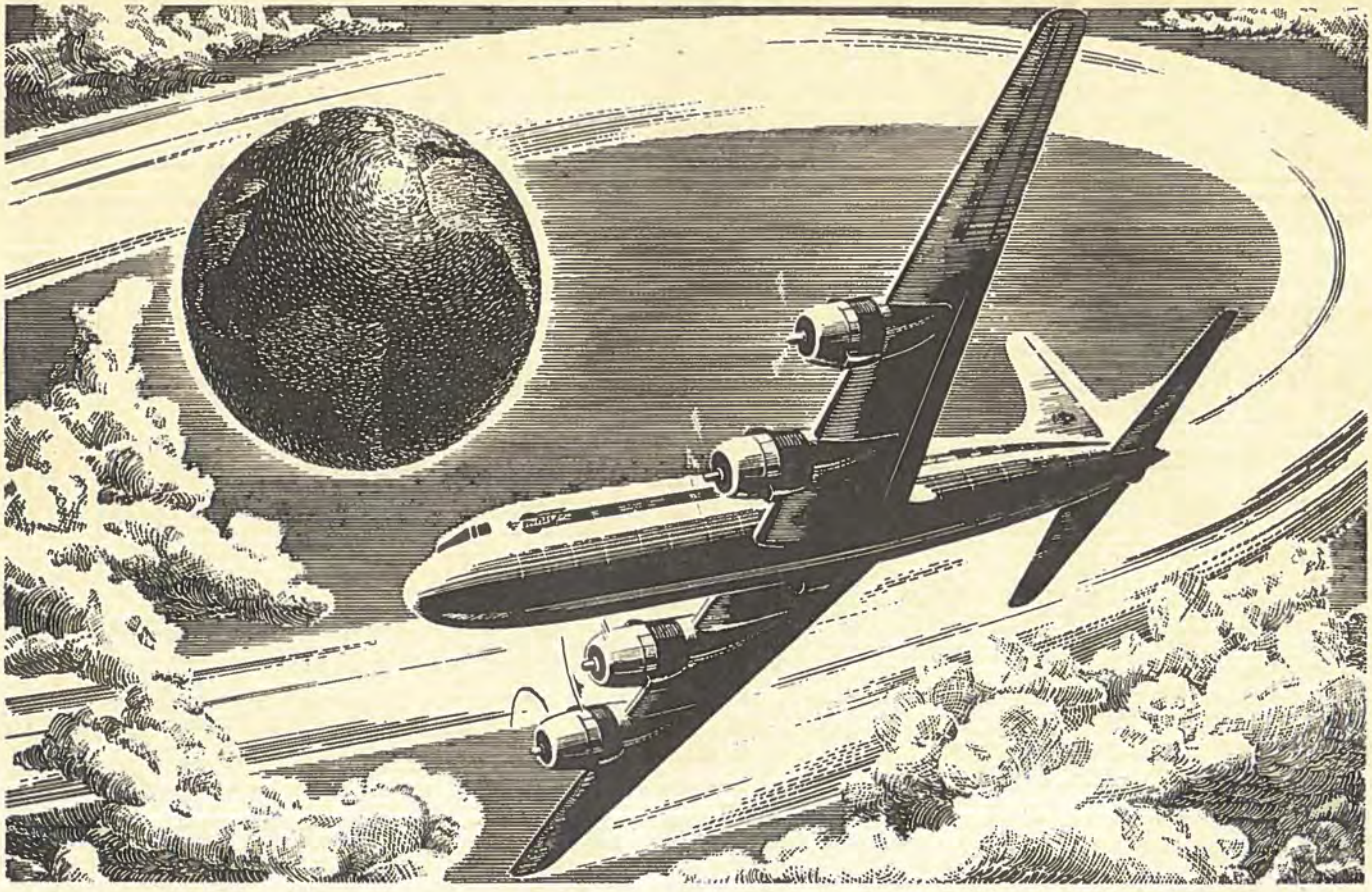
ROLLS-ROYCE

Aero

ENGINES

FOR SPEED AND RELIABILITY

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



„DC" BETYDER DOUGLAS — fremstiller af den berømte DC-3 og DC-4 . . . den ultramoderne DC-6 og DC-6B (ovenfor) . . . og morgendagens DC-7. Douglas er verdens største fremstiller af flyvemaskiner.

Jorden rundt 5 gange i løbet af den næste time!

Hver eneste dag flyver Douglas DC-maskiner mere end 5 mill. km for 160 førende luftfartselskaber. Det er mere end jorden rundt 5 gange i løbet af *hver time!* Douglas flyvemaskiner forbinder alle kontinenter og spænder over 7 verdenshave. Flyv, næste gang, De skal rejse! Bed om reservation til en driftsikker *DOUGLAS* maskine.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - **ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A.
***FLYING TIGER** 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 - **TRANSOCEAN** U.S.A.
UNITED U.S.A. - ***WESTERN** U.S.A.

* I nær fremtid

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Vinduerne i Douglas DC-7 og DC-6B er *store*, ca. 40 × 45 cm, så man kan betragte de pragtfulde panoramaer. De er af klar, svær plastic af en særlig konstruktion, som forhindrer ruderne i at dugges eller fryse til.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

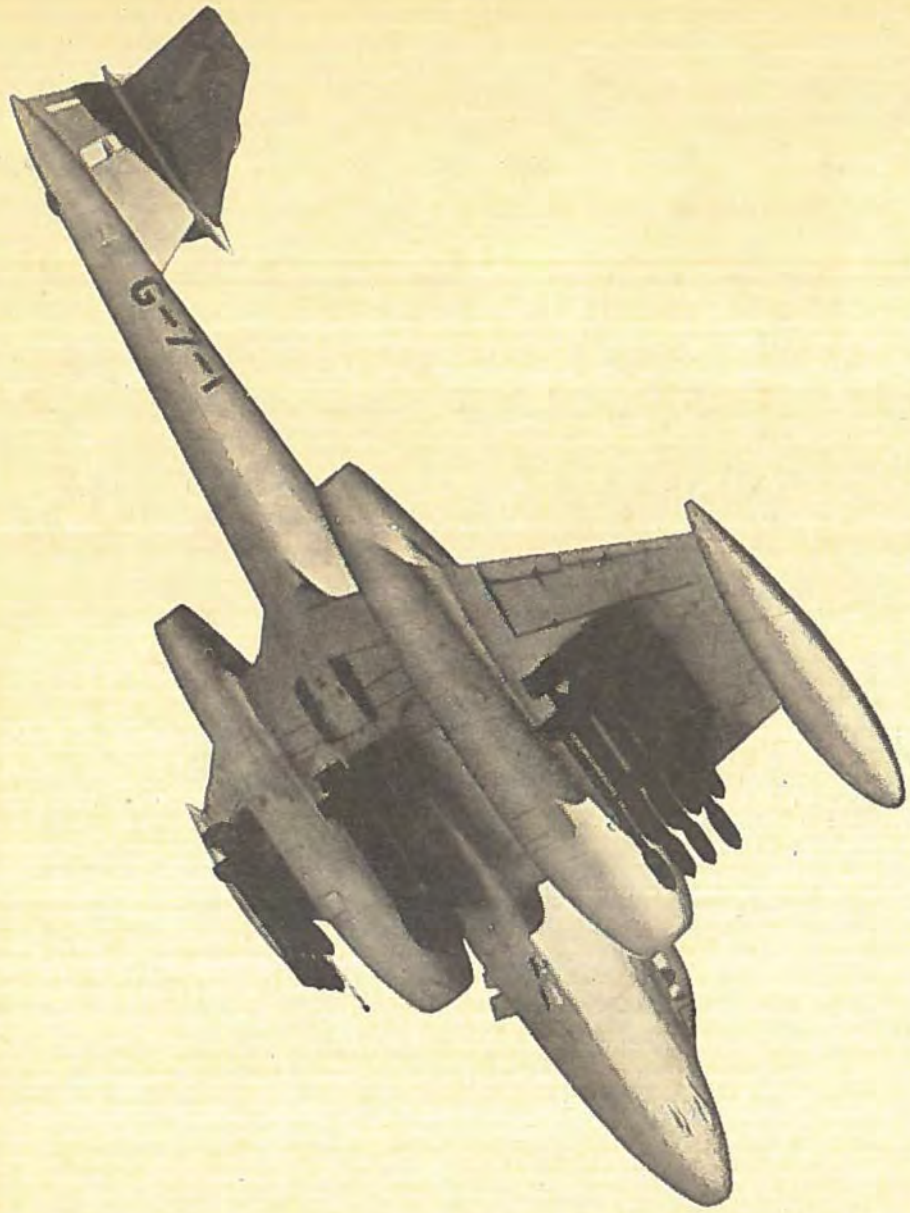
26. ÅRGANG — FEBRUAR 1953 — PRIS 75 ØRE

Over 300 Boeing B-47 Stratojets er nu blevet bygget. Produktionen vil med de nuværende ordrer blive fortsat til midt i 1955. Stratojet bygges på tre fabrikker. Ovenstående billede er fra Boeings store afdeling i Wichita (Kansas). På samme flyveplads omskoler USAF besætninger til denne hurtige bomber.

2

INDHOLD:

»Lydmuren« ★ I trafikflyvemaskine over polarhavet ★ MATS, verdens største luftfartselskab ★ Danmarksrekorder i svæveflyvning ★ Hvordan får man noget ud af sin glederørsmotor



Gloster

Meteor . . .

verdens

førende

til angreb

på

jordmål . . .

yder den

største offensive

kraft.

Alternative ladninger

1. Fire 1.000 lb (454 kg) bomber med 100 gallon (420 liter) tanke i vingespidserne.

2. Fire og tyve 95 lb (43 kg) raketprojektiler med to 100 gallon (420 liter) tanke i vingespidserne.

3. 580 gallons (2.636 liter) ekstra brændsel i tanke under vingerne og vingespidserne.

Alt med standardudrustning bestående af fire 20 mm kanoner.

Gloster Aircraft Co. Ltd. Hucclecote, Gloucestershire, England.

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER . . . AND WORLD LEADER IN AVIATION

FLYV

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

Nr. 2 | Februar 1953 | 26. årgang

HELIKOPTEREN

SIDEN *det lykkedes Igor Sikorsky at krone egne og mange andre pionerers årelange arbejder med held ved at fremstille en anvendelig helikopter, har dette luftfartøj udviklet sig med rivende hast.*

De almindelige flyvemaskiners stærkt stigende landingshastigheder og dermed krav til store flyvepladser gjorde behovet for det langsomme luftfartøj, som kan starte og lande lodret, stadig større.

Efterhånden som det er blevet udviklet, anvendes det på flere og flere felter, ikke mindst til redning af menneskeliv i krig og fred.

Hidtil har helikopteren været ret lille og ikke anvendelig til trafikflyvning. Da de store lufthavne normalt må placeres langt fra de store byers centre, går der selv med hurtige flyvemaskiner alligevel relativ lang tid for transport fra bymidte til bymidte, især hvis afstanden mellem byerne er kort.

Her har helikopteren store fremtidsmuligheder; men de hidtidige typer har været for små og for uøkonomiske. Der må til flyvning ind over storbyer naturligvis også kræves flere motorer og evne til at flyve, selv om en motor standser.

Det tager tid at udvikle store trafikhelikoptere, og det kræver også praktiske erfaringer. Derfor har man med stor interesse fulgt de forsøgsruter, som f. eks. BEA og SABENA har befløjet de sidste år.

BEA ligger langt fremme i arbejdet for at udvikle helikopteren, har bestilt større typer og har fremsat specifikationer for fremtidens typer.

Det bliver derfor med interesse, at man i denne måned ved KDA's mødeaften hører, hvad BEA's præsident, Lord Douglas of Kirtleside, har at fortælle i sit foredrag om dette aktuelle emne.

»LYDMUREN«

En indflyvers beretning om de fænomener, der optræder ved hastigheder omkring lydens, og om de metoder, man anvender ved prøveflyvningerne

I sidste nummer bragte vi en artikel »Jeg fløj Skyrocket« af Douglas-indflyveren *William Bridgeman*, der fortalte om nogle af de mærkelige fænomener, der optræder ved flyvning med meget hurtige maskiner.

Denne gang giver vi ordet til en af de berømte engelske indflyvere, Hawkers *Neville Duke*, som i modsætning til Bridgemans konkrete behandling af tilfældet Skyrocket fortæller lidt mere alment om de fænomener, der forekommer.

Artiklerne burde egentlig være fremkommet i omvendt rækkefølge; men denne er kommet frem senere, nemlig i decembernummeret af RAF Review, hvorfra vi har lånt den.

FLYVNING ved hastigheder over lydens er et så indviklet og udstrakt emne, at man i denne artikel kun kan give et alment billede af de pågældende problemer.

Først må man forklare, at lydens hastighed gennem luften afhænger af luftens temperatur og derfor varierer med højden. Som fælles basis for beregning af præstationer anvender man en standardtemperatur af + 15 graders celcius og et standardtryk af 1013 millebar ved havoverfladen.

Fra ca. 11 km højde og opefter betragtes lufttemperaturen som konstant med ÷ 56 graders celsius. Derfor falder lydens hastighed fra 1225 km/t ved havoverfladen til 1060 km/t i 11 kms højde, og teoretisk forbliver den konstant derover.

Machmeteret på instrumentbrættet anvendes som et praktisk instrument til at måle en flyvemaskines hastighed, angivet i forhold til lydhastigheden. Machtallet 1,0 angiver således, at flyvemaskinen flyver med lydens hastighed.

Machtallet udregnes ved at dividere flyvemaskinens sande hastighed i forhold til den omgivende luft med lydhastigheden i flyvehøjden. Da lufttætheden er mindre i større højde, viser den normale fartmåler en ringere hastighed end den sande. Derfor fås en forholdsvis lav hastighed på fartmåleren til et tilsvarende Mach-tal. Ved havoverfladen svarer Machtallet 1,0 til en angiven hastighed af 1225 km/t; men i 12,2 km højde viser fartmåleren kun 530 km/t, selv om Machmetret viser 1.0, og der flyves med 1060 km/t.

Man går forsigtigt frem.

Det er derfor sikrere at udføre undersøgelser ved høje Machtal i stor højde, hvor den angivne hastighed er lav og påvirkningerne mindre.

Styregrejerne er lettere i store højder, selv om Machtallets virkninger ofte fremkalder tunge kræfter på rorene. Prøverne må derfor udføres i lave højder, når Machtalegenskaberne er undersøgt, fordi højden i sig selv kan have indvirkning på maskinen.

Omvendt bliver undersøgelser af flyvemaskinens manøvreegenskaber ved store fartmålervisninger udført i relativ lav højde for at skelne mellem virkningen af Machtallet og hastigheden.

I modsætning til almindelig antagelse tager man ikke en ny flyvemaskine op og flyver den lige gennem lydhastigheden på een gang. Tværtimod består forsøgsprogrammet for høje Machtal sædvanligvis af en gradvis forøgelse af hastigheden ved vandret flyvning i en passende stor højde, måske mellem 12 og 14 km højde. Skulle der på grund af Machtallet vise sig virkninger såsom vibrationer, stød, trimændringer, formindsket rorvirkning, hældning o. s. v., bliver der gennemført en meget omhyggelig

Hawker Hunter F 1.

undersøgelse og analyse af pilotens rapporter og de automatisk fremstillede forsøgsresultater såsom vibrogrammer eller film af instrumenternes visning, før man går videre.

En sikker regel er det at gå langsommere og langsommere frem, jo hurtigere man flyver med maskinen. Men på den anden side må man finde et kompromis mellem forsigtighed og fremskridt. Kun piloten kan afgøre, om man skal gå videre, når der f. eks. mærkes stød. Man har fundet ud af, at stød og vibrationer somme tider kun har en forbigående virkning, således at de f. eks. kun indtræffer mellem Machtallene 0.90 og 0.95 og så forsvinder, når Machtallet øges. Sådanne stødfænomener kan f. eks. skyldes virkningen af luftens sammentrykkelighed på haleplanet eller finnen. Små ændringer her kan få dem til at forsvinde.

Mens stødvirkningen kan være ringe i store højder ved et bestemt Machtal, kan den være meget større ved samme Machtal i lav højde på grund af den højere fartmålervisning.

Til sidst kommer der et tidspunkt, hvor den største vandrette hastighed nås ved fuld motorstyrke, og en yderligere forøgelse af Machtallet må opnås ved at dykke. At man må undersøge den slags egenskaber i et dyk er naturligvis ikke gunstigt. Men en ulempe ved prøver i stor højde er, at mens flyvemaskinens luftmodstand er ringere, så taber jetmotoren sin trækkraft med stigende højde, da der strømmer tyndere luft gennem den. En motor med en reaktionskraft på 4000 kg ved havoverfladen yder kun ca. 660 kg i 15 km højde.

Anvendelse af raketmotorer.

Raketmotoren er det ideale fremdriftsmiddel for undersøgelser af høje Machtal, fordi dens reaktionskraft ikke er afhængig af den atmosfæriske luft. Den giver samme kraft i enhver højde.

Forsøgshøjden kan også forøges ved anvendelse af raketmotorer, men enhver flyvemaskinetype har sin tophøjde, fordi man til sidst når en højde, hvor stallingshastigheden og tophastigheden er den samme. Det er derfor muligt at flyve i stallet tilstand, selv om man flyver med lydens hastighed!

En ulempe ved raketten er dens høje brændstofforbrug på omkring 300 kg brændstof i minuttet for 1000 kg reaktionskraft. Det vil sige, at en raketmotor på 4000 kg reaktionskraft kræver 1200 kg brændstof for at gå et minut, hvilket svarer til et benzinforbrug af omkring 1600 liter i minutet.

På en moderne jetjagertype ville man udføre en serie dyk med fuld motorkraft, og dykvinklen ville gradvis blive øget og dermed Machtallet langsomt gjort større. Den kraftige modstandsforøgelse, der er karakteristisk for hastigheden omkring lydens, vil en sådan jager af i dag møde ved et Machtal på omkring 0.95, og dette kan den opnå i vandret flyvning.

Men så snart modstandsforøgelsen begynder, vil det kræve en uforholdsmæssig stor forøgelse af motorkraften at øge hastigheden, og temmelig store forøgelser af dykvinklen vil blive nødvendige, så snart man når selve lydområdet — d. v. s. over ca. 0.98 i Machtal. Det er værd at lægge mærke til, at i et 30 graders dyk virker halvdelen af flyvemaskinens vægt som fremdriftskraft.

Virkningerne på styregrejerne.

Når man nærmer sig eller kommer ind i lydområdet, er det næsten sikkert, at der opstår nogle virkninger på grund af luftstrømmens forandring fra underlyds- til overlydshastighed. Der kan indtræffe mange virkninger, og de varierer fra type til type. Der kan komme ændringer i længdetrimmet på grund af trykcentrets vandring. Man kan »tabe en vinge« på grund af luftens bevægelse udad planet (og her kan et »gærde« på planet være af god virkning). Der kan komme voldsomme påvirkninger på styregrejerne på grund af chokbølger fra forkanten af rorene, eller der kan opstå forvridninger, som får styregrejerne til at have en omvendt virkning af den, man venter, o. s. v.

Naturligvis må alle uheldige egenskaber fjernes, før maskinen går i tjeneste.

Skraldene ved lydmuren.

Man er ikke altid klar over, hvornår man har nået overlydshastighed i de første forsøg, før egenskaberne i lydområdet kendes; men fænomenet med »skraldene« synes at være en anerkendt vejleder.

De før nævnte virkninger i lydområdet optræder måske kun mellem f. eks. Machtallene 0.98 og 1.0; efter at man har opnået overlydshastighed, kan den videre flyvning være fuldstændig jævn.

Hvis flyvemaskinens dykvinkel eller acceleration ikke er store nok, kan den voldsomme luftmodstand ved lydområdet virke som en bremse for videre fremskridt. Flyvemaskinen kan accelerere op til næsten 1.0 og så gå ned i fart igen. Dette kan gentages flere gange under det samme dyk. Med forøget accceleration kan denne modstand overvindes og overlydshastighed opnås.

Ved overlydshastigheder er der ingen usædvanlige fysiske eller mentale virkninger på piloten og heller ingen øget støj.

Piloten hører ikke skraldet, men kan somme tider føle det, når han ved en konstant dykvinkel nedsætter farten på grund af trykbølger, der passerer flyvemaskinen. Nogle maskiner føler et »bump«, når de rammer bølgen, og piloten kan endda høre skraldet, hvis trykbølgen ikke er blevet spredt.

Skraldet synes kun at blive fremkaldt, når flyvemaskinen flyver nøjagtigt med lydens hastighed. Den fremkommer muligvis ved en opsamling af lyd og trykenergi, således at der dannes en trykbølge, som følger flyvemaskinen, så længe denne flyver med lydens hastighed.

Når lydhastigheden overskrides i et dyk, vil man høre to skrald på jorden. Det første skrald skulle være det højeste, men fremkaldt sidst, når hastigheden mindskes og passerer Machtal 1.0. Tidsrummet mellem skraldene er et udtryk for, hvor meget over lydhastigheden flyvemaskinen har opnået.

Hvis denne teori er rigtig, og forsøgene blev udført ved et dyk mellem 12 og 9 km højde, skulle tidsrummet mellem skraldene være omkring 0.4 sekunder, hvis et Machtal af 1.02 blev opnået. Hvis et gennemsnitligt Machtal af 1.3 blev opnået, skulle mellemrummet være ca. 4.5 sekunder.

Skraldene skulle ikke forårsage nogen skade på jorden, men kan få løse døre og vinduer til at rasle. Hvis man fløj i længere tid nøjagtigt med lydhastigheden, så skulle skraldene kunne antage en større virkning. Men som ovenfor forklaret er det uhyre vanskeligt at holde sig netop ved lydhastigheden i nogen tid af betydning.

Flyvning ved hastigheder over lydens er først ved at begynde nu. Der er stadig meget at lære. Det er netop disse udforskninger af det ukendte, som gør indflyverens arbejde til et så uhyre interessant job.

Artiklens forfatter, Neville Duke, i førersædet på den nyeste udgave af Hawker Hunter, nemlig HunterF2. I det ydre afviger den næppe fra den første udgave, men den er udstyret med Armstrong Siddeley Sapphire motor på omkring 3750 kg trykkraft og må formodes at være hurtigere end den med Rolls-Royce Avon udstyrede første udgave.

NYT UDEFRA

Dette billede af Douglas A3D kom lige netop for sent til at nå med i vor artikel i sidste nummer om hangarskibsbaserede angrebsbombere. Fuldvægt antagelig 30 tons, tophastighed ca. 960 km/t.

Hvornår er en flyver for gammel?

Hvornår er en trafikflyver for gammel til at kunne varetage sin praktiske ruteflyvning?

Dette spørgsmål er blevet rejst af de australske trafikflyveres forening og de australske luftfartsmyndigheder, og meningerne er ret delte. Her er nogle af dem:

Trans-Australia Airlines fastsætter i sine bestemmelser 45 år som maximumsalder for sine aktive flyvere, medens Australian National Airways Ltd. regner med, at grænsen for deres aktive flyveres tjeneste er 50 år. Luftfartsministeriets sagkyndige i luftfartsmedicin, dr. *J. C. Lane*, er af den opfattelse, at det er nødvendigt at foretage en række undersøgelser, inden der kan fastsættes bestemte regler.

Sekretæren i trafikflyvernes forening, *Norman Stocks*, har fremsat følgende kommentarer: „En ruteflyver har gennemsnitlig 1000 flyvetimer om året, og det vil sige, at han vil være kommet op på ca. 25.000 flyvetimer i en alder af 45 år. De fleste flyvere anser 25.000 timers regelmæssig ruteflyvning for at være en ret hård præstation. Største parten af de nuværende ruteflyvere vil nå en alder af 45 år i 1963, og hvis maximumsalderen bliver sat til 45, så vil de fleste luftfartselskaber så at sige være ude af stand til at skaffe nye flyvere. De fleste af de nuværende australske trafikflyvere fik deres træning under den 2. verdenskrig."

* * *

I denne forbindelse kan det være af interesse at høre, hvad alderen betyder for militære flyvere — særlig for førere af jet-jagere. Det har hidtil været en udbredt opfattelse, bl. a. indenfor det engelske Fighter Command, at jager-piloterne helst skulle være de helt unge, men en artikel i et af de sidste numre af det amerikanske tidsskrift „Air Force" siger imidlertid noget helt andet.

Artiklen, som omhandler de amerikanske luftstyrkers jet „esser" i Korea (betegnelsen „es" er anerkendt som officiel benævnelse i U.S.A.F., hvor den tildeles ved den femte luftsejr), fortæller, at det er de erfarne flyvere, som står øverst på ranglisten. Indtil dato har 18 U.S.A.F.-flyvere kvalificeret sig til titlen „es" ved at have nedskudt mindst fem MiG 15, og det bemærkelsesværdige er, at deres gennemsnitsalder er ca. 30 år, og ikke de ca. 20 år, som de fleste troede. Den nøjagtige alder er ca. 29 år, og det mest forbavsende er sikkert at høre, at alle 18 flyvere undtagen fire er gifte (og det kan tilføjes, at de tilsammen har 23 børn).

Man har svært ved at forestille sig, at disse 18 30-årige fædre skulle være en slags super-mænd; det er tværtimod ganske almindelige mennesker, hvis fysik har kunnet klare de påvirkninger, der kommer under en kamp i 12.000 m med en flyvefart på ca. 1000 km/t. Mindst de syv af dem har noteret sig for luftsejre i krigen 1939—1945, og det er interessant at få at vide, at to af dem på det tidspunkt var infanterister, en var agterskytte med over 100 togter, en anden bombekaster, en femte radiotelegrafist, og alle de øvrige undtagen to havde været flyvere.

Disse amerikanske oplysninger synes at tyde på, at den erfarne flyver stadig klarer sig bedst.

Sverige skal bygge Rolls-Royce Avon jetmotorer.

Mellem Rolls-Royce og det svenske flyvevåben er der afsluttet overenskomst om, at en svensk motorfabrik skal bygge Avon reaktionsmotoren på licens. Fra svensk side har forhandlingerne været ført af generalmajor *B. M. Jacobsson*. Det bliver Svenska Flygmotor A.B., som kommer til at bygge Avon motoren, der bl. a. skal indbygges i den nye svenske jager J-32.

Sikorsky er blevet kaldt Mr. Helikopter.

Igor I. Sikorsky har fået overrakt det amerikanske National Defense Transportation Association's trofæ for året 1951, en kæmpemæssig sølvskål, som tildeles den person, der i det forløbne år har bidraget mest til fremme af transport. I overrækkelsestalen, hvor han blev tituleret „Mr. Helikopter", blev han sammenlignet med brødrene *Wright*, *Santos Dumont* og grev *Zeppelin*.

Jetmotorerne er farlige for startbanebelægningen.

Gennem forsøg i USA har man konstateret, at anvendelsen af lavtliggende jetmotorer kan frembringe en temperatur i belægningens overflade på 200—260 grader Celsius. Hvis der anvendes startraketter eller lignende hjælpe-startanordninger, medfører det endnu større ulemper. Disse startanordningers afgangstemperaturer ligger mellem 2000 og 2900 grader Celsius, og udstrålingshastigheden er 1800 til 2400 m pr. sek. Temperaturen 0,75 m under udstrålingen og 75 m borte er ca. 370° C.

England—New Zealand flyvningen.

Til kapflyvningen fra England til Christchurch i New Zealand, som finder sted i oktober dette år, har der bl. a. meldt sig tre australske kvindelige flyvere: miss *Freda Thompseon*, mrs. *Gertrude McKenzie* og miss *Constance Jordan*. De vil deltage i transport-handicappet og forsøger at få en Anson til låns. Førstepræmien i denne afdeling af kapflyvningen er på 10.000 pund sterling.

Storbritanniens nyeste store bombertype Handley Page Victor.

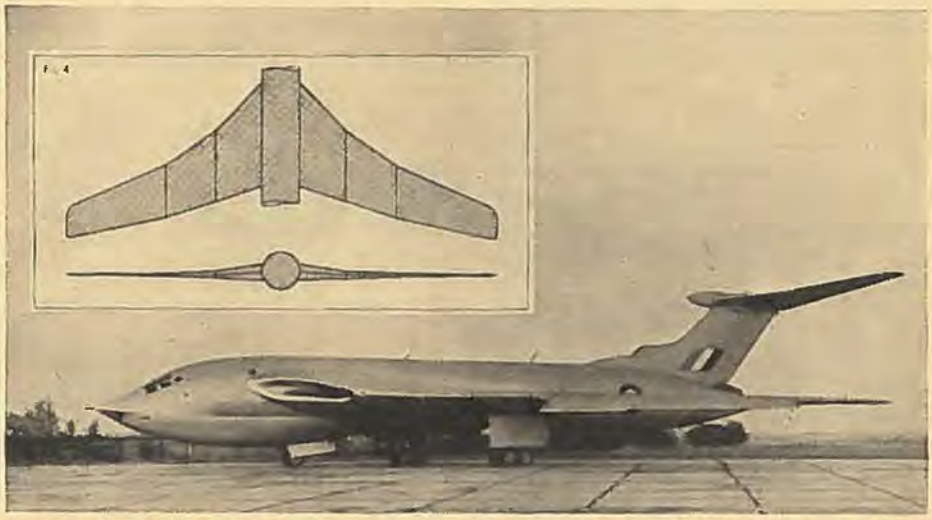
Storbritanniens nyeste og hidtil største jet-bomber har set dagens lys. Det er Handley Page Victor (type 80) med sit særprægede pilformede, krumme bæreplan. Den er udstyret med fire Sapphire reaktionsmotorer, som er helt skjult i bæreplanet, og de kan yde en større hk end femogtyve moderne ekspreslokomotiver.

De første flyvninger blev foretaget af Handley Page's indflyver, Sqdr. Ldr. *H. G. Hazelden*. Mens den endnu var på den hemmelige liste, og flere måneder før den første flyvning, blev den nye bombertype bestilt i et stort antal for levering til det britiske Bomber Command.

Det mest revolutionerende ved Victor er dens krumme, pilformede vinge, som skal kunne give luftfartøjet de bedste flyveegenskaber ved meget store hastigheder i stor højde og ved lave landingshastigheder nærved jorden. Den krumme vingeform skal efter teknikernes udsagn omfatte alle de gode aerodynamiske egenskaber, som man finder hos de deltaformede, pilformede og de meget tynde lige vinger; den krumme vinge skal ved hastigheder omkring lydens have alle de førnævnte vingetypers gode egenskaber uden at være belastet med nogle af de mindre gode.

Hovedunderstellet består af to ben, som hver har fire hjul med dobbelt gummibelægning.

Endnu er ingen nærmere data tilgængelige for den nye Victor.



Handley Page HP 80 Victor vil sammen med Avro Vulcan og Vickers Valiant udgøre den fremtidige strategiske bomberstyrke i RAF. Mens de to andre har hver fire Avon-motorer, har Victor fire af de kraftigere Sapphire-motorer.

I TRAFIKFLYVEMASKINE OVER POLARHAVET

Stor aften i aeroklubben, da luftkaptajn Povl Jensen holdt foredrag og fik ærespokalen overrakt

SOM man kunne vente det, var der meget stor interesse for aeroklubbens mødeaften mandag den 12. januar på Hotel d'Angleterre. Ikke alene blev samtlige adgangskort revet bort, men der måtte desværre siges nej til nogle, selv om man ved ekstra stole havde øget antallet af pladser.

Aeroklubben havde indbudt en række gæster, og i den repræsentative forsamling sås bl.a. den canadiske minister *E. McGreer,* og legationssekretær *F. M. Tovell,* fra den engelske ambassade Lieutenant-Commander *F. C. Bishop* og Wing-Commander *F. R. Jeffs,* endvidere trafikminister *Jørgen Jørgensen,* generalløjtnant *C. Førslev,* direktør *G. Teisen,* civilingeniør *Per Kampmann,* direktør *Viggo Rasmussen,* direktør *Knud Lybye* og mange andre.

Formanden for Kongelig Dansk Aeroklub, direktør *Hjalmar Ibsen,* bød velkommen og gav derpå ordet til aftenens foredragsholder, luftkaptajn *Povl Jensen.*

Foredraget, som vi refererer særskilt, blev holdt på en naturlig og ligefrem måde, sådan som nu en flyver fortæller om sit arbejde. Det blev også holdt med lune og blev hilst med stærkt bifald.

Derefter viste pressechef *Peer Mortensen,* SAS, sin film »Nordpolekspressen«. Den var ganske vist blevet vist ved aeroklubbens første møde i efteråret, hvor den havde sin urpremiere, netop ankommet fra USA. Men den kan godt tåle at ses igen, og efter at den var blevet forsynet med tekster, lidt supplerende billeder og beklippet lidt, er den blevet endnu bedre — en god reklame for SAS's kommende polarruter.

Ærespokalen til Povl Jensen

Den ærespokal, som Pressens Luftfartsmedarbejdere i 1949 skænkede KDA, og som tidligere er blevet uddelt ved en reception for en begrænset kreds, blev i år uddelt ved en mødeaften. De tidligere indehavere, kaptajn *John Foltmann,* civilingeniør Per Kampmann, generalløjtnant C. Førslev og — fra sidste år — direktør *V. Kramme* og civilingeniør *K. G. Zeuthen* var alle til stede. Ved afleveringen af pokalen fik de herrer Kramme og Zeuthen hver overrakt aeroklubbens gyldne plakette, og derpå overrakte direktør Ibsen pokalen til luftkaptajn Povl Jensen, idet han udtalte, at Povl Jensen ikke alene fik den for sin personlige indsats, men også som repræsentant for det flyvende personel i SAS.

Formanden for Pressens Luftfartsmedarbejdere, redaktør *Sven Sabroe,* takkede KDA for de gode valg, der var blevet truffet ved pokalens uddeling. Han takkede som repræsentant for den »betalende last« Povl Jensen og det flyvende personel for deres indsats dag ud og dag ind og overrakte fru *Hanne Jensen* en buket blomster til at stille i pokalen.

Dermed var programmet udtømt, og gæster og en stor del af medlemmerne hyggede sig resten af aftenen ved et stykke smørrebrød.

Povl Jensen får ærespokalen overrakt af KDA's formand, direktør Hjalmar Ibsen.

Luftkaptajn Povl Jensen.

POVL JENSENS FOREDRAG

om flyvningens forberedelse og gennemførelse

POVL JENSEN indledte sit foredrag med at erindre om, at flyvninger over polarområdet ikke var noget nyt. Han ridsede kort pionerflyvningerne op, begyndende med svenskeren *André's* ballonfærd, og kom frem til tredivernes forsøg på at oprette ruter over det nordlige Atlanterhav. På grund af de kortere distancer havde bl. a. Pan American Airways opmærksomheden henledt på muligheden af at lægge ruten over Grønland, og i den forbindelse blev Povl Jensen i 1935—36 udstationeret i Scoresbysund for at undersøge mulighederne herfor. Da ruterne nogle år senere begyndte, var flyvemaskinernes rækkevidde blevet så meget forøget, at man foretrak den mere direkte rute med kortere samlet distance.

I årene efter krigen har det amerikanske luftvåben jævnligt fløjet over Nordpolen, og særlig glæde har SAS haft af de engelske flyvninger, som Empire Air Navigation School har foretaget med Avro Lincoln-flyvemaskinen Aries, fordi englænderne har offentliggjort resultaterne. Man havde også fået god hjælp fra *Bernt Balchen.*

95 % forberedelse, 5 % udførelse

Den amerikanske flyver *Charles Blair,* som i 1951 fløj over Nordpolen med en Mustang, havde udtalt, at flyvningen bestod i 95 % forberedelse og kun 5 % udførelse, og Povl Jensen var enig med ham. Der var gået et meget stort arbejde forud for prøveflyvningerne.

Det, der adskiller SAS's flyvninger fra de mange pionerflyvninger, er, at der skal medføres betalende last. Dette er blevet muliggjort takket være oprettelsen af flyvepladser på Grønland.

Man kan derved nogenlunde flyve den korteste, direkte rute mellem Skandinavien og det vestligste USA og Japan. Herved kan rundt regnet spares 3—4 flyvetimer fra Los Angeles, 10 t. fra Seattle og 15 t. fra Tokio.

Da Povl Jensen på baggrund af sine undersøgelser på Grønland »altid havde udgivet sig for arktisk ekspert«, som han sagde, havde han fået en del Grønlandsflyvninger betroet og blev nu udtaget til de første flyvninger via Thule. Som førstenavigatør var nordmanden *Einar Pedersen* selvskrevet, da han i mange år har arbejdet med de særlige navigatoriske problemer i disse egne.

Det er ikke nok at have Thule at mellemlande på. Man må også have alternative pladser. Og der er langt imellem dem i disse egne. Nærmest ligger Resolute Bay, endvidere er der Søndre Strømfjord på Grønland og Frobisher Bay på Baffin Island, og desuden findes der som nødlandingspladser f.eks. nu Mestersvig.

DC-6B mest velegnet

Povl Jensen anså Douglas DC-6B som den mest velegnede type til formålet i øjeblikket. De moderne trafikmaskiner er ikke specielt konstrueret til bestemte ruter, da markedet herfor er for lille. Selv atlanterhavsruterne giver ikke tilstrækkelig basis for en speciel type, men fabrikkerne må også se på, at maskinen er egnet til f.eks. det store marked i selve USA. Derfor bliver typerne i nogen grad kompromis'er, og på de lange distancer kan de ikke medføre fuld last.

DC-6B har en tomvægt på ca. 29½ tons, kan maksimalt lastes til 38 t uden brændstof, maximal landingsvægt er 40 t og maximal startvægt 48½ t. Den kan tage 21.000 l

benzin og har en praktisk rejsefart på ca. 415 km/t.

Fra København til Thule bruges ca. 10 t benzin, hvortil man skal beregne 2 t til alternativ plads og 1½ t til ventetid, ialt ca. 13½ tons. 48½ ÷ 13½ giver 35 t, og der kan således kun medføres godt 5 t betalende last, selv om der er plads til 9½ t. Flyver man modsat vej fra Thule til København, er alternativerne ganske vist nærmere, men man skal kort efter starten stige stærkt for at komme over indlandsisen, så der bliver nyttelasten ikke større. I Edmonton medfører startbanernes længde ligeledes begrænsninger.

Ruten kan flyves som førsteklassesrute, hvorimod turistklasseflyvning vil kræve flere mellemlandinger, f.eks. på Island.

Sådan ligger forholdene de nærmeste år, indtil nyere typer som f. eks. Bristol Britannia kommer i brug.

Vejrforholdene ingen hindring

Vejrforholdene på polarruten anses for at være bedre end på ruten over Nordatlanten. Der er ingen problemer, man ikke kender andre steder fra, og overisningen er på grund af de lavere temperaturer og ringere fugtighed ikke en større vanskelighed.

På nogle flyvepladser kan der imidlertid ret pludseligt dannes tågebanker.

Mulighederne for en heldigt gennemført nødlanding på is må også anses for større end over havet. Og mulighederne for undsætning er større. Foruden det almindelige nordatlantiske nødudstyr medførte man ekstra noget polarudstyr.

Radioforholdene er på en del af strækningen normale, men fra Edmonton til Østgrønland må man benytte militære stationer og kommunikationsnet efter særlig tilladelse. Det gik udmærket; men det gik noget langsomt at få meldingerne fra det militære over i det civile net.

Stationstjenesten blev i Los Angeles varetaget af Western Airlines, men noget af SAS's personale fra New York var også til stede. I Edmonton blev det klaret af Trans Canada Airlines og i Thule af U.S. Air Force.

Navigationen det største problem

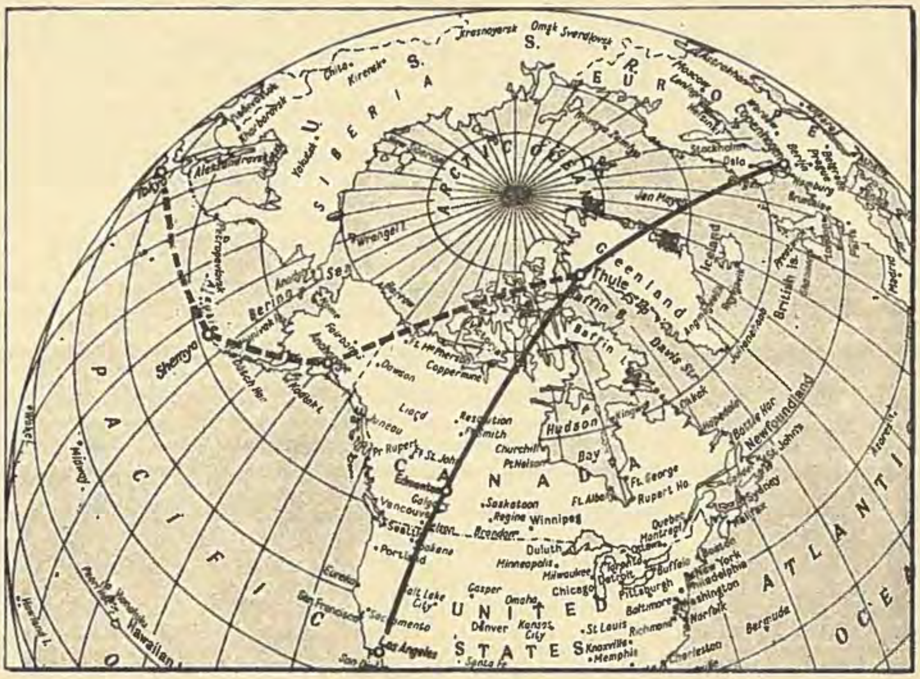
Det mest særprægede ved en flyvning i disse egne er navigationen. Det skyldes dels, at magnetkompasset bliver uanvendeligt i nærheden af den magnetiske nordpol, dels at meridianerne løber sammen i den geografiske nordpol. Kurserne skifter således meget hurtigt, selv om man flyver i samme retning.

I stedet for at regne kurserne fra de forskellige meridianer regner man dem fra en enkelt meridian og et nyt net af linier parallelle dermed (såkaldt gridsystem).

De almindelige Merkator-kort kan heller ikke anvendes i disse egne, så man anvendte specielle, bedre egnede typer.

I stedet for kompasset anvendte man et gyroskop. Almindelige gyroer »vandrer« imidlertid for meget (ca. 10 grader pr. time), men man havde fået fat i en særlig »low precession gyro«, der kun vandrer ca. 1 grad i timen. Denne gyro stilles og kontrolleres ved hjælp af sol- og stjerneobservationer. Dette er let nok om dagen og om natten, men vanskeligt i tusmørke. Men her anvender man et nyt amerikansk solkompas, der gør det muligt at kontrollere kursen ved hjælp af solen, selv om denne er under horizonten (baseret på lysets polarisation).

Nordlyset medfører radioforstyrrelser, men



Fra The Aeroplane har vi lånt dette kort, der viser den fulgte rute samt den planlagte Tokiorute. De to kryds vest for Grønland viser alternativpladserne Resolute Bay (mod nord) og Frobisher Bay (mod syd), hvortil kommer Søndre Strømfjord (BW 8) på Grønlands vestkyst. De to kryds på Grønlands østkyst viser nødlandingspladserne Nord og Mestersvig. Se også kortet på næste side.

fænomenet er ikke så slemt på den nordligste del af ruten.

Er det overskyet — og det kan det være selv i flyvehøjden — kniber det med astronavigationen. Her kunne radar være en større hjælp, men af praktiske grunde bestemte man sig først til at prøve uden, og erfaringerne viser, at radar ikke er nødvendig på den årstid, hvor flyvningerne blev udført.

Povl Jensen illustrerede sit foredrag med en del af Einar Pedersens lysbilleder, og han viste bl.a. også en del vejrkort fra flyvningerne. Som helhed er vejrforudsigelser en lille smule pessimistiske, sagde han. Flyverne kommer nemlig ikke og klager, hvis vejret er bedre end forudsagt; men de gør vrøvl, hvis det er dårligere! Men iøvrigt passede meteorologernes forudsigelser normalt forbavsende godt.

Flyvningens gennemførelse

De virkelige flyvninger kom til at passe godt med beregningerne.

Povl Jensen ankom den 17. november til Los Angeles og prøvefløj »Arild Viking« den 18., bl.a. for at prøve gyroen. Så blev maskinen overført fra flyvepladsen ved Douglasfabrikkerne til Los Angeles lufthavn. Passagererne var til en Douglasmiddag, som besætningen ikke havde tid til at deltage i.

Næste morgen skulle starten foregå, og besætningen var så travlt optaget, at den ikke havde tid til at lægge mærke til de mange fotografer, fjernsyns- og radiofolk. Medens den slags særflyvninger som regel er flere timer forsinkede, afgik de præcis på minuttet til stor forbavselse for Pan Americans repræsentant, der lidt senere spurgte stationstjenestens folk efter maskinen.

På vejen mod Edmonton opdagede de gennem radioen, at flyvningen vakte opsigt. De blev ønsket »god rejse«, og over Montana måtte ambassadørerne til radioen for at sende en hilsen til skandinaverne derhjemme.

De 2460 km til Edmonton tog 6 t 46 m i fint vejr. Passagererne blev kørt til et hotel, mens besætningen gjorde maskinen klar. Det viste sig både her og i Thule, at opvasken af service blev sidst færdig! Et andet problem var tømning af toiletterne, for her savnede man de særlige vogne, der bruges hertil. Efter knap 2 timers ophold gik turen videre mod Thule.

På den første tur var der ikke meget at se, da det var mørke, men på den anden var det fuldmåne, så man kunne få et indtryk af landskabet.

De 3140 km til Thule tog 7 t 25 m. Der lå lave sneskyer over byen, og der skulle lande to amerikanske militærmaskiner først, så Povl Jensen meddelte som på en normal rute i højttalerne, at nu var de over Thule og var nr. 3 til at lande, så det ville vare 10 min. Det morede passagererne meget, at der selv i det »yderste Thule« var så meget trafik.

Thulefolkene var lidt misfornøjet med, at man ankom på en så upraktisk tid som kl. 4 om morgenen lokal tid. SAS var også tidligere lidt upopulær ved sine Grønlandsflyvninger, der gerne ankom lørdag og afgik søndag, hvorfor man på flyvepladserne udlagde bogstaverne SAS som »Saturday and Sunday«!

Efter godt 2 timers ophold gik turen videre. Man steg først over havet til 3000 m og gik så ind over indlandsisen med kurs mod Kastrup. Distancen er 3850 km. Over indlandsisen var der en medvind på ca. 80 knob (148 km/t)! Senere blev der imidlertid modvind. Over Østgrønland lysnede det, så besætning og passagerer kunne nyde det fantastiske landskab. Over Ishavet var der mindre at se. Jan Mayen blev passeret, og en radiosamtale med øen blev opfanget af Povl Jensens bror i en flyvemaskine over Arabien! Farten blev sat lidt ned a.h.t. vejret i København, og heldigvis tillod det landing kl. 2149 efter 9 t 57 m flyvning. Det gav en samlet flyvetid på 24 t 08 min.

MILITARY AIR TRANSPORT SERVICE
— verdens største luftfartselskab

MATS, der betyder Military Air Transport Service, er et meget betydningsfuldt led i de amerikanske luftstyrker. MATS yder sin assistance på mange forskellige måder — og hele verden over — og uden at fornærme nogen kan man vist godt sige, at det idag er verdens største lufttransportselskab.

Da japanerne angreb Pearl Harbour den 7. december 1941, blev militær lufttransport i USA anset for at være en unødvendig luksus. Til dette formål rådede landet kun over 11 Convair B-24A Liberator, een Boeing Clipper, som krigsministeriet havde købt af Pan American Airways, plus otte andre, som Pan American havde i drift, to Martin Clipper flyvebåde og fem TWA Boeing Stratoliner. Intet af luftfartøjerne var særligt egnet til opgaven. Boeing og Martin Clipperne var flyvebåde, og det gjorde deres anvendelse stærkt begrænset. Stratolinerne var passagerluftfartøjer, og Liberator var tidligere bombeluftfartøjer, og det vil sige at begge typer var uegnede til virkelig fragtflyvning. Men det var det hele, hæren havde, da Amerika kom med i krigen.

Fra 7. december 1941 til 14. august 1945 fik ordet »lufttransport« imidlertid en ny og vital betydning i militære kredse. Tre organisationer transporterede troppestyrker, ammunition og materiel til fjernest liggende steder på jorden. Disse tre var U. S. Army Air Force, Air Transport Command, Naval Air Transport Service og en flåde af civile trafikluftfartøjer. Air Transport Command blev til et verdensomspændende foretagende med et rutenet på 296.000 km, et personel på 300.000 mennesker og ca. 3.000 luftfartøjer. Naval Air Transport Service nåede op på et rutenet på 122.000 km, et personel på 26.000 og 400 luftfartøjer. Hertil kom ca. 200 civile trafikluftfartøjer.

Et af de mest slående eksempler på den militære lufttransports ydeevne i denne periode var luftbefordringen af en hel kinesisk arme fra det sydvestlige Kina til Shanghai, hvor en styrke på en kvart million japanere var moden til overgivelse. Veje og jernbaner var enten ødelagte, eller også fandtes de slet ikke. Sydøst-Kina selv var oversvømmet, og den jordbundne transport ville have taget måneder. Derfor var lufttransporten den eneste løsning.

Da krigen var på sit højeste, sendte ATC et transportluftfartøj over Atlanterhavet gennemsnitlig hver ottende minut, og over Stillehavet sendtes et luftfartøj gennemsnitlig hvert 26. minut. I løbet af krigens sidste to år fragtede ATC godt og vel 1½ million tons vigtig last på sit store rutenet. Mellem VE- og VJ-dag befordrede ATC 150.000 mand, hvoraf de 25.000 var sårede, fra Europa til U. S. A.

MATS's imponerende rutenet over hele jorden.

MATS bliver oprettet.

Da krigen var forbi, skulle der spares, og det medførte, at Air Transport Command og Naval Air Transport Service den 1. juni 1948 blev slået sammen til een organisation under navnet MATS. Knapt to måneder efter sin start fik MATS sin første store prøve, da den skulle hjælpe til med gennemførelsen og opretholdelsen af luftbroen til Berlin. Personellet var sammensat fra flåden og luftvåbnet, og denne kombination viste sig at fungere på en yderst tilfredsstillende måde.

MATS råder over flyvebaser spredt over hele kloden, således at den til enhver tid er i stand til at påtage sig de mest forskellige transportopgaver. Under den 2. verdenskrig gik det på et tidligt tidspunkt op for flyvevåbnet, at de civile trafikflyvemaskiner skulle benyttes som en reserve for de militære lufttransporter, og derfor omfatter MATS's opgaver også at forberede overtagelsen af 400 firemotorede civile trafikflyvemaskiner. MATS opretholder 142 oversøiske stationer, og dens rutenet i fredstid omfatter en strækning på 177.000 km.

MATS omfatter idag tre operationsområder: Det amerikanske Kontinent, Atlanterhavet og Stillehavet. Kontinent-området, hvis hovedkvarter ligger i San Antonio, Texas, råder over tunge C-74 Globemaster I, C-124 Globemaster II og C-97 Stratofreighter. Området — eller rettere Divisionen, som dette organisatoriske led kaldes — opretholder tre hovedtransportruter, som betjener henholdsvis Alaska, Stillehavet og Sydamerika. Hovedkvarteret for Atlant-området

(Atlantic Division) ligger i Westover, Massachusetts, og dets luftfartøjer flyver til Europa, Azorerne, Fransk Marokko, Tripolis, Labrador, Island, Grønland, Canada, og ved hjælp af et rutenet i Europa, Det nære Østen og Middelhavsområdet betjenes Tyskland, Frankrig, Nordafrika, Italien, Ægypten, Tyrkiet og Saudiarabien.

De 75 luftfartøjer, der er tildelt Atlantic Division's enheder foretog omtrent 7000 flyvninger i den 21-måneders periode fra 1. juli 1950 til 1. april 1952. I denne periode transporteredes 30.600 tons gods og post samt 185.000 passagerer.

Stillehavs-distriktet har sit hovedkvarter i Hickham, Hawaii, og herfra er der forbindelser østover med Kalifornien, og vestover er der tre hovedforbindelser med det Fjerne Østen og med den østlige endestation af Atlantic Division. Det er også Pacific Division, der opretholder luftforbindelsen med Tokio, og fra Korea-konflikten begyndte i juni 1950 til juni 1952 har MATS transporteret 314.000 passagerer, 66.000 tons post og gods samt evakueret 47.000 syge og sårede soldater fra Japan til USA.

MATS har en verdensomspændende jordorganisation.

Flyvning i vore dage, der skal kunne foregå hele året rundt, kræver et net af meddelelsesmidler, radiostationer, radar og elektroniske hjælpemidler. Denne hjælp ydes MATS af AACS (Airways and Air Communications Service), som har 230 stationer spredt over hele verden. AACS opgaver omfatter betjeningen af de mange radarstationer, flyvepladsernes kontroltårne og den elektroniske hjælp til navigation i form af radiofyr, pejlstationer, GCA, ILS, LORAN m. fl. Over halvdelen af AACS personel og materiel befinder sig til stadighed på oversøiske pladser, hvor det står de civile luftruter frit at benytte sig af disse anlæg.

MATS vejrtjeneste (AWS = Air Weather Service) er de amerikanske luftstyrkers verdensomspændende meteorologiske tjeneste, som opretholder både faste og transportable stationer, således at den til enhver tid kan yde den nødvendige meteorologiske hjælp overalt på jorden. AWS råder over ca. 250 vejrstationer, 25 mobile enheder og seks vejr-rekognoscerings-eskadriller, strategisk fordelt over hele jorden.

Fra en plads i Alaska foretages hver anden dag en vejrrekognoscerings-flyvning til Nordpolen. Indtil den 24. august 1952 havde AWS's Boeing WB-29 Superfortres foretaget over 630 flyvninger henover Nordpolen. Den mest isolerede vejrstation er blevet anbragt på en isflage i polarhavet i nærheden af Nordpolen.

Fra øen Guam i Stillehavet sender 54. strategiske rekognoscerings-eskadrille en WB-29 ind i centret af tyfonerne for derved at kunne forudsige styrken og retningen af disse kraftige storme. På lignende måde foretager 53. strategiske rekognoscerings-eskadrille tyfon-observationer med WB-29'er, som er stationeret på Bermuda.

Luftredningstjenesten.

Fra hovedkvarteret i Washington, D. C., administrerer MATS en verdensomspændende luftredningstjeneste, som er til rådighed både for militære og civile organisationer ikke blot i Amerika, men også i venligtsindede lande.

Idag flyver ARS (Air Rescue Service) helikoptere over kampområderne, for at samle de sårede op og transportere dem bort fra slagmarken. Fra Korea-krigen startede den 25. juni 1950 til august 1952 har ARS transporteret over 7.000 af de Forenede Nationers soldater bort fra kampområderne, og deraf er 912 blevet taget op bagved de fjendtlige linier.

I løbet af det sidste år har MATS oprettet de to første forsynings- og forbindelsesenheder (ARCS = Air Resupply and Communications Service). ARCS's militære opgaver er at forberede, fremstille og sprede materiale til psykologisk krigsførelse og at opretholde forsyningen ad luftvejen til militære enheder. I fredstid skal disse enheder assistere ved lufttransporter indenfor de områder, hvor de er stationeret, og de skal træne på løsningen af deres krigsmæssige opgaver.

MATS har også en tjenestegren, der går under navnet Flight Service (FS). Denne opererer kun indenfor USA's egne kontinentale grænser, hvor den beskæftiger sig med at fremme flyvesikkerheden gennem en rådgivende virksomhed; ved stadig at være orienteret om forholdene på flyvepladserne såsom brændstofbeholdninger og andre ting, som måtte have indflydelse på flyvesikkerheden, og bl. a. skal den også underrette ARS (luftredningstjenesten) om udeblevne luftfartøjer m. m.

Men MATS løser mange andre opgaver som f. eks. pilgrims-flyvningerne i august 1951. Tusinder af muhamedanske pilgrimme flokkedes i Beiruts lufthavn i håb om at få flyvelejlighed til Mekka. Mange af pilgrimmene var ældre personer, som havde spinket og sparet for at kunne få opfyldt deres livs store ønske: at se Mekka, før de døde. Og pilgrimmene skulle være indenfor den Hellige Bys mure den 28. august om morgenen, inden byportene blev lukket og de hellige ceremonier begyndte. Den amerikanske regering lod MATS komme til pilgrimmenes hjælp, og 14 C-54 transportflyvemaskiner fløj 3.763 pilgrimme til den Hellige Bys lufthavn Jeddah.

MATS har ved flere lejligheder ydet hjælp til andre nationers redningsaktioner. Det var bl. a. tilfældet forrige år, da MATS-flyverne reddede 11 RAF-folk og 1 USAF-officer, der i ni dage havde været »skibbrudne« midt inde i det nordligste Grønland, fordi deres RAF-luftfartøj var blevet tvunget til at lande, mens det var på vej for at nedkaste forsyninger til den Britiske Nordgrønlandske Ekspedition.

»Operation Blue Jay«.

Flyvningens udvikling har medført, at det, der for nogle få år siden blev betragtet som værende umuligt, idag er gennemførligt, og et udmærket eksempel herpå er »Operation Blue Jay«, som er blevet gennemført i det nordligste Grønland.

I ti måneder af året er denne del af Grønland fuldstændig spærret af is, og det er kun i juli og august, at der er nogle åbne render, hvori der kan sejles. I marts 1951 begyndte det amerikanske luftvåben i samarbejde med den danske regering på anlægget af en flyveplads ved Thule. Da Baffin bugten i juli var åben for sejlads, havde MATS transporteret 3.000 arbejdere, levnedsmidler, færdiglavede dele til opførelse af bygninger, værktøj, elektriske maskiner, gravemaskiner, kraner, køretøjer og planeringsmaskiner. Den tungeste enkeltdel, der blev fløjet til Thule, var en 10-tons GCA-station. I september spærrede isen igen for al transport ad søvejen, og de fortsatte leveringer året igennem måtte foretages ad luftvejen. Pr. 1. august 1952 havde MATS præsteret ialt 60.000 flyvetimer på ca. 2.000 30-timers tur-returflyvninger og havde derunder transporteret 11.400 tons fragt og 19.040 passagerer.

Her er et billede fra Thule, hvor en Boeing C-97 Stratofreighter er ved at blive losset gennem de store agterlemme.

Siden »Blue Jay« operationen begyndte, har der gennemsnitlig været foretaget fire flyvninger dagligt i hver retning over den vanskelige 4.000 km lange strækning mellem Westover i Massachusetts og Thule. Idag er Thule flyveplads, der kun ligger ca. 1500 km fra Nordpolen, Grønlands største by med sin tre kilometer lange startbane, sine kæmpemæssige hangarer og lange rækker af opvarmede bygninger.

Som eksempel på MATS transportvirksomhed under fredsforhold skal til slut nævnes, at der i finansåret fra juli 1951 til 30. juni 1952 blev fløjet over 1600 millioner ton kilometer. I samme periode havde MATS kun 1,33 alvorligt uheld for hver 160 millioner gennemfløjne passagererkilometer. *(Esso Air World).*

DANMARKSREKORDER I SVÆVEFLYVNING

Rekorderne vil nu blive officielt anerkendt og protokolleret

DER er nu oprettet en protokol over danmarksrekorder i svæveflyvning, efter at svæveflyverådet har udsendt SM-bladene SM-F 711 (regler for svæveflyverekorder, 15 blade) og 712 (regler for danmarksrekorder i svæveflyvning, enkelt blad).

De fleste vil nok undre sig over, at man først nu når så vidt. Til sammenligning kan nævnes, at modelflyverne fra den daværende Dansk Modelflyver Unions oprettelse i 1937 har ført en protokol over danmarksrekorder. Den anvendes stadig og er blevet et interessant historisk dokument. I motorflyvning blev der også før sidste krig officielt anerkendt forskellige præstationer.

Det har ellers ikke skortet på opfordringer til at bringe den sag i orden. Ved Dansk Svæveflyver Unions generalforsamling i oktober 1937 foreslog Vestsjællands Svæveflyver Gruppe oprettelse af en officiel rekordliste for svæveflyvning samt regler for kontrol ved rekordforsøg. Sagen henvistes til et sportsudvalg, siger referatet, og der blev den åbenbart begravet.

Efter krigen blev sagen påny taget op, og unionen nedsatte et udvalg, der på grundlag af de daværende internationale regler udarbejdede et forslag til danske regler. Det blev sådan set godkendt på repræsentantskabsmødet i 1946, men sagen blev ikke fulgt op.

I marts 1949 offentliggjorde vi i FLYV en artikel »Hvad med de danske svæveflyverekorder?«, hvor vi påny opfordrede til oprettelse af en officiel protokol.

Siden da havde man opmærksomheden henvendt på problemet. Nu gennemarbejdede FAI imidlertid de internationale regler, og man ville først afvente disse. Dernæst blev de oversat, bearbejdet til SM-bladsform og kunne endelig offentliggøres for et par måneder siden.

De gamle rekordpræstationer med.

Nu kunne svæveflyverådet i og for sig sætte sig hen og vente på ansøgninger om anerkendelse af rekorder. Imidlertid er den mest interessante rekordtid i dansk svæveflyvning nok forbi. De fleste rekorder er så høje, at de kun sjældent vil kunne forbedres. Det er derfor naturligt, når protokollen nu oprettes, at man såvidt muligt graver de gamle »rekorder« frem og medtager dem i protokollen.

Svæveflyverådet har haft et betydeligt arbejde hermed, og vi offentliggør nu listen. Hvis der ikke inden 15. februar er gjort indsigelser herimod, vil listen blive protokolleret, og for de gældende rekorder (til hvilke der iøvrigt foreligger ansøgninger til de fleste) vil der blive udstedt diplomer.

Nye rekorder i sommer?

Som man ser, står der endnu en del pladser tomme i rekordlisten, og nogle af rekorderne skulle nok kunne slås med lidt held, så gør noget ved det i den kommende sæson. Hvilken klub kommer til at stå med flest danmarksrekorder — eller hvilken flyvestation?

D 1. ENSÆDEDE SVÆVEPLANER

D 1 a: Distance i lige linie uden mellemlanding.

Den første kendte distanceflyvning af en dansker blev foretaget af afdøde løjtnant *Fritz Rasmussen* den 10. 6. 1939 fra Grunau i Tyskland med en Rhönadler og skal have været på 66 km. Selv om den første hjemlige er 2 km kortere, er den dog medtaget:

21. 8. 46: *Harald Wermuth Jensen*, Århus, Baby DUX, Tirstrup—Soholt v. Silkeborg	64 km
6. 7. 47: *Gerhard Nielsen*, Sportsflyvekl., Baby DXO, Værløse—N. Rörum, Malmöhus län, Sverige	80 km
1. 8. 47: *K. A. Rasmussen*, Polyteknisk Flyvegruppe, Baby, Vandel—Als	107 km
6. 8. 47: samme, Vandel—Selde	121 km
5. 9. 47: *Gunnar Christiansen*, Silkeborg, Baby DAX, Funder v. Silkeborg—Sæby	149 km
23. 5. 48: *John Wetlesen*, Århus, Hütter 28 DOX, Vandel—Sydsjæll.	172 km
17. 8. 49: *H. W. Jensen*, Århus, Hütter 28 DOX, Vandel—Herlev	205 km
19. 6. 50: *K. A. Rasmussen*, PFG, Fi-1, XIX, Havdrup— Virserum (Sv)	297 km
1. 7. 50: *Per Meulengracht Madsen*, Southern California Soaring Ass., Laister Kauffman 10A, N 56302, El Mirage (Calif.) — 40 km NE f. Las Vegas (Nevada), USA	*320 km*

D 1 b: Distance i lige linie til angivet mål uden mellemlanding.

10. 8. 47: *Svend Fjeldsted Hansen*, Århus, Baby AAX, Vandel—Esbjerg	52 km
23. 7. 49: *E. C. Vegenfeldt*, Flyvevåbnet, Baby, Karup—Vandel	67 km
27. 7. 49: *Paul Klarskov Larsen*, Århus, Vandel—Nyborg	112 km
6. 7. 50: *H. W. Jensen*, Århus, Hütter 28 DOX, Örebro—Göteborg (Torslanda), Sverige	264 km
27. 7. 50: *K. A. Rasmussen*, PFG, Fi-1, XIX, Ry—Karlshamn (Sv)	*322 km*

D 1 c: Distance i lige linie til angivet mål med tilbagevenden til startstedet u. m.

11. 8. 47: *H. W. Jensen*, Århus, Mü-13d, MUX, Vandel—Esbjerg—Vandel	110 km
23. 7. 49: *Paul Klarskov Larsen*, Århus, Hütter 28 DOX, Vandel—Karup—Vandel	*134 km*

D 1 d: Højdevinding.

8. 6. 39: *Fritz Rasmussen*, Rhönsperber, Grunau	1300 m
8. 8. 46: *H. W. Jensen*, Århus, Baby DUX, Tirstrup	2100 m
1. 9. 46: *H. W. Jensen*, Århus, Baby 90, Tirstrup	2910 m
?. 8. 47: *John Wetlesen*, Århus, Kralupy, Czechoslovakiet	3125 m
6. 7. 48: *H. W. Jensen*, Århus, Hü-28, DOX, Vandel	3200 m
1. 8. 48: *K. A. Rasmussen*, PFG, Mü-13d MUX, Vandel	3800 m
19. 3. 50: *P. Meulengracht Madsen*, SCSA, LK 10A, N 56302, Bishop	*4575 m*

D 1 e: Absolut højde.

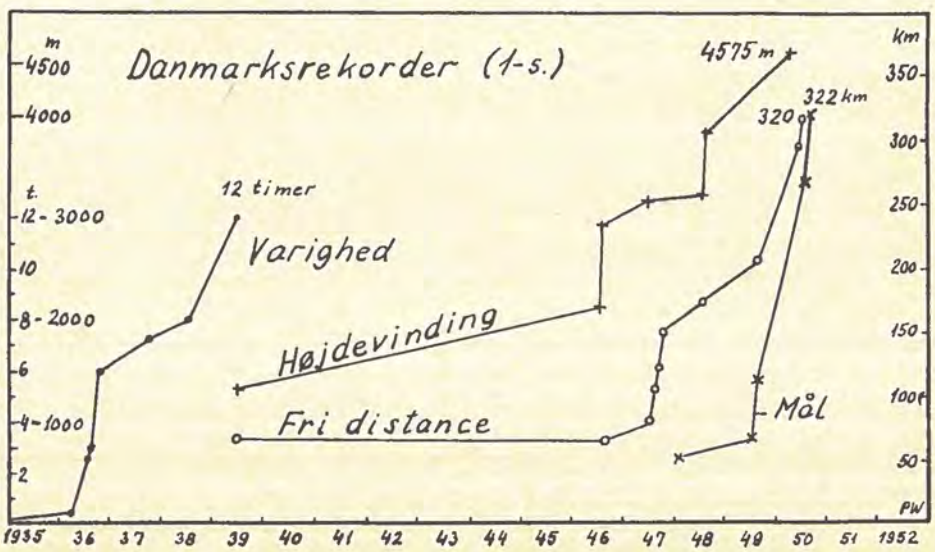
Ingen rekorder (højdevinding mindst 5000 m).

D 1 f: Varighed.

2. 8. 32: *H. G. Hansen*, Pirat, Herstedvester	36 sek.
9. 4. 36: *Ulrich Birch*, Baby, Tisvilde	34 min.
22. 8. 36: *Otto Weibel*, Kassel 20, Tisvilde	2 t 38 m
?. ?. 36: samme	3 t 02 m
?. ?. 36: *Ejvind Vogg*, Baby, Grunau (Tyskland)	6 t 10 m
15. 9. 37: *Harriet Forslev*, Baby, Grunau (Tyskland)	7 t 25 m
?. ?. 38: *Gunnar Christiansen*, Silkeborg, Stamer, Lønstrup	7 t 59 m
7. 6. 39: *Jens Eriksen*, Århus, Stamer, Lønstrup	*12 t 00 m*

D 1 g: Hastighed på 100 km trekantbane.

Ingen rekorder.



Danmarksrekordernes udvikling — før krigen varighed, efter krigen distance og højdevinding.

D 2. FLERSÆDEDE SVÆVEPLANER

D 2 a: Distance i lige linie uden mellemlanding.

24. 8. 47: *Harry Nielsen* & Stenfeldt Hansen, Stamgruppen, Gö-4 DXE, Værløse—Korsør ..... 85 km

3. 7. 50: *P. Meulengracht Madsen* & Jørgen Krebs, SCSA, Lk 10A, N 56302, El Mirage (Calif.) — Las Vegas AFB (Nevada), USA ..... *294 km*

D 2 d: Højdevinding.

1. 1. 50: *P. Meulengracht Madsen* og Jørgen Krebs, SCSA, LK 10A, N 56302, Bishop (Calif.), USA ..... *4575 m*

Der er ikke rekorder i D2b, D2c, D2e, D2f og D2g. I D2f (varighed) forefindes naturligvis mange præstationer, men ingen har tidligere været betragtet som rekord, hvorfor vi i år kan begynde forfra på denne rekordklasse.

REKORDER FOR KVINDER

Foruden foranstående rekorder, der gælder uanset pilotens køn, findes samtlige rekorder yderligere i en speciel klasse for kvinder. Hvis nogen af vore kvindelige svæveflyvere har rekordkrav, der på rimelig måde kan dokumenteres, må disse anmeldes *inden 15. februar*. Ellers står samtlige disse rekordklasser åbne.

ANERKENDTE HASTIGHEDSPRÆSTATIONER TIL ANGIVET MÅL

Foruden de egentlige rekorder anbefales af FAI, at man fører protokol over hastighedspræstationer over distancer på 100, 200, 300, 400 og 500 km med forud angivet mål. Her kan man i modsætning til de egentlige hastighedsrekorder over 100 km trekantbane drage nytte af medvind. Her findes foreløbig følgende præstationer:

Over 100 km (ensædet).

6. 7. 50: *H. W. Jensen*, Århus, Hütter 28, DOX, Örebro—Göteborg (Torslanda) ..... 54 km/t

7. 7. 50: *H. W. Jensen*, Århus, Hütter 28 DOX, Örebro—? (Sävare) ..... *66.5 km/t*

Over 200 km (ensædet).

6. 7. 50: *H. W. Jensen*, Århus, Hütter 28, DOX, Örebro—Göteborg (Torslanda) ..... *54 km/t*

Over 300 km (ensædet).

27. 7. 50: *K. A. Rasmussen*, PFG, Fi-1, XIX, Ry—Karlshamn (Sverige ..... *51 km/t*

Over 400 og 500 samt med flersædede svæveplaner findes så vidt vides ingen præstationer.

Mens de gamle rekorder er anerkendt trods til tider lidt manglende dokumentation, vil danmarksrekorder fremtidig kun blive anerkendt efter ansøgning med den i SM-bladene fordrede dokumentation og med overholdelse af tidsfristerne (omgående telefonisk eller telegrafisk meddelelse til KDA samt fuldstændig ansøgning senest 8 dage efter flyvningen).

Iøvrigt gør klubberne og disses medlemmer klogt i at sætte sig ind i rekordreglerne, hvoraf meget f. eks. også gælder ved diplomer og konkurrencer.

Specialmappe af SM-bladene indeholdende rekordreglerne (16 blade) fås mod indsættelse af kr. 5.00 på KDA's postkonto 256.80.

Specialmappe med reglerne for A-, B-, C-, sølv-, guld- og diamantdiplomer samt erhvervelse og udvidelse af S-certifikat (13 blade) koster kr. 4.00.

TRAFIKFLYVENYT

SAS turistklasse-ruter.

Indenfor luftfarten kommer året 1953 til at stå i turistklassens tegn. Fra den 1. april træder SAS's europæiske turistklasse i kraft, og fra det tidspunkt er det muligt at flyve over hele Europa til stærkt reducerede priser — på visse ruter er prisnedsættelsen helt op til 35 %.

SAS's turistklasse-ruter kommer til at dække hele Europa og den nære Orient plus naturligvis Nordatlanten, hvor turistklassen indførtes sidste forår.

Turistklasse-ruterne flyves med DC-4 (Skymaster) med 55—60 sæder, DC-6 (Cloudmaster) med 60 og DC-6B („Supercloudmaster") med 79 sæder. Turistklassens indførelse i Europa indebærer en generel regulering af priserne på ruterne, som medfører en nedsættelse på gennemsnitlig 20 %. Den største prisreduktion sker på København—Hamburg, hvor nedsættelsen er ca. 35 %, således at prisen fra den 1. april for en enkeltrejse bliver 142 kr. og for en turretur 256 kr., en reduktion på 129 kr. SAS agter i sommer at beflyve denne rute med DC-4 med 60 sæder flere gange om dagen (flyvetid København—Hamburg 55 min.). I turistklasse-billetten er måltider med te eller kaffe inkluderet, og man kan købe cigaretter og drikkevarer ombord. Fribagage er 15 kg i Europa og 50 kg på USA-ruten.

Eksempelvis kan nævnes billetpriserne i danske kr. mellem København og følgende byer:

	Standardpris E/T	Standardpris T/R	Turistkl. E/T	Turistkl. T/R
Amsterdam	329	593	276	497
Geneve	582	1048	472	850
Hamburg	214	386	142	256
London	469	845	409	737
Paris	455	821	376	677
Rom	841	1514	665	1197
Wien	579	1043	554	998
Zürich	569	1025	425	765

SAS har åbnet ruten til Johannesburg.

Som korteligt meddelt i forrige nummer af FLYV har SAS påbegyndt sin rute fra Skandinavien til Johannesburg. Den første maskine afgik fra København torsdag den 8. januar kl. 11.10 via Hamburg, Zürich, Rom, Athen, Khartoum og Nairobi, hvor landingen fandt sted næste dags aften. Rejsetiden ad luftvejen for hele den 10.600 km lange strækning er ca. 32 timer incl. ophold på mellemlandingsstationerne. Som passagerer på indvielsesflyvning medfulgte bl. a. SAS-direktør *P. A. Norlin* og frue, general *Riiser-Larsen* og frue, HRS. *Beck-Bruun* og frue samt radioreportere fra de tre skandinaviske lande og deriblandt redaktør *Gunnar Hansen* fra den danske radio. Johannesburg-ruten vil blive fløjet een gang ugentlig.

Trafiken på Københavns Lufthavn, Kastrup.

Efter at december-tallene er gjort op, har havnekontoret udarbejdet en meget fyldestgørende statistik over trafiken for hele det forløbne år. Denne årsoversigt siger, at der i 1952 sammenlagt har været 54.631 luftfartøjsoperationer (antal starter og landinger) imod 46.755 for året 1951. De tal, som er indbefattet heri gældende for lufttransport, er henholdsvis 29.731 og 24.901. Det totale antal ankommende og afgående passagerer er for 1952 kommet helt op på 554.929 imod 439.806 året forud. Tallene for lufttransporten alene var henholdsvis 523.031 og 423.903.

De samlede tal for fragt, post og bagage var for 1952 henholdsvis 7.437 tons, 2.486 tons og 6.219 tons. De tilsvarende tal for 1951 var 5.907, 2.060 og 4.542.

To års postbefordring med helikopter i Belgien.

SABENA har nu gjort regnskabet op for de første to års proveflyvninger med postbefordring pr. helikopter. Ialt har der været befordret 106.528,4 kg post svarende til ca. 21,3 millioner breve. Det andet år, der blev fløjet, måtte man kun annullere 8 flyvninger på grund af ugunstige vejrforhold. Flyvningerne har være gennemført med tre Bell 47-D1.

En af SABENA's flyvere hædres.

Den belgiske luftkaptajn *Prosper Cocquyt*, som er en af Europas — og for den sags skyld også en af verdens — ældste trafikflyvere, har fået overrakt den amerikanske „Flight Safety Foundation"s trofæ. Dette tildeles hvert år fire personer, der har gjort en særlig indsats for at fremme flyvningens sikkerhed. Prosper Cocquyt har særlig interesseret sig for de svigtende afstandsbedømmelser, der forekommer, når en flyvemaskine under en landing afviger fra den horisontale stilling, og han har udarbejdet rapporter om, hvad han mener har været årsagen til flere trafikflyveulykker.

Luftkaptajn Cocquyt har fløjet over 5 millioner kilometer, han har over 20.000 flyvetimer, han har været trafikflyver siden 1923 (og var længe før krigen en gammel kending i Kastrup), og han har selv fløjet 105 forskellige flyvemaskinetyper.

FØDSELSDAGE

Direktør A. Werber 70 år.

Direktør *Werber*, som den 30. januar fyldte 70 år, er en af de få pionerer fra den gamle flyvetid, d. v. s. perioden før den første verdenskrig. Mange vil måske spørge, hvem direktør Werber er; men når vi fortæller, at det er samme person som direktør *Løwenstein*, så ved de fleste god besked, fordi denne var sjælen i alt det, der foregik på Kløvermarken i 1913 og 1914 i retning af privat flyvning og flyveopvisninger. Direktør Werber var direktør for „Aktieselskabet Flyvepladsen", der havde afløst „Skandinavisk Aerodrom", og det var ham, der fik bragt de flyveopvisninger i stand, hvor københavnerne oplevede berømte verdensflyvere som *Chevillard*, *Chanteloup* og *Pegoud*. Men alt dette hørte op, da den første verdenskrig udbrød. I alle de år, der senere er gået, har direktør Werber været et trofast medlem i KDA, og FLYV bringer direktøren sin lykønskning i anledning af fødselsdagen.

Direktør Henrik Tholstrup 60 år.

Direktør *Henrik Tholstrup*, som den 14. januar fyldte 60, har været både dansk privatflyvning og militærflyvning en god mand i de meget vanskelige år umiddelbart efter den første verdenskrig. Det var Henrik Tholstrup, som foranledigede, at et større antal af den udmærkede tyske flyvemaskinetype L.V.G.B. III kom til Danmark i 1919 og 1920. En del af materiellet blev anvendt af det nystartede Dansk Luft Rederi, hvori Tholstrup ejede så at sige alle aktierne, og de øvrige maskiner blev solgt til den daværende Hærens Flyveskole, som adskillige år frem i tiden baserede hele sin flyveruddannelse på L.V.G.'erne. Det var en god indsats, Henrik Tholstrup gjorde dengang, og det fortjener at blive husket i dansk flyvnings historie.

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 viderebefordrer henvendelserne.

Husk derfor: *navn* og *adresse*.

BØGER

Royal Aero Club gennem 50 år — Ny »Ett År i Luften« — Svensk trafikflyvning under krigen — Angrebet på Ruhrdæmningerne — Fjernvåben

B. J. Hurren: *Fellowship of the Air,* Jubilee Book of the Royal Aero Club 1901—1951. Iliffe & Sons, Ltd., London. 234 sider.

I anledning af den engelske Royal Aero Club's 50 års jubilæum i efteråret 1951 blev der udsendt en bog med klubbens historie. Den indeholder dog meget mere, nemlig en stor del af engelsk flyvnings historie og hele flyvningens udvikling, specielt naturligvis den private og sportslige flyvning.

I 1901 bestod den aktive flyvning i ballonsport og lidt flyvning med luftskibe. Ballonsejlads var imidlertid ikke noget nyt, men gik tilbage til 1783 i Frankrig og 1784 i England. Den første kanalflyvning med ballon fandt sted i 1785.

Ideen til klubbens start blev fremsat af en ung dame under en ballontur. Hendes far, *F. H. Butler,* og en tredie passager, *C. S. Rolls* (den første halvdel af Rolls-Royce) greb ideen med begejstring, og snart var klubben en kendsgerning.

De første år gav klubben sig kun af med ballonsport. Brødrene *Wrights* første motorflyvning i 1903 gik stille af sig, men snart efter tog flyvningen med luftfartøjer tungere end luften sin begyndelse i Europa, især i Frankrig, mens England var bagefter. Store præmier blev udsat for de første præstationer, og R. Ae. C. skulle kontrollere dem, ligesom man naturligvis skulle være medlem af klubben for at komme i betragtning.

R. Ae. C. udstedte også certifikater. Flyvercertifikat nr. 1 blev udstedt til *J. T. C. Moore-Brabazon,* der også havde balloncertifikat nr. 8, og som nu hedder Lord Brabazon of Tara. Han er præsident for R. Ae. C. og har også været præsident for FAI.

Flyvningen udviklede sig voldsomt i årene før første verdenskrig med R. Ae. C. som ledende autoritet i England. Det var før luftfartsmyndighedernes tid, og en tilsvarende rolle spillede vort eget Aeronautiske Selskab i Danmark.

Fra klubbens medlemmer udgik også initiativet til den militære flyvning, og mange af de første flyvepionerer blev flyvemaskinefabrikanter, og den første verdenskrig gav det hele et godt skub fremefter.

Efter krigen overtog myndighederne en del af aeroklubbens funktioner. På et tidligt tidspunkt havde R. Ae. C. truffet aftaler med Royal Aeronautical Society og Air League, og disse organisationer havde fastslået deres interessesfærer: R. Ae. C. tog sig af aktiv flyvning og sport, R. Ae. S. tog sig af aeronautisk videnskab og Air League gjorde propaganda for flyvning af patriotiske grunde. Under krigen kom Society of British Aircraft Constructors til som flyveindustriens organisation, og luftministeriet blev oprettet.

I mellemkrigsårene blomstrede den sportslige flyvning. Store epokegørende flyvninger blev foretaget verden over, rekorder blev sat og konkurrencer afholdt under kontrol af R. Ae. C. Den private flyvning udviklede sig og nød endog statsstøtte.

Den anden verdenskrig kom. Klubbygningen blev beskadiget af bomber, men klubben fortsatte.

I modsætning til en del andre aeroklubber, der først og fremmest er sammenslutninger af flyveklubber, er Royal Aero Club både en landsorganisation og en egentlig klub i engelsk forstand. I dens hus i Piccadilly udfoldes der et rigt klubliv, hvor medlemmerne kommer og indtager deres frokost, og hvor man helst ikke ser damer. Dette hus er kun for det, vi herhjemme kalder de personlige medlemmer, og deres tal er begrænset af pladshensyn.

Men Royal Aero Club har også sørget godt for alle de øvrige medlemmer og organisationer, der har til huse i det fornemme Londonderry House på Park Lane.

Når man skal presse et så enormt stof sammen på en bogs begrænsede plads, kan det ikke undgås, at det til tider bare bliver til en opremsning af begivenheder. Men forfatteren har dog formået i små glimt at give et interessant indblik i disse 50 års rivende udvikling.

*

„Ett År i Luften" (Flygets Årsbok 1953) under redaktion af *Bill Bergman, Yngve Norrvi* og *S. Artur Svensson.* Allhems Forlag, Malmø. 271 sider. Pris: 15 sv. kr. indb.

Det er med den allerstørste glæde, man modtager et nyt bind af „Ett År i Luften", for det første fordi man ligefrem længes efter at få et resumé af det svundne års begivenheder inden for flyvningens verden, og for det andet fordi man af erfaring ved, at læseren ikke bliver skuffet. Og det gør han heller ikke denne gang. Nu er det femte år, at denne fortræffelige bog udkommer, og selv om man skulle tro, det måtte være svært at stå på højde med — og måske endog være lidt over — sine forgængere, så er det selvfølgelig også lykkedes med den foreliggende bog. Forfatterne fortjener en kompliment — og det gør forlaget også, fordi bogen stadig fremtræder i et meget smukt udstyr med et væld af gode illustrationer, plancher og skitser. Den koster 15 svenske kroner, men den er meget mere værd.

Og hvad indeholder så denne udmærkede årbog? Det er svært at svare på i en anmeldelse i et blad. Men udtrykt i få ord kan man sige, at den giver en oversigt over den militære flyvning, civile flyvning, sports- og privatflyvningen, svæveflyvningen, modelflyvningen, flyvemaskineindustrien, flyveruddannelsen m. m. i Sverige, foruden at den bringer en række oversigtsartikler om eksempelvis: det britiske flyvevåben, verdensluftrafiken, fremtidens trafikflyvemaskiner, flyvende våben, jagertyper, flyveredningstjeneste og meget mere. Og den er så meget ajourført, at SAS flyvning fra USA via Thule er kommet med, endda med nogle udmærkede fotografier fra turen.

Alle flyveinteresserede bør storme hen til deres respektive boghandlere for at bestille bogen, inden den bliver udsolgt. For det bliver den; ellers er der ingen retfærdighed til.

*

„Flyg i natt" af *Marshall Lindholm.* Allhems Forlag, Malmø. 125 sider. Pris: sv. kr. 14,50.

„Flyg i natt" er en svensk trafikflyvers oplevelser under krigen 1939—1945, og den fortæller adskillige ting, som hidtil ikke har været kendt uden for en meget snæver kreds. Den mest sælsomme af oplevelserne er vel den, som Marshall Lindholm var ude for i marts 1944, da kanonerne på begge sider af Svirfronten på det karelske næs pludseligt holder op med at skyde, og en ubevæbnet, tomotoret trafikflyvemaskine med SE-BAB malet på vingerne passerer henover stillinger og maskingeværreder på en hemmelig natlig mission. Luftfartøjet flyver videre ind over Rusland. I passagerkabinen sidder en russisk diplomat, ABA-chefen *Carl Florman* — og den finske statsråd *J. K. Paasikivi,* og i førerrummet sidder en svensk flyver og en svensk navigatør. De to sidstnævntes fruer tror, at mændene er på vej til Skotland, hvortil luftfartøjet for et par timer siden var blevet udklareret fra Bromma.

Historien om den mærkelige flyvning — der havde til formål at skaffe Finland fred, og som foretoges med begge de krigsførende parters tilladelse — berettes for første gang af piloten selv i uncensureret form. Og Marshall Lindholm, der er en af SAS's dygtigste og mest erfarne flyvere, forstår kunsten at berette.

„Flyg i natt" er en eventyrskildring fra virkelighedens verden, fortalt nøgternt og uden store ord, men netop derfor virker den så meget desto mere spændende.

*

„Vi flyger i natt" af *Paul Brickhill,* oversat til svensk efter bogen „The Dam Busters". Forlag: Natur og Kultur, Stockholm. 271 sider. Pris: sv. kr. 15,75.

I foråret 1943 opstillede det engelske RAF 617. eskadrille. Denne skulle udføre en eneste opgave: sprænge dæmningerne ved Möhne og Eder i Ruhrdalen. Eskadrillen foretog sit angreb efter en lang og meget krævende specialtræning, og resultatet blev fantastisk. 617. eskadrille blev med eet slag den mest omtalte og beundrede i hele England. Den bestod udelukkende af udvalgte folk: de dygtigste flyvere, de dristigste mænd, og den blev udrustet med våben, som ingen anden eskadrille hidtil havde haft.

Historien begyndte egentlig tre år, før eskadrillen blev oprettet, da en fremsynet, hvidhåret videnskabsmand fremkom med forslag til en ti-tons bombe og til det mærkelige projektil, der blev anvendt imod dæmningerne. „Vi flyger i natt" skildrer det berømte togt imod dæmningerne og den hidtil ikke offentliggjorte beretning om, hvordan 617. eskadrille ødelagde Hitlers sidste hemmelige våben, V-3'en — de 170 m lange kanoner, „der skulle have tilintetgjort London". Endvidere fortæller bogen om, hvordan det gik til, da 617. eskadrille sænkede „Tirpitz" i en norsk fjord.

Det er spændende og interessant læsning.

*

„Development of the Guided Missile" af *Kenneth W. Gatland.* Forlag: Iliffe & Sons. Ltd. London. 133 sider. Pris: 10 sh. 6 d. 45 fotografier og diagramer.

Interessen for alt, hvad der hedder fjernvåben, er — desværre må man vel nok sige — i stadig stigen, og derfor vil den foreliggende bog være af interesse for alle, som ønsker at få et overblik over de fjernstyrede våben, der hidtil er kommet frem i England, USA, Tyskland, Rusland og andre steder. At de fjernstyrede våben vil blive en af de store faktorer, som kommer til at beherske en eventuel kommende magtkonflikt, er der sikkert ingen tvivl om, men — de såkaldte „flyvende bomber" vil også få meget stor betydning for den videnskabelige udforskning af atmosfærens øverste lag.

Bogens forfatter, som er flyvemaskinekonstruktør, og som tillige er medstifter af det britiske selskab for rumforskning, fortæller både om disse nye våbens militære anvendelse, men også om hvordan de kan benyttes til rejser i rummet. Det er ikke en bog, der specielt er skrevet for teknikere, men derimod en almen populær oplysende bog. Som et særligt tillæg bringer den en oversigt over 90 af de fjernstyrede bomber, som hidtil har været konstrueret.

"BRISTOL" TYPE 173 TOMOTORET HELIKOPTER

Dette luftfartøj, som har plads til 10—13 passagerer, vil blive prøvet i rutedrift af British European Airways.

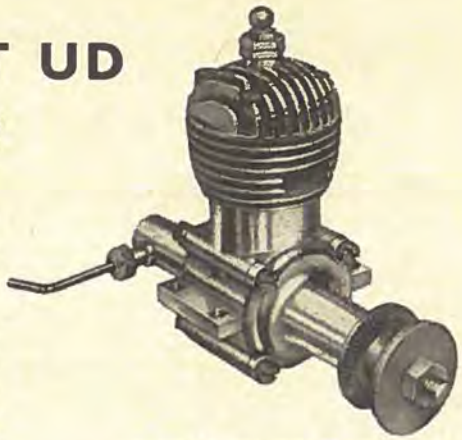
Type 173 er en logisk tilnærmelse til løsning af problemerne vedrørende sikkerhed og pålidelighed, det er en økonomisk acceptabel helikopter, og den vil utvivlsomt kunne hævde sig i lufttrafik fra bymidte til bymidte.

THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. & INDUSTRIBYGNINGEN · KØBENHAVN V.

175AH

HVORDAN FÅR MAN NOGET UD AF SIN GLØDERØRSMOTOR?



Viking 3.2 glødrørsmotor.

I FLYV nr. 4/1952 fortalte vi lidt om glødhovedmotorer — eller gløderørsmotorer, som de fleste kalder dem. Statistikken over anvendte motorer i 1952 viser, at disse motorer endnu ikke har slået rigtigt an herhjemme, selv om der nu findes udmærkede danske motorer på markedet. De er ganske vist lidt vanskeligere at have med at gøre end dieselmotorer, men de yder så meget desto mere og er uundværlige f. eks. til hastighedsflyvning.

Vi har bedt modelflyveren *Niels Axel* fra modelflyveklub 125 »Cirklen« i Kastrup om at delagtiggøre andre i sine erfaringer. Han har nemlig opnået gode resultater.

GLØDERØRSMOTORER! Tja, de fleste siger, det er noget, man skal skynde sig at sælge for 15 kr. Hvorfor siger de nu det? Det er vist, fordi de ikke har prøvet dem rigtigt. Min første gløderørsmotor var en Ceros 4.9. Den gav mig mange kvaler i begyndelsen; men senere har jeg haft mange dejlige flyvetimer med den. Nu ligger den på min reol til minde om hine tider. Den er stadig lige så god som ny.

Så kom Viking med en gløderørsmotor på 3.2 cm³. Den så fin ud ligesom de amerikanske. Jeg tænkte: »Det er noget af det rigtige«, og købte en.

Jeg satte den op i en prøvebænk, tog noget brændstof (75 % metylalkohol og 25 % amerikansk olie) og hældte det på tanken, satte en 8 × 10" Trucut propel på motoren og forbandt en af cellerne på en motorcykleakkumulator (2 v.) til gløderøret. Det lyste fint op.

Så åbnede jeg 10 omgange for karburatoren og chokede 10 gange (10 omdrejninger). Motoren tændte hver gang, jeg tørnede propellen, men jeg kunne ikke få den til at blive ved med at gå.

Nu blev jeg »stædig« og fortsatte med at tørne. Efterhånden kørte »bæstet« to, ja indtil flere gange rundt, og jeg blev ved. Så pludselig kunne den køre lidt længere, og jeg begyndte nu at stille på karburatoren. Derpå kunne »dyret« køre helt op til et minut ad gangen. Endelig fik jeg den så til at køre en tank ud.

Jeg byggede en model med næsehjul og flaps og monterede motoren i den. De første flyvninger så sørgelige ud. Tilskuerne fik helt medlidenhed med den, for den slæbte et par omgange rundt, før den kunne komme i luften. Det varede længe, før motoren blev kørt rigtigt til. Det samme havde jeg erfaret med alle andre Viking gløderørsmotorer.

Efter at jeg har fået min kørt rigtigt til, spørger de, der har set og hørt den flyve, hvad det er for en amerikansk motor! Med ovennævnte brændstofblanding og 8 × 10" Trucut propel har jeg været oppe på ca. 90 km/t. med min kunstflyvningsmodel.

Her er »fiduserne«.

Hvad er fidusen ved behandlingen af en Viking 3.2? For det første skal man have god tålmodighed, indtil den bliver kørt til. Den nemmeste måde at starte den på er at åbne 9 omgange for karburatoren, choke 8 gange, sætte strøm til gløderøret (se efter, at det gløder) og tørne propellen nogle gange. Hvis den ikke tænder, så choke igen. Den skal nemlig have rigeligt til at starte på.

Når den starter, begynder den med at gå langsomt, og det lyder ligesom en firetaktmotor. Lad den køre sådan et par sekunder. Hvis den bliver ved sådan, skal karburatornålen skrues lidt i. Men gør det forsigtigt, for motoren reagerer først et par sekunder senere. Der skal skrues så meget i, at motoren går rent, (min motor skal have 8—9 omgange, for at den går virkelig fint).

Hvis den starter med at løbe stærkt og derefter går i stå, skal der lukkes mere op for karburatoren. Man kan roligt lukke rigeligt op, for så er den nemmest at starte.

Brændstoffet.

Mange har den fejlagtige tro, at til gløderørsmotoren skal man absolut bruge nitrometan eller nitrobenzol o. s. v. Det er også fuldstændigt rigtigt, at disse kemikalier øger motorens effekt; men de forkorter også motorernes levetid betydeligt. Så det anbefales på det kraftigste kun at benytte dette ekstra tilskud af kraft ved konkurrencer og rekorder.

En blanding, der er god og bevarer motorerne ved godt »helbred«, er som omtalt 75 % metylalkohol + 25 % amerikansk olie. Den er god for motorer fra 0.5 cm³ til 10 cm³ af alle fabrikater!

Gløderøret.

Gløderøret er hjertet i en gløderørsmotor og må derfor behandles med megen omhu. Det ligner et lille tændrør. Men der er den forskel fra tændrøret, at platinerne er erstattet af en lille spiralformet platintråd, der gløder konstant, når der tilføres strøm fra et 1½ volts element.

For at opnå en hurtig start af motoren i alt slags vejr kræves det, at man har godt med strøm til gløderøret, og det opnås bedst ved at bruge en 6 volt motorcykleakkumulator, hvor man *kun bruger een celle ad gangen* (2 volt). Det er meget vigtigt, at man kun bruger een celle, da glødetråden ellers brænder over med det samme! Hvis man kører med en amerikansk motor, må man forsigtigt prøve, om gløderøret kan tåle de 2 volt fra akkumulatoren. Det er nemlig ikke alle de amerikanske rør, der kan tåle 2 volt.

Gløderørets levetid er begrænset. Begrænsningen opstår ved, at glødetråden går i forbindelse med luften, især når den bliver overhedet (f. eks. hvis der stadig er strøm til, når motoren går). Når man har startet en gløderørsmotor, må den ikke tabe omdrejninger, når strømmen tages fra. Gør den det, er det benyttede gløderør ikke egnet til motoren, eller også er det slidt op, og man bør da udskifte det med det samme for at få motoren til at gå ordentlig igen.

Til Viking 3.2 er KLG-gløderøret ganske udmærket, og det tåler sagtens 2 volt. Vi har også med held prøvet det på forskellige amerikanske motorer, så opgiv ikke motoren, hvis det amerikanske rør skulle brænde over.

Husk altid at tage strømmen fra så hurtigt som muligt, så glødetråden ikke bliver overhedet.

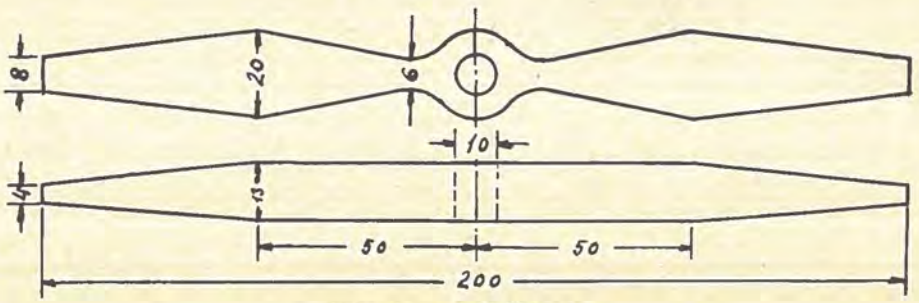
Anvend rigtig propel.

Mange »finder ud af«, at gløderørsmotorer er noget skidt, blot fordi de bruger forkerte propeller. Der er mange eksempler på anvendelse af propeller beregnet til små dieselmotorer på de større gløderørsmotorer. Selvfølgelig kan motorerne køre rundt med disse propeller; men de har ikke en eneste chance for at komme op på de respektive bedste omdrejningstal, som for alle gløderørsmotorer ligger forholdsvis højt.

Som nævnt er en 8 × 10" Trucut (ca. 200 × 250 mm) velegnet til kunstflyvning med Viking 3.2. Hosstående tegning viser også en velegnet type. Det må dog bemærkes, at der kan være vanskeligheder med jordstart fra græsmark med sådan en propel, da det rigtige træk først kommer, når modellen er i fart oppe i luften.

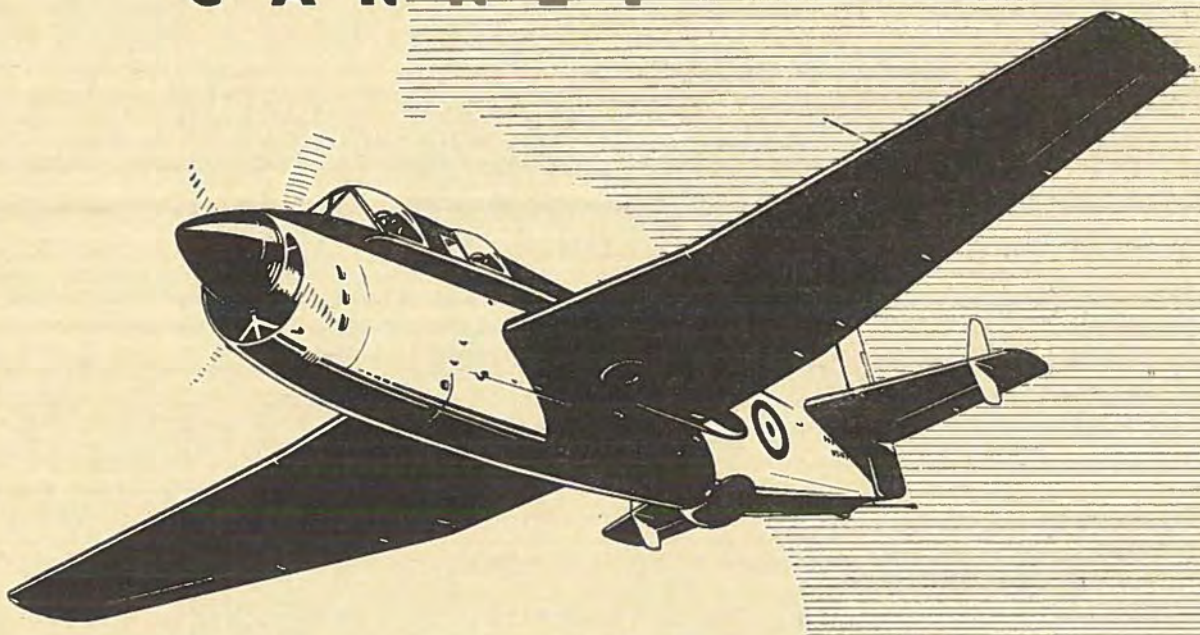
Til fritflyvende modeller med Viking 3.2 har vi opnået gode resultater med en 10 × 6" Frog plasticpropel (ca. 250 × 150 mm).

Niels Axel.



Velegnet propel til Viking 3.2.

GANNET



Search *with single-engine economy*

Strike *with twin-engine performance*

Security *with twin-engine safety*

Simplicity *with single-engine installation*

Designed and constructed for the Royal Navy by

FAIREY

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED, HAYES MIDDLESEX

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

EN TRO TJENER VENDER TILBAGE

Dansk Luftfart Service købt tidligere DDL-Fokker F.VII i Sverige

DDL's flåde først i trediverne bestod af den lille Desoutter II, som Michael Hansen senere gjorde berømt, samt fire Fokker F VII. OY-DYF ses næstyderst til højre.

DEN 8. januar landede en svensk enmotoret Fokker F. VIIa i Kastrup, hvor dens nye ejer, driftsleder *D. F. Valbjørn*, Dansk Luftfart Service, modtog den.

Valbjørn vil forsøge at få den indregistreret med dens gamle betegnelse: OY-DYF, ligesom han vil lade den male i dens gamle farver: Rød fortil og aluminiumsfarvet bagtil.

Dansk Luftfart Service vil først og fremmest anvende den som fragtflyvemaskine. Den laster ca. 1 ton, så den er velegnet til mindre fragtlaster. Da den faktisk ikke kræver større plads at lande på end en hvilken som helst sportsflyvemaskine, skulle den kunne benytte de fleste danske flyvepladser. Den skulle derfor kunne bruges til at afhente luftfragt i provinsen i en slags feederservice til de fra Kastrup udgående fragtflyvninger. Da Fokkeren er købt fantastisk billigt, 4100 d. kr., og da den er meget økonomisk i drift, f.eks. er benzinforbruget ikke større end ca. 100 l/tim., skulle der kunne tilbydes fragtflyvning til konkurrencedygtige priser. Foreløbig regnes der med, at den skal indflyve 250 kr./tim. D.v.s. i tilfælde af fuld last er det kun 25 øre/kg!

Valbjørn har også planer om rundflyvninger, især i provinsen, turistflyvninger, charterflyvninger til udlandet med sin nyerhvervede Fokker, der er den største privatejede maskine i Danmark.

I sin nuværende stand har den stole til 8 passagerer, der får den finest tænkelige udsigt. Der er dobbeltstyring med rat; instrumenteringen omfatter bl. a. en kunstig horisont og kursgyro.

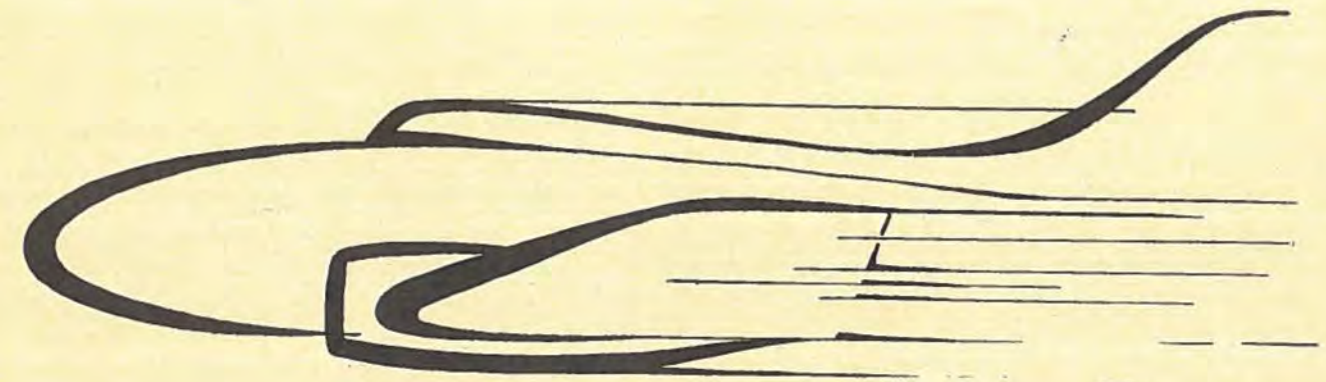
Den vil blive udstyret med radioanlæg til modtagelse af radio range samt automatisk radiokompas, hvorefter den skulle kunne anvendes til IFR-flyvning (blindflyvning).

Den er udstyret med 440 hk Bristol Jupiter VI stjernemotor; den kan startes med trykluft, der medføres i en stålflaske. Marchhastigheden er 160 km/tim., spv. 19,3 m, længden er 14,3 m og fuldvægten ca. 3,6 t.

DDL købte sine to første Fokker F. VIIa hos Fokker i 1928. I 1929 købtes endnu to F. VIIa i Svejts, hvor dens tophøjde på ca. 3600 m ikke var fuldt ud tilstrækkelig. Fra 1928—33 blev praktisk talt al DDLs ruteflyvning udført med disse økonomiske enmotorede Fokkere. De var faktisk skyld i, at DDL fik genoparbejdet sit gode renommé og fik orden i økonomien — efter nogle uheldige år med nogle 4-mot. franske maskiner med plads til kun 7 passagerer!

I sidste halvdel af 30-erne fløj F. VIIa på de indenlandske ruter, hvor de specielt under isvintrene gjorde stor nytte. Som offer for rationaliseringen i flyvemaskineparken blev 3 af DDLs Fokker F. VIIa i 1946 solgt til A/B Skåneflyg i Malmö. En af dem »landede« i en sø, så var der kun to. De blev købt af 5 unge privatflyvere i Eslöv for 6000 sv. kr. De videresolgte den ene for — 6000 sv. kr., og den skulle efter sigende nu flyve for nogle malmlejer i det nordlige Sverige. De 5 unge mennesker i Eslöv havde nu en Fokker F. VIIa kvit og frit, og den brugte de nu som privatflyvemaskine! De fløj venner og bekendte rundt i Europa i den. På en sådan tur nødlandede den i sommer på Aunø. De havde haft den stående i en hangar under militæret på flyvepladsen i Eslöv; men denne plads var blevet overtaget af Luftfartstyrelsen, der knap var så gæstfri, men begyndte at forlange hangarleje. Det kunne man ikke klare, så derfor havner den igen i Danmark, hvor den måske vil opleve sin renaissance!

J. Th.



kvalitet i det højeste plan!

DANSK ESSO A/S

FLYVEVÅBNET

Oberst *T. P. A. Ørum* er ved siden af sin øvrige tjeneste midlertidig tiltrådt som militærattaché og flyveattaché ved den kongelige danske ambassade i Paris og ved det kongelige danske gesandtskab i Bern samt som militærattaché ved de kongelige danske gesandtskaber i Bruxelles og Haag fra den 24/11 1952 at regne.

Efternævnte fenriker i flyvevåbnet er udnævnt til overfenriker fra den 1/12 1952 at regne: *H. Jensen, J. Jeysen, B. D. Rasmussen, P. Jensen, B. C. Madsen, E. C. Rasmussen, J. E. O. Walløe, V. H. Villadsen* og *H. J. K. Jørgensen.*

Efternævnte befalingsmænd indtræder i *flyvevåbnets fenrikskole, klasse 1953-I: E. L. Nielsen, V. C. Pedersen, K. O. Sørensen, F. L. Deleuran, E. V. Hansen, L. L. Christensen, E. O. Hansen, J. Nielsen, G. C. Sørensen* og *J. K. Rosenkvist.*

Efternævnte flyverløjtnanter af 2. grad af reserven er indtrådt på *flyvevåbnets officerskursus, klasse 1952/53: N. H. Petersen, J. Christensen, H. Andersen, H. Mortensen, O. Sørensen, L. G. Jørgensen, E. Fynbo, P. G. R. Sørensen, J. P. F. Clemensen* og *A. Sahlertz.*

Kaptajn *Steen Glarborg* er fra 1/1 1953 at regne ansat som adjudant hos Hans Majestæt Kongen.

Kaptajn af reserven i flyvevåbnet *K. K. Kirkegård* er udnævnt til kaptajn i flyvevåbnet. Kaptajnløjtnant af reserven *H. C. Galle* er udnævnt til kaptajn af reserven.

Kaptajn af specialgruppen *R. Ch. F. Hauschild* er med udgangen af december 1952 afskediget på grund af alder i nåde med pension.

Kaptajnløjtnant af specialgruppen *O. Christensen* er fra 1/1 1953 udnævnt til kaptajn af specialgruppen.

Kaptajn L. C. Larsen død.

Den tidligere militærflyver, kaptajn *L. C. Larsen* (af mange kendt under navnet „Gamle") er afgået ved døden under en juleorlov i Ålborg. Kaptajn L. C. Larsen, som var ingeniør, blev militærflyver i 1917, og efter nogle års tjeneste ved Hærens Flyveskole startede han sin egen ingeniørvirksomhed. Efter krigen blev kaptajnen antaget til tjeneste ved det danske kommando i Tyskland, hvor han var tjenstgørende, da døden indtraf.

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

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.
KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

KALENDER 1953

Modelflyvning:

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).
Ca. 1/5. VM for linestyrede (kl. F3). Milano.
14/5. 2. distriktskonk. (fritflyvende).
14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).
1—3/8. VM for gummi- og gasmotorm. England.
3-8/8. Sommerlejr.
21—23/8. VM for svævemodeller. Jugoslavien.
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.

Uddrag af NOTAM - DANMARK.

Fornyelse af luftfartscertifikater.

På grund af overgang til nye certifikater efter ICAO-model meddeler luftfartsdirektoratet herved, at enhver indehaver af privatførercertifikat, erhvervscertifikat eller førercertifikat til flyvemaskine i offentlig luftrafik ved næste indsendelse af certifikatet til fornyelse, udover det sædvanlige andragende med helbredsattesten og gebyr m. v., skal medsende følgende:

1. Et vellignende fotografi 5 × 4,5 cm.
2. Personlig, á jour-ført logbog.

Da der i de nye certifikater skal indføres visse signalementsoplysninger, må certifikatindehaveren endvidere enten medsende gyldigt pas eller fremstille sig personlig i luftfartsdirektoratet.

De ved SAS ansatte besætningsmedlemmer er dog undtaget herfra.

Fornyelse og udvidelse af luftfartscertifikater.

Luftfartsdirektoratet meddeler herved, at certifikatindehaverens personlige á jour-førte logbog skal indsendes ved alle fremtidige fornyelser og udvidelser af certifikatet. Certifikatindehavere, der er ansat ved SAS, Zone-Redningskorpset og Falck, er dog undtaget herfra.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

Flyvemaskine KZ III,
Auster eller Piper Cub købes kontant. Billet mrkt. 21 modt. FLYV's eksp. Vesterbrog. 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

Nye medlemmer.

Afdelingschef *Oscar Fontél*
Flyvemekaniker *Niels Ejner Christiansen*
Direktionssekretær i SAS fru *Lis Lihme*
Fuldmægtig i SAS *Holger Juul*
Overingeniør i SAS *H. Holm*
Luftkaptajn i SAS *Povl Jensen*
Vicedirektør i luftfartsdirektoratet *Hans Jensen*

KDA emblemer.

Samtidig med bestillingen af et KDA-emblem bedes opgivet, om dette skal være med knap eller nål. Beløbet 5 kr., som emblemerne koster, kan indsendes på giro nr. 256.80. De store emblemer koster kr. 12,50.

Årsrekorder.

Energiske modelflyvere konkurrerede den 1. januar om de første årsrekorder for 1953. Med svævemodel tog *Hans Fr. Nielsen*, Haslev, den første med 5 min. 37 sek., mens *John Christensen* fra Djursland besatte distancen for fritflyvende modeller med 2200 m. Hans klubkammerat *Jørgen Amorsen* fløj med fritflyvende gasmotormodel 68 sekunder.

Generalforsamling i Danske Flyvere.

Tirsdag den 24. februar afholder foreningen Danske Flyvere sin ordinære generalforsamling. Nærmere meddelelse herom vil blive tilsendt medlemmerne.

De bedes sende mig (understreg de ønskede bøger):
Ett år i luften, flygets årsbok 1953, 270 s., rigt ill., plancher og tavler, smukt indbundet 21.00
Pierre Clostermann's sidste nye bog: Flames in the Sky, 195 s, ill. 15.00
Maj. C. B. Colby: Our Fighting Jets, USA jetjagere i foto og silhuet, 48 sider 7.85
OBSERVERS BOOK OF AIRCRAFT, 280 s. foto og silhuetter 6.00

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

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.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Kommunelærer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

FOREDRAG I KDA

Lord Douglas of Kirtleside.

Mandag den 15. februar kl. 19,45 indbyder Aeroklubben til foredrag i hotel d'Angleterres festsal. Formanden for British European Airways bestyrelse, Marshal of the Royal Air Force, Lord Douglas of Kirtleside, vil på engelsk holde foredrag om

Helikopteren i lufttrafikkens tjeneste.

Efter foredraget vil der blive forevist en helikopterfilm.

Bestyrelsen har indbudt repræsentanter for myndigheder og presse samt fra andre KDA's sag venligtsindede institutioner til efter foredraget at være Aeroklubbens gæster ved et beskedent stykke smørrebrød. Til denne sammenkomst kan medlemmer med ledsager(e) tegne sig til deltagelse mod betaling af kr. 5,00 pr. kuvert (heri ikke indbefattet drikkevarer, kaffe el. betjening). Tilmeldelse bedes foretaget til Aeroklubbens kontor, Nørre Farimagsgade 3, enten ved indsendelse af beløbet (postgiro 256.80) eller ved personlig henvendelse.

Tilmeldelse bedes være Aeroklubben i hænde senest torsdag den 12. februar.

Folkeuniversitets forelæsninger.

Torsdag den 12. februar har Folkeuniversitetet sin første forelæsning om et emne, som sikkert vil interessere mange af FLYV's læsere, nemlig „Menneskets erobring af verdenrummet" ved civilingeniør *Leo Hansen*, observator, mag. scient *Julie M. Vinter Hansen* og overlæge, dr. med. *E. O. Erreboe-Knudsen*. Forelæsningerne om dette emne finder sted hver torsdag fra kl. 19.30 til 21.30 i Universitetets kemiske laboratorium, Øster Voldgade 5. Indtegningen til forelæsningsrækker *ved personlig henvendelse* kan *kun* ske på Folkeuniversitetet, Frue Plads, i dagene indtil 7. februar, kl. 16.00—19.00. Det koster 5 kr.

»Scandinavia«.

For nogen tid siden stillede SAS et beløb til rådighed til bygning af en Kranich II, med hvilken den tyske svæveflyver *Ernst Jachtmann*, der under krigen fløj en ikke anerkendt varighedsrekord på 55 t. 52 m., og den franske svæveflyver *Guy Marchand*, der en tid efter krigen var indehaver af den officielle rekord med 40 t. 51 m., har til hensigt at forsøge i fællesskab at slå verdensrekorden for tosædede svæveplaner. Planet er nu færdigt, og en stewardess fra SAS gav det ved dåbshøjtideligheden navnet „Scandinavia".

Udnævnelser.

Ved kgl. resolution af 5. januar er civilingeniør *K. Scheel Meyer* udnævnt til ingeniør under luftfartsvæsenet fra 1. januar.

Vil De læse en morsom bog?

Så skal De købe „På Eventyr med Bussen gennem Europa", som er skrevet af Aeroklubbens gode ven, *Knud Clauson Kaas*. Bogen kan ikke købes i boghandelen, men kan kun bestilles direkte på forfatterens eget forlag ved indsendelse af beløbet kr. 11,85 til postbox 1027, København K.

Husk sølv-betingelser inden 1. marts.

Som meddelt i SM-bladene og i sidste nummer af FLYV skal fremtidig de enkelte betingelser til sølv- og guld-diplom indsendes senest 30 dage efter flyvningen på alm. sølv-diplom-blanket.

Der indførtes en overgangstid indtil 1. marts for svæveflyvere, som tidligere havde bestået nogle af prøverne, men ikke indsendt disse. Husk derfor at sende disse gamle prøver ind omgående, og husk fremtidig at indsende betingelserne, efterhånden som de tages. Det koster ikke noget, gebyret erlægges først ved ansøgning om den sidste betingelse.

62 planer fra Flygvapnet til de svenske svæveflyveklubber.

Vor gamle ven *Birger Nilsson meddeler*, at der i Sverige i 1952 blev foretaget 37.126 starter med 3898 flyvetimer. Der blev taget 440 a-, 299 b-, 219 c-diplomer, 91 s-certifikater, 17 sølv- og 5 gulddiplomer. Sverige er nu oppe på 292 sølv- og 28 gulddiplomer.

Der er 28 virkelige svæveplaner, 93 overgangs- og 93 skoleplaner i Sverige. Det svenske flyvevåben er ved at begrænse sin egen svæveflyvevirksomhed, men overlader i år 62 planer til de civile klubber, nemlig 7 Weihe, 15 Kranich, 13 Grunau Baby og 27 SG 38. Hertil kommer 11 Focke Wulff Stieglitz motormaskiner til slæb. Det svenske flyvevåben lægger som bekendt stor vægt på den civile svæveflyvnings betydning for tilgangen til flyvevåbnet, og den civile svæveflyvning nyder en betydelig statsstøtte.

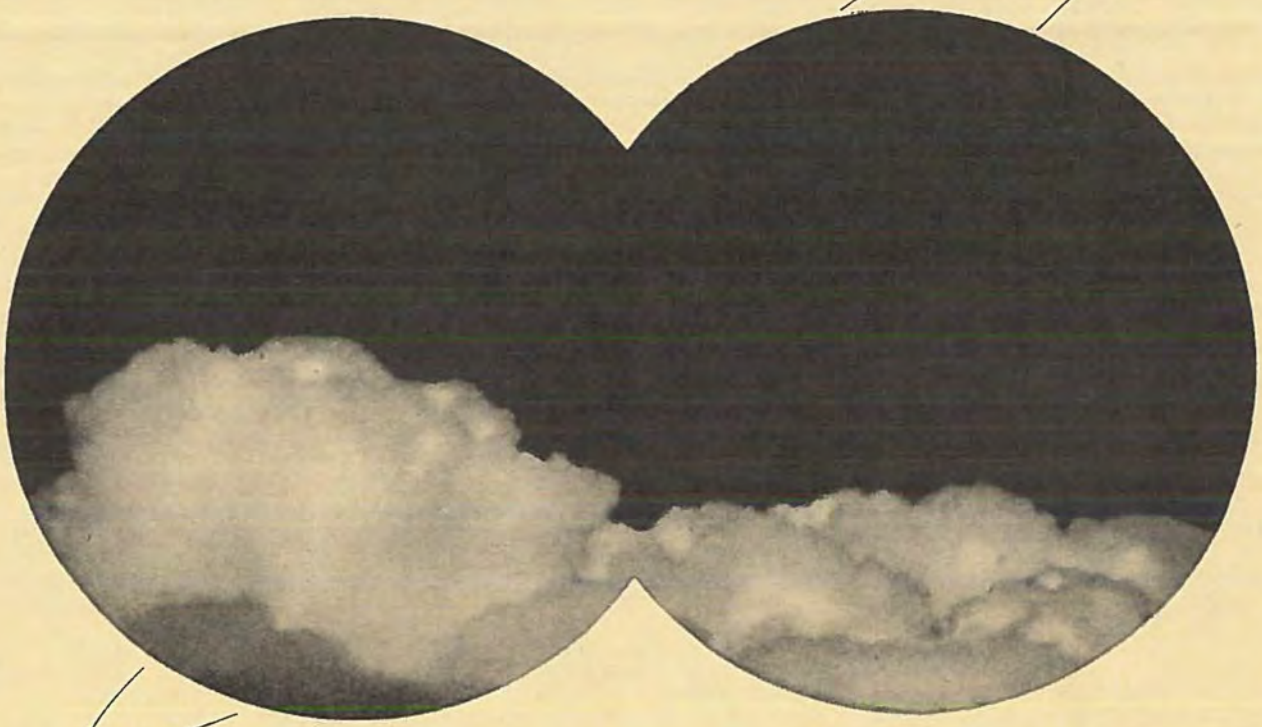
Korrespondance.

Aerosport ligger inde med en del adresser på sveve- og motorflyvere i Schweiz, Italien og Frankrig, der gerne vil korrespondere med tilsvarende danske flyveinteresserede.

Adresserne samt breve fra de pågældende fås ved henvendelse til Wilhelm J. Jensen, Ø. Farimagsgade 15, København K.

I ÅRENE FREMOVER . . .

til stadighed i Rolls-Royce overvejelser



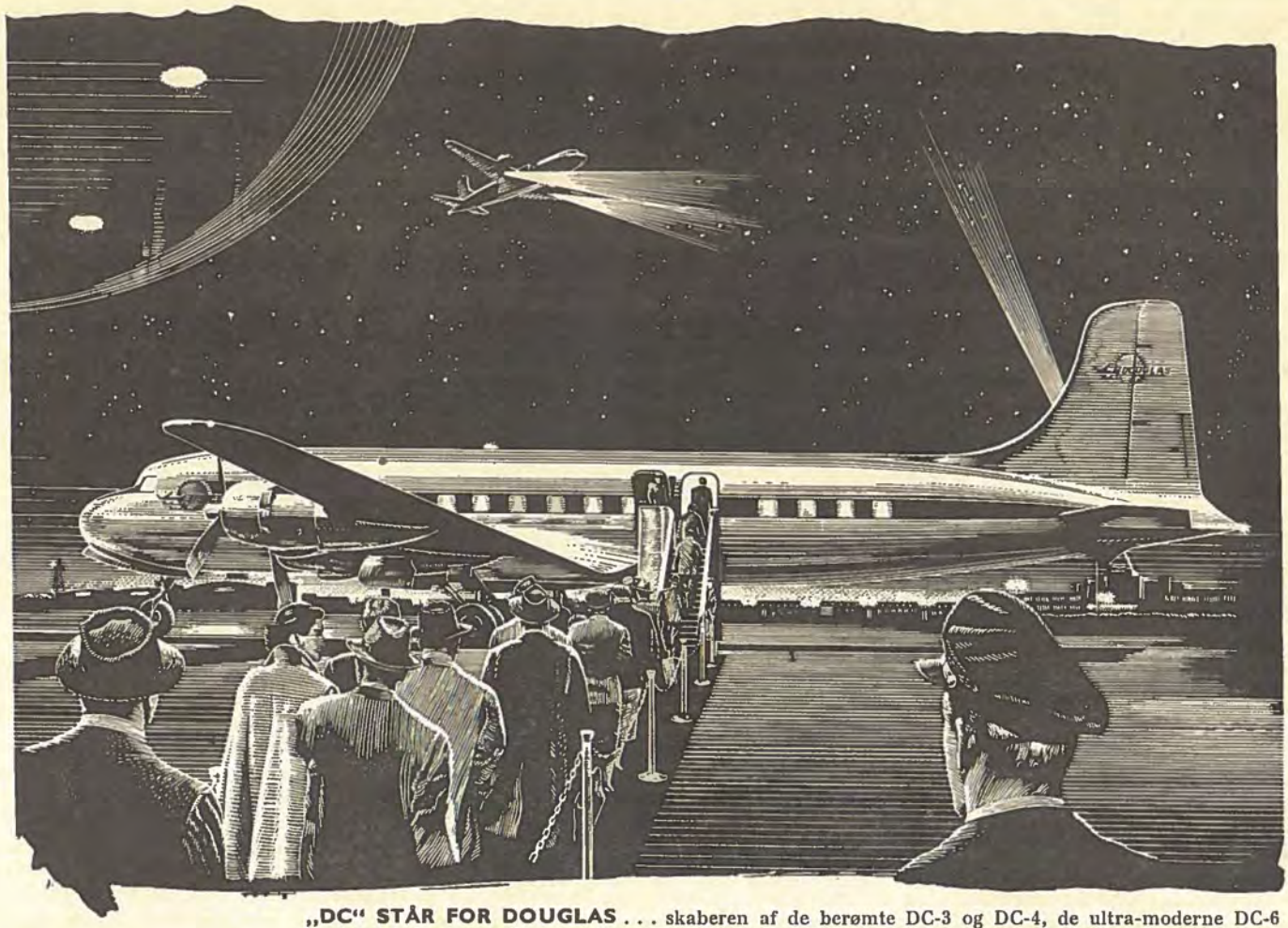
DETTE LUFTRUM vil i 1960'erne blive gennemfløjet af maskiner med Rolls-Royce motorer, der er vokset frem af de konstruktioner, som Rolls-Royce allerede nu arbejder på. Den første non-stop atlanterhavsflyvning 1919, vinder af Schneider trofæet (til ejendom) 1931, motorer til alle maskiner i luftvåbnet under Battle of Britain, den første jet flyvemaskine, der fløj over Atlanterhavet uden at indtage brændstof under flyvningen 1951, den første flyvning frem og tilbage over Atlanterhavet på een dag 1952; — Rolls-Royce har været medvirkende til gennemførelsen af alle disse bedrifter. Opmuntret af sine resultater i den tid, der er gået, ser Rolls-Royce stadig fremad.

ROLLS-ROYCE

Aero Engines

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY

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



„DC" STÅR FOR DOUGLAS . . . skaberen af de berømte DC-3 og DC-4, de ultra-moderne DC-6 og DC-6 B (se ovenfor) — og fremtidens DC-7. Douglas er verdens største fabrik for flyvemaskiner.

Nu med 95 om bord over Atlanten . . .

+ 2 tons fragt og bagage!

Hvert 2-personers sæde kostor over 600 $ at lave! Blødt og behagelig synker De ned i de fjedrende skum-gummi-sæder. Og ved tryk på en knap kan De læne Dem helt tilbage og slappe fuldkommen af. Når De rejser Dem glider ryglænet *automatisk* tilbage, takket være en speciel, hydraulisk Douglas-mekanisme.

I en store Douglas DC-6B satte rekord for regelmæssige passagerflyvninger, da den fløj 95 personer fra New York til London med overnatning undervejs! Foruden besætningen på 8, var der 82 voksne passagerer og 5 børn. Og der var rigelig og bekvem plads til alle! Flyv — næste gang DE skal rejse. Bestil billet til de driftssikre, hurtige Douglas-maskiner hos Deres luftfartselskab eller i Deres rejsebureau.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - **ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A.
***FLYING TIGER** 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 - **TRANSOCEAN** U S.A.
UNITED U.S.A. - ***WESTERN** U.S.A.

* I nær fremtid

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

26. ÅRG. NR. 3 — MARTS 1953 — PRIS 75 ØRE

NU
BLIVER
DET
billigt
AT FLYVE

Fra 1. april indfører SAS turistklassen i hele Europa med prisreduktioner på helt op til 35 %.
Giv Deres ferierejse en flyvende start med en af SAS' store, moderne maskiner. Tal med et af de autoriserede rejsebureauer, der giver alle oplysninger om SAS turistklassen.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Gloster Meteor . . .

verdens førende til angreb på jordmål . . .

yder den største offensive kraft.

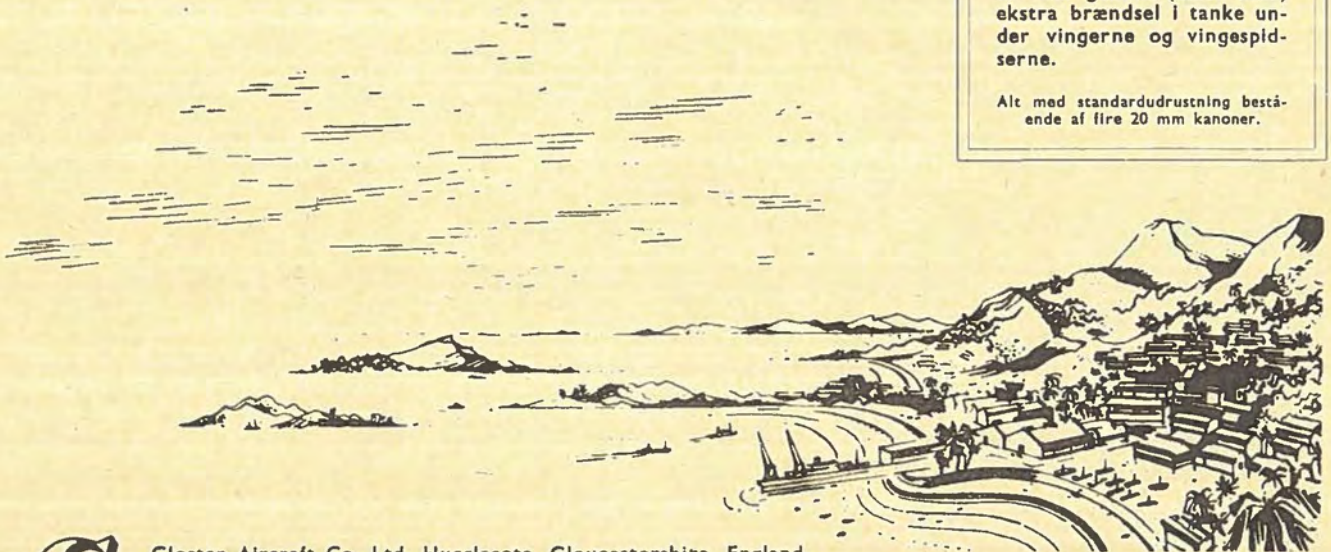
Alternative ladninger

1. Fire 1.000 lb (454 kg) bomber med 100 gallon (420 liter) tanke i vingespidserne.

2. Fire og tyve 95 lb (43 kg) raketprojektiler med to 100 gallon (420 liter) tanke i vingespidserne.

3. 580 gallons (2.636 liter) ekstra brændsel i tanke under vingerne og vingespidserne.

Alt med standardudrustning bestående af fire 20 mm kanoner.



Gloster Aircraft Co. Ltd. Hucclecote, Gloucestershire, England.

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

FLYV

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

Nr. 3 | Marts 1953 | 26. årgang

Landbruget og flyvningen

OGSÅ i denne måned bringer KDA på sin mødeaften et meget aktuelt foredrag, idet løjtnant V. Sylvest Jensen, der er medlem af aeroklubbens bestyrelse, vil fortælle om flyvemaskinens anvendelsesmuligheder, specielt inden for landbruget.

Flyvemaskinen bruges ikke blot til transport eller militære formål, men man har i USA regnet ud, at den anvendes til over 200 forskellige formål.

I USA har 7000 farmere egen maskine og andre 7000 anvendes af små firmaer til landbrugsarbejde. Ikke alene tilsås og gødes 80 % af rismarkerne fra luften, men ved sprøjtning og pudring bekæmper man skadedyr og redder afgrøder for enorme beløb, og for hver dag udvides flyvemaskinens betydning.

Også i mange andre lande har man opdaget disse anvendelsesmuligheder, og ikke mindst i de underudviklede lande er der kolossale muligheder — muligheder, som man bliver nødt til at udnytte for at skaffe mad til jordens stærkt voksende befolkning.

Her i Danmark har der de senere år været udført landbrugsflyvning i beskeden målestok. Har landbrugsflyvning i større stil nogen fremtid i vort lille land med gennemgående små marker? Rent umiddelbart er man skeptisk, men erfaringerne fra USA viser, at der ikke er nogen minimumsstørrelse, og at man i tilsvarende områder i USA på kooperativ basis har stor gavn af flyvemaskinen.

Både flyvekredse og landbrugskredse vil derfor med interesse påhøre, hvad Sylvest Jensen har fået ud af sin studierejse og de senere møder om sagen inden for den europæiske økonomiske samarbejdsorganisation.

FRA BUKSEBAG TIL GCA

INSTRUMENTFLYVNING OG DENS NYESTE HJÆLPEMIDLER

Interessant foredragsaften i „Danske Flyvere" med luftkaptajn Åge Hedall Hansen

TIRSDAG d. 20. januar bød »Danske Flyvere« på et ualmindelig interessant og aktuelt fordrag om instrumentflyvningen og dens nyeste hjælpemidler. Det blev holdt af en af vore mest anerkendte instrumentflyvere, chefpilot i SAS, region Danmark, luftkaptajn *Åge Hedall Hansen*.

Foredragsholderen indledte med en sammenligning mellem instrumentbordet på en flyvemaskine omkring slutningen af forrige verdenskrig og på en DC-6 B. Der var ikke tale om nogen forenkling, tværtimod er man nok nået noget nær den yderste grænse m. h. t. antal instrumenter, håndtag m.m.

Vi stiller følgende krav til instrumentflyvningen:

At flyvemaskinens geografiske position, dens højde og fart til enhver tid er rigtig. Vi ved, hvordan disse krav opfyldes under normal horisontflyvning, nemlig ved reference til horisonten at holde flyvemaskinen i den rette stilling i forhold til denne som første betingelse.

Først i tyverne havde man ikke stort andet end buksebagen at flyve på. Her — med denne største berøringsflade mellem mennesket og flyvemaskinen — kunne man mærke, når man skred ud i et drej. Ellers var instrumenteringen i de såkaldte buksebagsdage blot en fartmåler, en højdemåler, en libelle og et kompas. Med disse hjælpemidler er der ikke mulighed for virkelig blindflyvning.

Denne blev mulig, da det første gyroinstrument, drejningsviseren, kombineret med den pendulstyrede krængningsviser, var skabt. Så tog instrumentflyvningen fart. Den amerikanske instrumentfabrik Sperry kom i 1926 med to gyroinstrumenter, der skulle få den største betydning for instrumentflyvningens udvikling, nemlig den kunstige horisont og kursgyroen.

Foredragsholderen kom så ind på de omfattende radioanlæg i flyvemaskinen og på jorden: Der er MF-radiorangen med 4 hørlige »ben«, der er VHF-rangen, kaldet VAR (*V*isual-*A*ural *R*ange), der har to hørlige og to synlige »ben«; i modsætning til MF-rangen er man straks orienteret på VHF-rangen.

Den nyeste udvikling af flyveradiofyret er omnirangen eller VOR (*V*HF *O*mnidirectional *R*ange), der på en måde har 360 synlige »ben«. Ved hjælp af en indstillingsmekanisme eller kursvælger (omni-bearing-selector) kan maskinens VOR-anlæg indstilles til flyvning på hvilket som helst af omnirangens 360 »ben« (radials). En »TO-FROM«-indikator på kursvælgeren viser, om maskinen er på vej til eller fra stationen. Ved hjælp af localizer- eller kursnålen på ILS-instrumentet kan man holde sig på det valgte »ben« på omnirangen. Anvendes omnirangen i forbindelse med en speciel distancemåler DME (*D*istance *M*easuring *E*quipment), er man til enhver tid i stand til at afgøre sin position. I USA vil man helt gå over til anvendelse af omnirange stationer

Luftkaptajn Åge Hedall Hansen

på luftvejene. Da en effektiv sideadskillelse på VOR-luftvejen er mulig, kan man lade seks flyvemaskiner, der flyver i samme retning, møde seks andre, der flyver i samme højde, men i modsat retning, over samme linie på tværs af luftvejen! Det illustrerer, hvor intens lufttrafik man kan tage på VOR-luftvejen.

ZZ-landingsmetoden betegnede foredragsholderen som forældet.

Den kunstige horisonts betydning

Herpå fulgte en særlig omtale af den kunstige horisont, der blev betegnet som et af de mest betydningsfulde blindflyvningsinstrumenter. Luftkaptajn Hedall Hansen er specialist på anvendelsen af horisonten til »stillingsflyvning« eller »atitudeflight«, der er et nyere begreb inden for instrumentflyvningen. Med en model af en kunstig horisont demonstrerede foredragsholderen horisontbjælkens trimindstilling, og tilhørerne fik en interessant fremstilling af den specielle teknik, som foredragsholderen anvender ved flyvning på den kunstige horisont og indstillingen af denne. De første kunstige horisonter var luftdrevne, men de blev siden elektriske. Mens gyrolegemet på de tidligere modeller væltede, når flyvemaskinen krængede eller hældede mere end 55° fra normal vandret flyvestilling, så kan de nyere horisontmodeller bruges under såvel loop som rulning uden at vælte. Foredragsholderen betonede, at forskellen på normal VFR- og IFR-flyvning slet ikke var nævneværdig, når man først var blevet »dus« med den kunstige horisont.

Kursgyroen er ved at blive fortrængt af gyrosynkompasset, der har den mere naturlige »indefra-ud« fremstilling, mens kursgyroen har »udefra-ind« fremstilling. Det er derfor mere naturlig at ændre kurser efter gyrosynkompasset end efter kursgyro'en. Gyrosynkompasset omfatter et såkaldt »fluxlegeme« med primære og sekundære trådviklinger, så »fluxlegemet« kan indstille sig i en bestemt stilling under indflydelse af de jordmagnetiske kraftlinier. Fluxlegemet er anbragt i halen, hvor deviationen er så ubetydelig, at den uden større fejl kan sættes = 0. Indikator-instrumentet i cockpittet er forsynet med et gyrolegeme til dæmpning og stabilisering af visningen. Derfor skal et gyrosynkompas ikke indstilles efter et magnetkompas som kursgyro'en. Gyrosynkompasset har ikke de kendte kompasfejl som nordlige drejningsfejl, akcellerationsfejl m. m., der kendes fra magnetkompasset.

Instrumenternes anvendelse i praksis

Som et anskueliggørende eksempel på de forskellige flyveinstrumenters anvendelse beskrev luftkaptajnen en flyvning i en af SAS' nye DC-6 B, OY-KME, fra Idlewild til Gander. ATC-flyveplanen blev gennemgået, og foredragsholderen gav et eksempel på en ATC-clearance fra Idlewild Ground Control. Heri forekommer en lang række stednavne, flyvehøjder m.m., og man skal kunne gentage den ordret tilbage; hvis ikke, kan man få den læst op en gang til. Så får man den ikke mere pr. R/T, men må pænt køre tilbage til platformen og hente den skriftligt i tårnet. Det medfører erfaringsmæssigt et par timers forsinkelse! Foredragsholderen fremhævede i denne forbindelse betydningen af, at eventuelle aspiranter til pilotstillinger i SAS har et godt kendskab til engelsk — specielt adresseret til de unge flyvere i flyvevåbnet.

COLLINS APPROACH HORIZON

COLLINS COURSE INDICATOR

Collins Approach Horizon:
Instrumentet viser, at flyvemaskinen har næsen løftet over vandret flyvestilling, og at maskinen krænger til højre. Endvidere at maskinen ligger under glidebanen, hvis position ses på mærket øverst til venstre på G. S. skalaen.

Collins Course Indicator:
Med kursvælgeren er kurs 300° indstillet. Maskinen ligger til venstre for den valgte kurs, som den angriber under en vinkel på 40°, idet maskinen styrer kurs 340°. Når maskinen er på den VOR- eller ILS-kurs på 300°, som der skal flyves på, vil kurslinebjælken stå i forlængelse af pilespidsen på de 30 dekagrader på skalaringen.

Foredragsholderen kom ind på betydningen af checklisten, der skulle være en sikring mod, at noget bliver glemt. Man har til trods herfor hørt, at flyvemaskiner f.eks. er startet med låste ror. Sidst en amerikansk Douglas C-124, hvor ca. 100 soldater omkom. I DC-6 B er der sikring mod start med låste ror ved, at der kun kan gives fuld gas med to motorer i tilfælde af en sådan forglemmelse. Hvis en motor skulle svigte under starten før opnået sikkerhedsfart, var det muligt at tage gassen og alligevel nå at standse afløbet før startbanens ende. ICAO har nemlig krævet startbanernes længde tilpasset herefter.

Selve flyvningen fra Idlewild blev gennemgået, den blev afsluttet med en GCA-landing i Gander, der har en af verdens bedst betjente GCA-anlæg.

Næst efter GCA'en regnede luftkaptajn Hedall Hansen ILS'en (Instrument Landing System) som det bedste og sikreste anflyvningssystem. Med en model viste foredragsholderen et ILS-instrument og forklarede, hvordan der skulle flyves på såvel glidebanen (glidepath) som ILS-kursen (localizer) ved hjælp af de to krydsvisere. Tekniken i en tilflyvning og landing på ILS-en blev beskrevet i Prestwick. I forbindelse hermed blev vist et typisk anflyvningskort. Kort til almindelig terrestrisk navigation anvendes ikke mere i moderne trafikflyvning.

Sammenbyggede flyveinstrumenter

I den sidste del af foredraget blev de nyeste flyveinstrumenter, de såkaldte sammenbyggede flyveinstrumenter, omtalt.

Der er Sperrys Zero Reader, der er en mekanisk computer, som blander modtagne radiosignaler sammen med maskinens stilling i hældnings- og krængningsplanet, og det udregnede resultat ses som et viserudslag på et instrument. Zero Reader er et fint, men også sart instrument. I dets funktion indgår ca. 70 radiorør. Efter foredragsholderens mening var der den mangel ved Zero Reader, at den ikke fortalte noget om flyvemaskinens øjeblikkelige stilling, så man ikke følte sig i kontakt med maskinen.

Foredragsholderen var af den opfattelse, at gyroinstrumenterne ikke er blevet meget udviklet gennem de sidste 25 år — bortset fra gyrokompasset. Grunden må nok søges i, at Sperry har været ene hane i kurven, dækket af patenter. Men nu er flere af disse udløbet. Det har medført, at konkurrerende firmaer er dukket op. Et af disse er Collins Radio Co., der har udviklet et flyveinstrument-system. I dette indgår to nye interessante sammenbyggede flyveinstrumenter, nemlig »Approach Horizon«, der er en kunstig horisont med glidebaneindikator, og »Course Indicator«, der billedligt viser flyvemaskinens position i forhold til en indstillet kurs, enten en »omnirange radial« eller en ILS-kurs. Begge disse instrumenter er fremskridt i retning af at give piloten et direkte billede af sin maskines position under flyvningen. En yderst instruktiv farvefilm, optaget af Collins Radio Co., gav et godt indblik i anvendelsen af Collins to nye, sammenbyggede flyveinstrumenter, såvel til en route navigation på en VOR-luftvej som tilflyvning og landing ved hjælp af ILS.

Til slut kom luftkaptajn Hedall Hansen ind på begrebet »kobling«, der er den måde, man kobler de modtagne radiosignaler til flyvemaskinens rorbevægelser. ILS medfører en ren manuel kobling, GCA manuel kobling og manuel computer (det er radaroperatøren på jorden, der ved hjælp af sine scoper fortæller piloten, hvad han skal gøre). Ved helautomatisk kobling fører man de fra en tilsvarende computer udregnede signaler ind i en autopilot, der styrer maskinen uden direkte manuelt indgreb af piloten.

Med GCA og ILS er man nået til foreløbige vejrminima på 200 fod eller 60 m skyhøjde og ½ mile eller 800 meter sigt. Lavere kan man ikke gå i øjeblikket af hensyn til vanskelighederne ved genstart ved en mislykket tilflyvning (missed approach).

Foredragsholderen afslørede, at han havde beskæftiget sig ikke så lidt med problemerne med helautomatisk kobling i forbindelse med landing med skyhøjde 0. Luftkaptajnen viste en tegning af et instrument, han selv havde haft idéen til, og som skulle løse ovennævnte problem. Hedall Hansens instrument er bygget på den tanke, at det for piloten skal billedliggøre maskinens holdning i forhold til et vandret plan, afstanden til og højden over startbanen for piloten. Altså noget i retning af en kombineret kunstig horisont, ILS, DME og radarhøjdemåler. Udkastet, der er ca. 3 år gammelt, vil Hedall Hansen forsøge at få patenteret og om muligt realiseret.

Luftkaptajn Hedall Hansens lødige og lærerige foredrag blev hilst med stærkt bifald; tilhørerne var enige om, at det havde været en ualmindelig interessant aften, hvorfra man kunne tage noget med sig hjem.

JT

STEMPELMOTORER? Et par hundrede Convair 340 er leveret eller under bygning til selskaber i USA og andre lande. På førsteklasses ruter rummer den 44 passagerer. Maximal rejsefart 448 km/t.

TURBINEMOTORER? Vickers Viscount tages i brug af BEA til sommer og nye ordrer strømmer stadig ind. En større udgave Viscount 800 med plads til 66—80 passagerer og stærkere motorer leveres fra 1955.

HVIS MAN KUNNE BEGYNDE FORFRA

En luftfartsmand filosoferer over, hvilke typer han ville købe, hvis han kunne begynde forfra uden hensyntagen til sin nuværende flåde

FORNYELSEN af luftfartselskabernes flåder er et kæmpeproblem. Man kan ikke nøjes med at se på, hvad man kan få, men må også tage hensyn til sin gamle flåde og sit reservedelslager. Tænk, hvis man med de nuværende erfaringer kunne begynde forfra, skriver en luftfartsmand i en artikel fornylig i The Aeroplane. Det er der ikke mange, som kan; men tyskerne er f. eks. i denne heldige situation, som det derfor godt kan betale sig at tænke igennem.

I denne situation ville flyvemaskinefabrikanterne ligge for ens fødder; men ved nærmere eftersyn viser der sig at være ret få af dem.

Til kortere ruter kan man få maskiner fra Convair, Vickers og Martin med den svenske Scandia og den franske Bretagne lidt bagude. Trods de to sidstnævntes udmærkede tekniske egenskaber ville de ikke passe så godt til fremtidens turistruter, da man ikke kan presse sæder nok ind i dem. Det samme gælder Convair 240 og Martin 2—0—2. Men dette gør det lettere at få fat i f. eks. Convair 240.

Hvis man købte denne, ville konkurrencen komme fra Convair 340 og Viscount. Kan man klare sig en tid med Convair 240? Af hensyn til udrustningen af værkstederne måtte man i så fald fortsætte med maskiner fra samme fabrik senere.

Hvis man har et første klasses luftfartselskab, har man ikke råd til at købe andet end det bedste, og det skal være noget med et langt liv foran sig, så man kan indrette sine værksteder derefter.

Stempelmotorer eller turbiner?

Det vanskeligste er at afgøre, hvor turbine- og reaktionsmotorerne kommer ind i billedet. Skal man være forsigtig og gå ind for stempelmotorer, eller vil det være endnu bedre at gå helt ind for de nye motortyper?

Stempelmotoren dominerer endnu billedet, og alle de amerikanske typer er udstyret med dem. Amerikanerne mener ikke, at det endnu er tid for turbiner og jetmotorer i trafikmaskiner. På den anden side har de jo investeret kolossale summer i stempelmotorerne, så det er naturligt, at de er konservative. Og desuden er der endnu ingen amerikanske turbine- eller reaktionsmotorer, som er godkendt til civil brug.

For at sige det rent ud hænger amerikanerne fast til stempelmotorerne de første år. Er det et amerikansk selskab, man har, er stempelmotoren det rigtige, fordi man konkurrerer med andre selskaber, der kun bruger disse, og kunderne kender ikke de nye motorers fordele. Flyver man derimod i Europa, stiller sagen sig ganske anderledes. Her er det et spørgsmål, om man kan gøre andet end at købe turbinemotorer.

På det tidspunkt, hvor man kunne få en Convair 340 leveret, ville BEA have fløjet med Viscount i Europa i 1½ år. Derfor ville ens Convair ikke være konkurrencedygtige så længe.

Skal man opnå noget i konkurrencen, må man finde svaghederne hos sine konkurrenter og udnytte dem fuldtud. De største svagheder idag har de konkurrenter, der i lang tid vil være bundet til en flåde med stempelmotorer. Der er ikke tvivl om, at så snart passagererne bliver vant til den vibrationsløse flyvning i maskiner med turbinemotorer og jetmotorer, så vil det gå ud over den trafik, der konkurrerer med stempelmotorer.

Hvordan står Convair 340 økonomisk i sammenligning med Viscount? På europæiske ruter vil det blive billigere at beflyve ruterne med Viscount, som desuden har fordelen af større flyvehøjde (nemt over Alperne), kraftigere trykkabine, større hastighed og bredere kabine, der tillader 5 komfortable sæder ved siden af hinanden.

De usikre faktorer

Har vi glemt noget? Ja, vi har overset en faktor, der altid dukker op. Turbinemotoren er ny. Hvor god vil den være? Kan man garantere noget? Hvad hvis der nu viser sig alvorlige vanskeligheder, som giver Viscount startforbud?

Svaret er det sædvanlige: Nogle er villige til at gå i spidsen, mens andre kommer sjokkende bagefter. Der er altid fare ved at gå i spidsen; men der er ikke altid sikkerhed ved at være konservativ. Vi véd alle, at nye ting medfører vanskeligheder. Men så lovende nyheder som disse må nødvendigvis sejre i længden, og adskillige luftfartselskaber har sat deres indsats på Viscount.

Leveringstiden? Man må antagelig vente 2 år på Viscount, men måske kun 1½ på Convair 340. Men for et halvt eller måske et helt års ventetid er det da værd at forsyne sig med en masse stempler, krumtapaksler, tændrør, magneter og ventiler til 5 eller 7 år, mens ens konkurrenter fløjter af sted over en?

At udfylde mellemrummet er forholdsvis let, hvis man går ind for stempelmotorer, men svært, hvis man vil have turbinerne. Det bedste kompromis er måske at leje nogle brugte maskiner og få meget af den dyre vedligeholdelse udført andetsteds, mens man samler erfaring og indretter sine værksteder på turbinemotorerne.

Maskiner til lange ruter

Der er heller ikke meget at vælge mellem til de lange ruter. Der er kun DC-6B, DC-7, Super Constellation, Comet og Britannia. Argumenterne for og imod er de samme som ovenfor.

De amerikanske typer sætter en i stand til at konkurrere med amerikanerne på lige fod. De vil give god tjeneste, og tager man DC-6B sammen med Convair 340, har man fordelen af samme motorer.

Denne fordel må man dog ikke stirre sig blind på. Den kan godt udvikle sig til en ulempe. Omstændighederne kan tvinge en bort fra det standardiserede udstyr, således som United Airlines er blevet tvunget bort fra sine Pratt & Whitney motorer ved at købe DC-7.

Hvis man vil konkurrere på fordelagtige vilkår, vil det være klogt at beslutte sig til ikke at gå ind for stempelmotorerne og måske desuden vente lidt med at bestemme sig for fremtiden.

Ih, sikke en fremtid, hvis man kunne begynde på en frisk! Man ville blive i stand til at flyve højere, hurtigere og — desværre — med større støj end sine konkurrenter. Men pengene ville strømme ind, og man kunne få dem til det uden at skulle øse dollars ud til flyvemaskiner og reservedele fra den anden side havet.

Trafikhelikopterens fremtid

Lord Douglas of Kirtleside i KDA

En prøveflyvning af Bristol 173 Mk. 1. En videreudvikling, Mk. 3, med kraftigere motorer, større fuldvægt og større nyttelast vil blive anvendt af BEA til videre forsøg.

VED Kongelig Dansk Aeroklubs møde den 16. februar talte *Lord Douglas of Kirtleside,* formanden for British European Airways, om trafikhelikopterens fremtid.

Lord Douglas betonede, at det var meget vanskeligt at spå på dette område, fordi man havde så få praktiske erfaringer at gå ud fra. Kun BEA, SABENA og Los Angeles Airways har lidt erfaringer, og kun med små uøkonomiske luftfartøjer.

Det er dog slet ikke så helt lidt, BEA efterhånden har præsteret, nemlig 5.300 timer, hvoraf 3.150 timer på planmæssige ruter. Disse begyndte med 111 timers flyvning uden virkelig last i 1948, efterfulgt af 230 timers virkelig postflyvning samme år. I vinteren 1949/50 blev der gennemført en opsigtsvækkende natpostrute (370 timer).

I 1950—51 gennemførtes en passagerrute mellem Liverpool og Cardiff (1086 timer), og derpå en rute mellem Birmingham og Londons lufthavne (877 timer), og i øjeblikket flyves der fragt på den samme rute (hidtil 480 timer).

Helikopteren overlegen under 400 km

Lord Douglas mente, at helikopteren ville være almindelige flyvemaskiner overlegne på ruter op til 400 km, idet transporttiden mellem by og lufthavn tog uforholdsmæssig stor tid her.

Et kort med de store befolkningscentrer i Vesteuropa indtegnet viste, hvordan England og Holland-Belgien især ville få gavn af helikopteren. Havneautoriteterne i New York anslår iøvrigt, at der i dette byområde i 1975 vil være over 6 millioner passagerer årligt.

En forudsætning for helikopterens overlegenhed er imidlertid, at »rotorstationerne«, som helikopternes start- og landingspladser kaldes, ligger midt i byen.

Der er ca. 350 km fra London til Paris. Med en rejsehastighed på 240 km/t vil man med helikopter kunne rejse fra bymidte til bymidte på 1½ time, mens det med en almindelig flyvemaskine med en rejsefart af 480 km/t mindst varer 2 timer indbefattet transport mellem lufthavne og bymidter.

En vanskelighed for anlæggelse af rotorstationer midt i byerne er imidlertid støjen, og ved valget af en helikoptertype må luftfartselskaberne tage meget hensyn til denne faktor.

Helikopteren hidtil for dyr

Selv ved en udnyttelse på 2000 timer om året koster en Sikorsky S 51 over en rute på ca. 160 km så meget som 30 pence pr. sædemile (ca. 155 øre pr. sæde-kilometer), mens en DC-3 koster ca. 31 øre pr. sæde-km. Det skyldes, at de årlige omkostninger udgør en meget stor procentdel af samtlige (ca. 60%), idet maskinen er relativ dyr i anskaffelse og forsikring, flyver langsomt med ringe last og har stor besætning i forhold til passagertallet.

S. 51 er naturligvis forældet, og en Bristol 171 f.eks. er således allerede kommet ned på 114 øre pr. sæde-km.

Men vi skal meget længere ned, før helikopteren får praktisk betydning. Det kræver først og fremmest større typer med større hastighed. Engelske fabrikker mener at kunne klare BEA's specifikation, som kræver en helikopter med omkring 18 tons fuldvægt og 240—250 km/t rejsefart.

Så vil man komme ned mod en omkostning af ca. 26 øre pr. sæde-km, og den større fart medfører bedre mulighed for at kunne overholde en fartplan i modvind.

Man kan imidlertid ikke springe frem fra de nuværende små typer til den såkaldte »Bealine Bus« med 40—50 sæder, men må gå skridtvis frem. Bristol 173 er en sådan mellemtype, som endnu ikke er økonomisk, men dog et enormt skridt fremad. Over 160 km rute beregnes den at ville koste 88 øre pr. sæde-km i drift, men en videre udvikling, Bristol 173 Mk. 3, der får plads til 20 i stedet for 12 passagerer, får større motorstyrke og fuldvægt samt ved aflastning af rotorerne med små planer en større rejsehastighed, kommer ned på 47 øre pr. sædekm, altså kun 50 % mere end en DC-3 på samme distance.

Med denne type kommer de årlige udgifter ned på 45 % mod 60 % af totaludgifterne for S-51. Men en større og mere økonomisk helikopter skulle man komme ned på 35 %.

I alle kalkulationerne er der regnet med en lastfaktor på 65 %.

København—Malmø

En flyvetur København—Malmø koster i dag 13 kr., og rejsen fra bymidte til bymidte varer ialt 65 minutter. Med en Bristol 173 Mk. 3 vil det kunne gøres på 12 minutter og for 20 kroner og med en Bealine-Bus på 10 minutter og for 13 kroner.

Det vil imidlertid kræve en enorm anstrengelse, inden man når så vidt. Den største helikopter i regelmæssig brug idag er Sikorsky S-55, der vejer 3,2 tons. Flere typer omkring 6 tons er på vej. Men derfra og til typer på 15 til 23 tons er der et stort spring. Disse typer vil muligvis få jetmotorer eller turbinemotorer som kraftkilder, og de kan få bæreplaner og måske propeller til at yde trækkraft og styring.

Med helikopterkonstruktionen på et så flydende stadium er det meget svært at bestemme sig for en type. Det ville være rart, om man havde råd til at bygge flere forskellige typer for at få erfaringer, men omkostningerne ved at bygge og afprøve et par prototyper frem til det nødvendige luftdygtighedsbevis koster let over 100 mill. kr., så det er ingen let afgørelse at tage.

BEA tror imidlertid på helikopterens fremtid, selv om den først for alvor kommer i brug i 1960'erne. Selskabet planlægger ruter fra London til Nordengland, Skotland og Irland, samt til Amsterdam, Bryssel og Paris, og Lord Douglas sluttede med at udtale ønsket om, at det ikke måtte vare alt for mange år, inden man også i København så store trafikhelikoptere.

•

Efter foredraget vistes Shells film om helikopterens udvikling, og selv om vi havde set den før, var den på baggrund af foredraget interessant og morsom at se. Den efterfulgtes af en kort film, hvor man ser en S-51 med en tung last hængende under sig få motorstop og crash-lande, heldigvis dog uden at nogen kom til skade.

Den interesserede forsamling sluttede sig til KDA's formand, direktør *Hjalmar Ibsens* tak med stærkt bifald, og den vellykkede aften, der afholdtes på Hotel d'Angleterre, sluttede med lidt smørrebrød under hyggelige former.

☆

Store helikoptere under udvikling

Ligesom de almindelige flyvemaskiner vokser også helikopterne år for år

Projekterne nærmer sig allerede en fuldvægt på 100 tons

De fleste helikopter-typer, der anvendes idag, er to- eller firesædede, og desuden findes der nogle typer til 10 og 12 personer. Men der er adskillige langt større typer under udvikling, og her er nogle af dem:

Bristol 181 er en videreudvikling af type 173, som blev demonstreret i Farnborough i 1952. Den nye 181 skal kunne rumme 40 passagerer, og såfremt den bliver godkendt af British European Airways, der ønsker at købe helikoptere af denne størrelse, vil den kunne være klar til drift i 1958 og klar til de første prøveflyvninger i 1955.

Saunders-Roe Air Horse, som har tre rotorer, er beregnet til 24 passagerer. Dens fuldvægt er ca. 8.000 kg, og den skal kunne opnå en marchfart på 185 km/t.

Westland W 80. Denne projekterede type skal kunne rumme 36 passagerer. Den får to Bristol Hercules motorer, som driver een bærerotor. Fuldvægten bliver ca. 11.000 kg og marchfarten 224 km/t.

Westland W 85 er projekteret som en militær transport-helikopter og skal kunne rumme 100 passagerer eller en tilsvarende vægt af materiel. Den skal udstyres med seks Armstrong Siddeley Adder turbinemotorer, som indbygges med to i hver af de tre rotorblades tipper. Fuldvægten bliver på 25 tons; den trebladede hovedrotors diameter bliver på 30 m; kabinen får et rumindhold på 125 m³.

Westland W 90 bliver en helikopter-kæmpe, når den engang ser dagens lys. Den er projekteret som militær transport-helikopter, og den skal udstyres med en Armstrong Sapphire reaktionsmotor i hver bladtip. Til persontransport skal den kunne rumme 450 mand, men den kan iøvrigt indrettes som et kombineret person- og fragtluftfartøj med en fuldvægt på 93.310 kg. Denne lasteevne kan f. eks. udnyttes således:

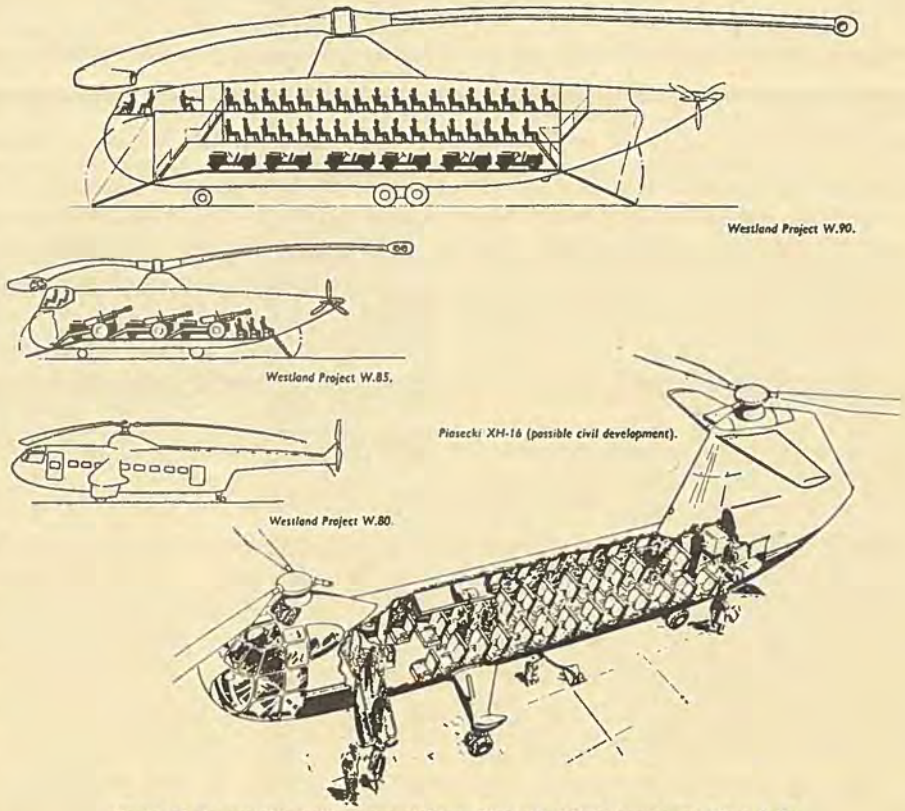
Tomvægt	41.730	kg
Besætning 4 mand	360	»
Brændstof	14.560	»
Seks jeeps	6.400	»
220 soldater	17.960	»
En traktor	4.300	»
En container	8.000	»
Ialt	93.310	kg

Hovedrotorens diameter bliver på 59,73 m; kroppens længde bliver 37,70 m; rumindholdet 863,66 m³.

Bell har to projekter under udarbejdelse: *Model 61* og *Model 200.*

Hiller påtænker at bygge en helikopter til 40/50 passagerer. Den skal have to hovedrotorblade, små afstumpede vinger og et biplanagtigt haleparti.

Hughes XH-17, som bliver kaldt verdens største helikopter, er en realitet og har været i luften. Endnu er den i sin udformning dog kun på forsøgsstadiet. Den tobladede rotor måler over 38 m, og luftfartøjets højde er omtrent 10 m. Drivkraften ydes af to General Electric J-35 reaktionsmotorer, hvis udstødsstråle ledes op igennem rotornavet og ud igennem udstødsanordninger på blaptipperne.



Nogle af de omtalte helikopterprojekter. Piasecki XH-16 ventes at flyve i år.

Piasecki PD-22 Work-Horse er en videreudvikling af Piasecki's »Rescuer«, en af firmaets typiske transport-helikoptere med to rotorer i tandem. PD-22 bygges i forskellige versioner, men alle er udstyret med en Wright R-1820 Cyclone motor på 1425 hk. Den kan medføre 12 bårer eller 14 siddepladser.

Piasecki XH-16 er en meget lovende stor helikopter, som bygges efter ordre fra det amerikanske flyvevåben. Den har tandemrotorer, og den er beregnet til militær transportbrug eller redningsarbejde. Hvad størrelsen angår, kan XH-16's krop sammenlignes med kroppen på en Douglas Skymaster. Hvis den indrettes til civil lufttrafik, kan den rumme 50 passagerer foruden besætning og bagage. Den første XH-16 skal udstyres med to Pratt & Whitney Double Wasp motorer.

Sikorsky S-56, der skal kunne medføre 20 passagerer, er en videreudvikling af den velkendte type S-55, som er 12-sædet. Den skal udstyres med to Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp motorer. Sikorsky S-57 og S-58 er to andre projekterede helikoptertyper, som skal bygges til det amerikanske luftvåben.

* * *

Når der tales om store helikoptere, må man også nævne de projekter, som *Fairey* arbejder med, og som bl. a. var udstillet i modeller på Farnborough-udstillingen 1952. Det er en luftfartøjstype, som Fairey selv kalder for *Rotodyne,* og som er en mellemting mellem en helikopter, en autogyro og en flyvemaskine. Øverst på den aflange krop er anbragt et par korte, afstumpede vinger, der hver på undersiden bærer en turbinemotor. Ovenover vingernes midterparti er der indbygget en buk, som bærer rotorens fire meget lange blade. Bærerotoren holdes i bevægelse af en ramjet-lignende kraftkilde på hver bladtip. Nærmere forklaring af enkelthedernes funktion foreligger endnu ikke. Fairey Rotodyne skal kunne medføre 40—40 passagerer.

Eksporttallene for den britiske luftfartsindustri i 1952.

Det samlede tal for den britiske luftfartsindustris eksport i året 1952 ligger omtrent på 44 millioner pund sterling. Det nøjagtige tal var 43.933.539 pund sterling imod 41.955.652 pund sterling i 1951. Den britiske luftfartsindustris eksport er næsten blevet fordoblet siden 1947, og stigningen vil fortsætte både i 1953 og de kommende år, fordi det oversøiske salg af luftlinere med turbinemotorer endnu ikke er kommet med i statistikken. Der er allerede placeret ordrer for denne type luftlinere så langt fremme som i 1957.

TRAFIKFLYVENYT

Storbritanniens første militære jet-transportflyvemaskine, Vickers 1000

Det britiske luftfartsministerium har bestilt en militær, jetdreven transport-prototype hos firmaet Vickers-Armstrongs Limited, som foreløbig har betegnelsen *Vickers 1000*. Det nye transportluftfartøj vil blive udstyret med fire Rolls-Royce Conway reaktionsmotorer.

Vickers 1000 er et lavvinget monoplan, og dets bæreplaner minder noget om Valiant bomberens; både bæreplaner og haleplan er pilformet, og motorerne ligger helt inden i planerne. Luftfartøjets dimensioner er følgende: spændvidde 42,67 m, længde 44,49 m, højde 11,73 m. Andre data er ikke tilgængelige i øjeblikket. Luftfartøjet skal kunne operere over meget lange distancer ved meget store hastigheder.

Samtidig med at Vickers-Armstrongs har arbejdet med Vickers 1000, har man også haft travlt med en civil transport-version, nemlig luftlinieren V.C.7., som er beregnet til anvendelse på transkontinentale og transatlantiske ruter. Udvendig ligner de to typer hinanden; indvendig vil typen V.C.7. få plads til 100—150 passagerer.

SAS i 1952

Scandinavian Airlines System (SAS) har udarbejdet sin driftstatistik og sit regnskab for året 1. oktober 1951 til 30. september 1952. Statistiken viser, at produktionen for virksomhedsåret var 137 mill. ton-km (en forøgelse på 14,2 % i forhold til foregående år), og antal solgte ton-km var ca. 82 mill. svarende til en forøgelse på 17,4 %.

SAS befordrede i løbet af regnskabsåret 568.292 passagerer (481.697 året forud), 8.501.494 kg fragt (7.663.598) og 2.951.210 kg post (2.343.297).

Trafikindtægterne for året udgør (efter fradrag af provisioner) 210.594.342 kr. (året forud 171.891.885 kr.) og øvrige indtægter 14.793.271 kr. (11.866.177), hvilket giver et samlet indtægtsbeløb på 225.387.613 kr. (183.758.062).

De totale udgifter eksklusive afskrivninger udgør 204.834.184 kr. (163.891.620), medførende et bruttooverskud på 20.553.429 kr. (19.866.442 kr.). Afskrivninger er foretaget efter samme principer som året forud og beløber sig til 18.991.450 kr. (17.328.277 kr.), hvorefter der fremkommer et restresultat på 1.561.978 kr. ((2.538.165 kr.), der anvendes til ekstra afskrivning på diverse materiel. Alle beløb er opgivet i svenske kroner.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at SAS ikke har modtaget noget driftstilskud udover de beløb, der er stillet til rådighed for opretholdelsen af visse skandinaviske indenrigsruter. Økonomisk set har SAS således mere end indfriet forventningen, idet selskabet har ret til i 5 år at låne et beløb svarende til 5 millioner svenske kroner hos den danske, den norske og den svenske stat, men dets økonomi har formet sig så gunstig, at man slet ikke har gjort brug af denne ret og ikke har lånt noget som helst.

DDL i 1952

Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) har også offentliggjort sit regnskab. Diverse indtægter (bl.a. hidrørende fra tidligere års trafikafregninger) udgør 975.381 kr. Fortjeneste ved salg af grund i Kastrup andrager 136.295 kr. Efter fradrag af omkostninger 175.464 kr. og udgifter til renter m.v. 696.098 kr. fremkommer der et overskud på 240.114 kr., som med tillæg af overførsel fra forrige år 158.589 kr. giver til disposition 398.703 kr. Af dette beløb henlægges 24.161 kr. til lovmæssig reservefond, 25.000 kr. til skattekonto, medens restbeløbet 349.542 kr. foreslås overført til næste år.

Den britiske flyveindustri hviler ikke på laurbærrene, men arbejder hårdt på at bevare forspringet for USA. Her er en model af Vickers 1000, der civilt hedder Vickers VC-7.

KLM i 1952

KLM's trafikresultater for 1952 omfatter bl. a. gennemførelsen af 94 emigrantflyvninger, nemlig 65 til Canada, 15 til Australien, 12 til New Zealand og 2 til Syd-Rhodesia. På disse flyvninger blev ialt befordret 5.700 emigranter. De samlede trafikresultater ser således ud, idet tallene for 1952 er tilnærmelsesvise; tallene i parentes er for 1951:

Tilbudte ton-km	241.000.000	(225.383.000)
solgte ton-km	163.000.000	(153.000.000)
antal passagerer	518.000	(499.194)
fløjne kilometer	46.000.000	(42.738.000)
befordret post i kg	2.020.000	(1.516.000)
befordret fragt i kg	14.000.000	(12.870.000)

Antallet af funktionærer steg i 1952 til ca. 13.000, bl.a. som en følge af en forøget produktion og en udvidelse af salgsorganisationen, særligt udenfor Holland, hvor KLM har over 90 egne kontorer.

Det første skridt til Lufthansa

På 27-årsdagen for grundlæggelsen af det oprindelige Lufthansa, den 6. januar 1953, blev der i Køln dannet Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf med en foreløbig kapital på 5 millioner DM. Af denne startkapital havde forbundsregeringen og jernbanerne indskudt de 4½ millioner DM, mens den resterende halve million kommer fra regeringen i Westphalen. Den tidligere president for Lufthansa, dr. *Kurt Weigelt*, er blevet valgt til president for det nye selskab, og Lufthansas tidligere kommercielle direktør, *Hans Bongers*, er blevet administrerende direktør. Når selskabet til sin tid skal til at flyve — d.v.s. når Bonn konventionen er blevet ratificeret, hvilket sandsynligvis sker til næste forår — er det meningen, at kapitalen efterhånden skal udvides til at omfatte 150 millioner DM. Foreløbig har det nye selskab nok at gøre med at spekulere på valg af flyvemaskinetype (se artiklen „Hvis man kunne begynde forfra" andetsteds i dette nummer).

Efter de foreløbige planer vil de nye tyske rutenets oprettelse ske i fire etapper: Europa og Nordatlanten 1953—54; Sydamerika 1954—55; Det nære Østen 1955—56; det fjerne Østen 1956—57.

Silver City Airways har transporteret ca. 7000 biler

Det er sjældent, at et af de uafhængige engelske luftfartselskaber offentliggør en driftstatistik, men undtagelsen er „færgeselskabet" Silver City Airways, der har offentliggjort følgende tal for året 1952:

	Overflyvning over Kanalen	Luftbro til Berlin og charter
Fløjne kilometer	481.600	1.118.480
Antal passagerer	27.000	1.500
Antal biler	6.970	30
— motorcykler	2.200	—
— cykler	1.850	—
fragt i tons (inkl. køretøjer)	12.250	8.750

Den samlede flyvetid har været 7.000 timer. Resultaterne er opnået med en flåde på ni Bristol Freighters.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup

I januar måned har det samlede passagerantal været 27.014 imod 24.849 i 1952, og i dette tal er indbefattet følgende:

ankomne passagerer ..	5.973
afgåede passagerer	5.972
ialt	11.945
transitpassagerer	14.732
andre passagerer	337
	27.014

I tallet for transitpassagerer er den samme person medtaget to gange, nemlig ved ankomst og ved afgang.

Antal starter og landinger med trafikluftfartøjer var ialt 2.016 og med andre luftfartøjer 1.191, eller ialt 3.207 (sidstnævnte tal for 1952 var 2.682).

1000 flyvetimer med Comet

De Havillands test pilot *John Cunningham* er i februar i år nået op på over 1000 flyvetimer med Comet'er. Hans første Cometflyvning fandt sted den 27. juli 1949. Indtil dato er Comet'ernes samlede flyvetid kommet op på godt og vel 11.000 timer.

Hvorfor nu det krumme bæreplan?

Et indblik i konstruktørens problemer

ved R. S. Stafford, chefkonstruktør hos Handley Page

En moderne bomber må flyve med en hastighed så nær lydhastigheden som muligt. Derved tvinger man forfølgende jagere til at variere deres hastighed omkring den vanskelige kritiske hastighed.

Det væsentligste problem er bæreplanets luftmodstand. Jo lavere denne modstand er, jo højere bliver den økonomiske rejsehastighed og rækkevidden. Da den største del af modstanden stammer fra planet, gælder det om at konstruere et plan med lav modstand ved høj hastighed.

Indtil et stykke under lydhastigheden stiger modstanden jævnt med hastigheden (hastighedens kvadrat. Red.). Når man nærmer sig lydhastigheden, bevirker luftens sammentrykkelighed en meget hurtigere forøgelse af modstanden. Da luften må strømme hurtigere for at følge formen af et plan eller en krop, vil der være steder på flyvemaskinen, hvor luftens hastighed er større end selve flyvehastigheden.

Når man flyver nær lydhastigheden, bliver der på disse steder hastigheder større end lydens med påfølgende voldsom forøgelse af modstanden på grund af såkaldte chokbølger.

Bortset fra chokbølgernes indflydelse på modstanden har de indflydelse på styringen, stabiliteten og kan medføre stød og vibrationer. Derfor må man være meget omhyggelig med udformningen af moderne hurtige maskiner med stor rækkevidde. Selv små områder med chokbølger kan medføre høj modstand. Naturligvis må den hastighed, ved hvilken modstandsforøgelsen indtræffer, ligge højere end den rejsehastighed, man tilstræber. Og når denne ligger tæt ved lydhastigheden, bliver vanskeligheden akut.

For en moderne hurtig flyvemaskine er det nødvendigt med lav modstand, gode styregenskaber og stabilitet samt undgåelse af stød og vibrationer. Desuden må den være styrbar og stabil ved stallingshastigheden for at kunne landes med en rimelig fart under føring af en almindelig pilot.

I opbygningen må den være let, stærk og stiv, og desuden skal et plan helst kunne rumme motorer, understel og brændstof.

Hvordan skal vi komme til at flyve med høje underlydshastigheder i stor højde og dog have en flyvemaskine med gode egenskaber under landing?

Hvad opnår man ved pilform?

Pilform er en del af svaret på dette spørgsmål. Det er den recept, man bruger for at forsinke stigningen af modstanden som følge af luftens sammentrykkelighed. Se på mine tre kurvebilleder. De viser indflydelsen af pilform og profiltykkelse på luftmodstanden ved hastigheder i lydområdet.

Man kan opnå høj underlydshastighed med lav luftmodstand både med planer, som har lige pilform, enten bagud eller fremad, og med ganske tynde planer uden pilform. Man kan imidlertid ikke bruge lige pilform undtagen sammen med lavt sideforhold på grund af dårlige stallingsegenskaber. (Sideforholdet er forholdet mellem spændvidde og middelplankorde).

Vort krumt pilformede bæreplan, hvis pilform mindskes udad mod tipperne tillader os at anvende et stort sideforhold, der medfører gode præstationer i store højder, og dog opnår vi god opførsel i stall'et.

Tegningen viser en karakteristisk krum form med tre variationer af pilformen. Profiltykkelse og pilform afpasses således efter hinanden, at den kritiske hastighed (hvor modstanden begynder at stige stærkt med forøget Machtal) er den samme for et hvilketsomhelst sted langs spændvidden.

Vi skal nu vise, hvorledes denne planform opfylder de andre muligheder, som vi overvejede og forkastede, før vi udviklede den krumme vinge.

For det første, hvad skal vi overhovedet med pilform? Hvorfor ikke en simpel lige vinge? Kurverne giver svaret. Hvis man skal undgå virkningerne af luftens sammentrykkelighed, må man gøre et lige plan meget tyndt. Vi kunne godt bygge sådan et plan, men vor bomber ville komme til at ligne et juletræ med motorer og brændstoftanke hængende under vingen, mens understellet af »løbehjulstype« skulle trækkes op i kroppen, hvor det ville optage brugbar plads. Sådan en konstruktion ville blive alt for tung og ikke egnet til langdistance-bomber.

Som figurerne viser kan man imidlertid anvende en praktisk plantykkelse ved højt Machtal, hvis man samtidig anvender pilform.

Når luft strømmer over planer med lige pilform, afbøjes den udad, hvis det er normal pilform bagud (derfor anvendes der »gærder« på mange planer for at hindre dette. Red.). Hvis planet har et stort sideforhold, bevirker denne omstændighed, at plantippen staller for tidligt, så flyvemaskinen bliver ustabil, og man ikke kan udnytte fuld opdrift. Ved den krumme vinge, hvor tippen kun har ringe pilform, undgår man denne vanskelighed.

Desuden har planet med lige pilform og stort sideforhold den ulempe, at det vrides for let. Hvis man bevæger krængerorene, vrider planet så meget, at vridningen modvirker rorudslaget og dermed tværskibs styrbarhed. Desuden kan maskinen blive dynamisk ustabil. Den krumme vinge imødegår denne vanskelighed ved at have en tip, der kun har ringe pilform, så disse vridningsvanskeligheder formindskes betydeligt.

Lille sideforhold?

I modsætning til det krumme plan har et lige pilformet plan med lille sideforhold dårlige præstationer i stor højde på grund af høj induceret modstand.

Hvis maskinen skal arbejde i store højder, skal spændvidden (og planarealet) være stor, hvilket medfører tilsvarende forøgelser af modstand og vægt. Udstødsrørene fra motorerne må være lange og ueffektive. Tyngdepunktet kan kun bevæges inden for snævre grænser. For at starte og lande med en rimelig hastighed må piloten flyve i en usædvanlig vinkel, idet størst opdrift kun opnås ved meget store indfaldsvinkler.

I det krumme bæreplan kan vi derimod anbringe motorer, brændstof og understel inden for en let, effektiv konstruktion.

Den store pilform i centralplanet bevirker, at der ikke er hindringer i bomberummet, da hovedbjælken ligger langt fremme. Bag denne kan understellets hjul blive anbragt i optrukket stand og der kan ligeledes motorerne indbygges. De er tilgængelige uden ekstra vægt-omkostninger, idet man ikke behøver at lave åbninger i de vigtigste bærende dele. Da disse ligger foran motorerne, er endvidere faren ved en motorbrand formindsket.

Hvordan ligger det med produktionen og transportmulighederne af et stort plan med krum planform? Her er endnu en fordel. Vingen kan nemlig let opdeles i naturligt afgrænsede komponenter uden større bekostning. Herved undgår man de sædvanlige vanskeligheder ved at transportere tunge bombere ad landevejen fra fabrik til flyveplads.

I Handley Page HP 80 Victor har vi en logisk udvikling af den krumme planform, og vi opnår et højt rejse-Machtal med gode præstationer i store højder. Af sikkerhedsgrunde kan vi ikke give en detaljeret beskrivelse af maskinen eller nærmere præstationsdata.

Oversigtstegning af det krumme bæreplan.

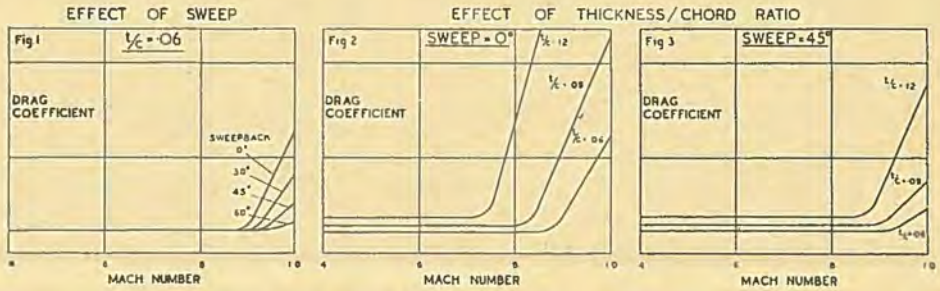


Fig. 1 viser pilformens virkning. Jo større pilform (sweepback), ved jo større Machtal begynder modstandsstigningen. 2 og 3 viser profiltykkelsens virkning på planer uden og med pilform. Jo tyndere profil (t/c), jo højere Machtal sætter modstandsstigningen ind ved.

Tysklands-kommissionens rapport

Besøg hos den tyske svæveflyveindustri

DA der i løbet af de ca. 1½ år, hvori svæveflyvning har været tilladt i Vesttyskland, er opstået et anseligt antal virksomheder, der fremstiller svæveplaner af både gamle og nye typer, ønskede Kongelig Dansk Aeroklub, svæveflyverådet, at få foretaget en nøjere bedømmelse af de enkelte typer for bedre at kunne vejlede de klubber, som tænker på at anskaffe sig nogle af disse.

Med det formål for øje blev der sendt et hold derned, som repræsenterede forskellige svæveflyveklubber, idet man i forvejen havde skrevet til en række virksomheder og forespurgt, om de var interesserede i et besøg. Holdet bestod af: Snedker *E. Hultmann,* Dansk Aero, fabrikant *B. Halling,* Dansk Aero, biografejer *E. Nielsen,* svæveflyverådet, civilingeniør *P. H. Nielsen,* Teknisk Tjeneste, Flyvestation Værløse, samt undertegnede.

Turen blev foretaget i E. Nielsens bil og startede fredag den 2. januar kl. 0700 fra Havdrup til Gedser og med færgen til Grossenbrode. Derfra kørte vi over Hamburg til Gifhorn, hvor vi overnattede. Vi kom dèr i kontakt med den lokale svæveflyveklub og beså inden afrejsen næste dag en Grunau Baby III, som klubben havde under bygning. Det er en udvikling af Baby II b, som er udstyret med bredere kabine, forstærket kropbund og landingshjul. Endvidere er vingetilslutningen forenklet, idet der nu kun anvendes to tilslutningsbeslag mod før tre. Arbejdet var iøvrigt udpræget amatøragtigt med dårlige skæftninger, anvendelse af alt for mange sømlister og sjusket at se på.

850 klubber i Tyskland

Lørdag fortsatte vi over Braunschweig—Northeim til Frankfurt. Her blev vi til mandag, hvor vi aflagde besøg i den tyske aeroklub, Taunusanlage 20, hvor vi traf dr. *Fritz Stamer,* som gav os en del oplysninger om tysk svæveflyvnings nuværende stade. Der er oprettet 850 svæveflyveklubber i Vesttyskland, hvori der arbejdes omtrent som her i landet. De fleste af klubberne bygger selv typerne SG 38 og Grunau Baby, idet de ikke får økonomisk støtte og derfor ikke har råd til at anskaffe sig de nye tosædede typer, som for de flestes vedkommende ikke er beregnet på klubbygning. Uddannelsen forestås af instruktører, som godkendes af aeroklubben og autoriseres af den tyske luftfartsmyndighed: Prüfstelle für Luftfahrzeuge (P. f. L.) i München. Regler og anordninger for flyvning udformes og offentliggøres af aeroklubben og kræver ikke P. f. L.'s godkendelse.

Fra aeroklubben kørte vi hen og beså Röder Präzisionswerke, som blandt andet fremstiller startspil for svæveplaner. Röderspillet var en meget hensigtsmæssig konstruktion, dog uden særlige nyheder.

Fra Frankfurt kørte vi til Heidelberg, hvor vi besøgte Friebe Flugbedarf, et lille firma, som forhandler materialer, instrumenter og tilbehør til svæveplaner.

Herfra fortsatte vi over Stuttgart til Kirchheim, hvor vi overnattede. Tirsdag formiddag besøgte vi *Wolf Hirths* virksomhed i Nabern, som fremstiller svæveplaner i ret stor stil. Virksomheden beskæftiger ca. 60 mand og fremstiller foruden den før krigen konstruerede type Gö-4 også den nye to-sædede type Doppelraab. Denne type er beregnet til at flyve både eensædet og tosædet, og instruktøren er anbragt halvvejs stående bag eleven, så at han kan bruge samme styrepind som eleven. Forkroppen er konstrueret i stålrør, medens bagkroppen er af træ. Typen skal efter sigende være meget velflyvende og vil kunne erstatte en skoleglider samt et overgangsplan for en klub. Den leveres færdigbygget for så lav en pris som 6000 DM og fremstilles også som byggesæt til færdigbygning i klubberne.

Vi fortsatte herfra til Dachau, hvor vi om onsdagen besøgte firmaet Scheibe Flugzeugbau, som har en serieproduktion i gang af to nye typer, som er videreudviklet af den før krigen konstruerede Mü 13 d. Den ene type, Spatz, er et ret lille let svæveplan, men meget velflyvende (vi fik alle en flyvning med det), og leveres færdigbygget for 5.700 DM. Det må anses for meget velegnet for danske forhold og leveres også i byggesæt til færdigbygning i klubberne.

Den anden type med betegnelsen Mü 13 E, som fremstilles hos Scheibe, er et tosædet svæveplan, der ligesom Spatz er udstyret med stålrørskrop og trævinger.

Hos luftfartsmyndighederne

Efter dette besøg kørte vi ind til München, hvor vi var oppe på kontoret for Prüfstelle für Luftfahrzeuge, som nærmest svarer til luftfartsdirektoratets tekniske afdeling. P. f. L. er en afdeling af trafikministeriet og ledes af direktør *Hellriegel.* P. f. L. beskæftiger sig udelukkende med svæveflyvning, da motorflyvning ikke er tilladt.

P. f. L. kontrollerer og godkender bygning af luftfartøjer ved hjælp af 3 ingeniører, som er ansat der i forbindelse med et stort antal »Bauprüfere«, som ret nøje svarer til de danske byggekontrollanter, idet de er delt i »Bauprüfer 1« og »Bauprüfer 2«. B 1 kan kontrollere bygning af svæveplaner både i klubber og på fabrikker. En del af disse er ansat af fabrikken, medens de fleste kontrollerer i deres fritid. »Bauprüfer 1« autoriseres af P. f. L. og kan kun blive det, hvis de foruden kendskab til flyvemaskinbygning har ingeniøruddannelse. I enkelte tilfælde er dog også folk med en meget lang håndværkermæssig uddannelse indenfor flyvemaskinindustrien blevet autoriseret.

»Bauprüfer 2« har bemyndigelse til at kontrollere det løbende arbejde i klubberne samt sammenbygning af de enkelte dele af luftfartøjet. Disse skal dog endelig godkendes af en »Bauprüfer 1« på grundlag af 2'erens rapport.

Torsdag den 8. januar kørte vi videre til Poppenhausen ved Wasserkuppe, hvor firmaet Alexander Schleicher fremstiller Grunau Baby III og den tosædede type ES 49, som er en forstørret kopi af den almindelige Grunau Baby. Den var bygget helt i træ, var relativt tung og klodset og ikke velegnet for danske forhold. Fabrikken var under genopbygning efter en brand i sommer.

Fredag den 9. januar nåede vi frem til Bremen, hvor vi besøgte Focke-Wulf, der for tiden fremstiller svæveplaner af typen Kranich III.

Dette nye tosædede svæveplan, som er konstrueret af *Hans Jacobs,* er vist omtrent højdepunktet af, hvad man har frembragt af tosædede svæveplaner i dag. Det er udstyret med stålrørskrop og trævinger, og der er intet sparet for at få det bedst mulige resultat frem. Selve arbejdets udførelse var overordentlig smukt og præget af, at der overalt blev anvendt dygtige fagmænd, som fabrikken sikkert råder over fra den gang, den fremstillede motormaskiner.

På grund af dårligt vejr lykkedes det os desværre ikke at prøve at flyve Kranich III; men der er ingen tvivl om dens fremragende flyveegenskaber, hvilket også viste sig ved dens deltagelse i verdensmesterskabskonkurrencerne i Spanien i sommer.

Efter besøget hos Focke-Wulf kørte vi til Lübeck, og om lørdagen rejste vi hjem.

Konklusion

De af de tosædede nye typer, som jeg personligt anser for mest egnede til skoling her i landet, er Mü 13 E og Doppelraab. Jeg har desværre ikke fløjet nogen af typerne, så jeg må støtte bedømmelsen på de oplysninger, jeg har om deres flyveegenskaber. Mü 13 E har relativt fine flyveegenskaber, måske endda lidt for fine, hvis den skal bruges til opskoling direkte til Baby; den en temmelig let, og de fleste klubbers spil skulle derfor kunne magte den. Derimod er visse dele af konstruktionen blevet ret komplicerede og er tilsyneladende meget vanskelige at fremstille, for eksempel hovedbjælken, der ikke er ført lige igennem fra den ene vinge til den anden, men er ført om bag ryggen af instruktøren. Den kan derfor ikke anbefales til klubbygning undtagen i form af byggesæt.

Doppelraab'en, som måske i første øjeblik virker lidt kunstig (specielt instruktørens stilling i maskinen), har de fordele, at den ikke er væsentlig tungere og dyrere end et eensædet overgangsplan, og at den skulle være ret velflyvende eensædet.

Problemet ved den tosædede skoling er jo i almindelighed, at man, selvom man anskaffer sig et meget velflyvende tosædet svæveplan, er nødt til at lade eleverne fortsætte træningen i soloflyvning i Babytyper, inden de kan gå over til finere typer af Olympiaklassen. For det er i reglen for dyrt og risikabelt at lade eleverne flyve de tosædede svæveplaner solo.

Her kan man derimod forsvare at bruge Doppelraab'en, som samtidig er så velflyvende, at den kan bruges til skoling i termikflyvning.

Kranich III er sikkert også udmærket til skoling, men dog først og fremmest et »rekordplan« og som sådant ret kostbart og vanskeligt at fremstille og også for tung at få op på små danske pladser.

De to eneste eensædede typer, vi så, var Baby III og Spatz. Baby III var nok på visse punkter en forbedring af II b'en, men dog ikke så epokegørende, at jeg straks vil anbefale at gå over til at bygge den for fremtiden. Spatz'en derimod anser jeg for en yderst vellykket afløser for Olympia'en, idet den på sin vis har bedre flyveegenskaber end denne, og yderligere fordi den i Tyskland kan sælges for mindre, end vi herhjemme giver for en Baby. Den kan som Mü 13 E kun anbefales til klubbygning i form af et byggesæt.

Feddersen.

Østrigsk syn på SPATZ

Som det fremgår af Tysklands-kommissionens rapport, har man fået et gunstigt indtryk af Spatz, som ganske naturligt i kraft af de opgivne præstationer og den lave pris har vakt stor interesse overalt. Også i Østrig overvejer man, om man skal gå ind for dette plan som standardtype (vel at mærke ikke som rekordplan, men som øvelsesplan).

I november var prototypen på besøg i Zell am See, hvor man ville foretage proveflyvninger og specielt måleflyvninger med den. Man savner jo endnu ganske erfaringer med denne nye lovende type. Desværre tillod vejret ikke flyvning, men i januar-nummeret af Austroflug skriver ingeniør *Bruno Gumpert* nogle betragtninger over typen.

Han gør her opmærksom på, at måleflyvninger skal udføres overordentlig omhyggeligt og nøjagtigt for at give værdier, man kan stole på. Selv om beregnede data også er behæftet med fejl, er de dog lettere at komme til. Han sammenligner derfor Spatz teoretisk sammen med Grunau Baby II, Olympia og Weihe og undersøger resultaterne for Spatz'ens vedkommende i sammenligning med de teoretiske og desuden praktisk kendte præstationer af de andre typer.

Hvad hastighedspolaren angår, kommer han til det resultat, at Spatz falder næsten nøjagtigt sammen med Olympia. Glidetallet på 25 skulle være korrekt.

M.h.t. kurveegenskaber skulle Spatz også være god og kunne udnytte snæver termik, selv om det egentlig er en hurtig type. Hvad de almindelige flyveegenskaber angår, mener han, at en så erfaren konstruktør som *Scheibe* ikke kan ramme mere ved siden af, end at eventuelle fejl kan rettes meget nemt.

Dernæst fremsætter han en kritik mod forskellige småting og finder det forbavsende, at et så betydeligt firma demonstrerer en prototype, hvor man ikke forlængst har foretaget visse småændringer, der synes nødvendige.

F.eks. er der for lidt plads til flyvere af over 180 cm højde. Trimklapperne anser han for utilstrækkelige, og de skal kunne betjenes fra førersædet. Meden skal efter Gumperts mening rage længere ned under kroppen for at beskytte denne, og affjedringen er ikke god nok. Hjulet synes heller ikke solidt nok til ujævne pladser. I førerskærmen savner han i begge sider en lem, som man desuden bør have fastlagt i tegningerne.

Alt dette er imidlertid småting, som kan ordnes, når maskinen modnes fra prototype til en type, der er klar til at efterbygges.

I byggetimer anser han ikke Spatz for at tage længere tid end en Baby. Dermed bliver den langt den billigste type i sin klasse.

Sammenfattende anser Gumpert Spatz for et godt og billigt øvelsesplan. Hvis bygningen i Østrig kan organiseres godt, kan man nemt og billigt udfylde et hul i landets udrustning med svæveplaner. Præstationerne er tilstrækkelige for alle svæveflyvemæssige krav og vil kunne hæve det præstationsmæssige niveau i Østrig.

— — —

Noget tilsvarende må formodentlig gælde her i Danmark.

SVÆVEFLYVESKOLEN 1953

Svæveflyverådet har midt i februar til alle klubber udsendt meddelelse om svæveflyveskolen 1953. Stedet er endnu ikke fastlagt. Man håber at kunne anvende Vandel, men har kig på Herning som alternativ.

Skolen er planlagt til 4 uger og finder sted umiddelbart efter danmarksmesterskabet, der går fra 5. til 18. juli.

Der er planlagt følgende kursus:

Instruktørkursus	19.7.— 1.8.
Begynderkursus (EK-A, B, C.)	19.7.— 1.8.
do.	2.8.—15.8.
do. (DK-kursus)	26.7.—15.8.
Repetitionskursus f. instr.	2.8.— 8.8.
do.	9.8.—15.8.
do. (DK-uddannelse)	2.8.—15.8.
S- og F-kursus	19.7.— 1.8.
do.	2.8.—15.8.

Nærmere detaljer fremgår af det til klubberne udsendte program. Heraf kan nævnes, at priserne er de samme som sidste år. Sidste tilmeldingsfrist er 1. juni, og for tilmeldinger inden 1. maj er tilmeldingsgebyret nedsat fra 50 til 25 kr. Det er af afgørende betydning for skolens gennemførelse, at man tilmelder sig tidligt. Begyndere kan enten skoles med EK-skoling på ensædede planer til A-, B- og C-diplom (14 dage til hvert) eller på et 3 ugers kursus i tosædet svæveplan (DK-skoling) direkte til solostadiet og derfra på 14 dage til C-diplom på normal vis.

Hvis der ikke meget hurtigt viser sig tegn på, at skolen bliver fuldtegnet, vil man åbne adgang for udenforstående på begynderkursus. Disse tilmeldes gennem landssvæveflyveklubben.

Materiellet består af svæveflyvefondets to SG-38, to Grunau Baby IIb med lukket førerskærm, en Gö-4 samt den nye EON Olympia, der nu er færdigbygget og indregistreres OY-FUX.

Sådan ser Spatz ud. Navnet spurv er ikke pretentiøst, og planet er enkelt og billigt, men med forbavsende gode præstationer.

Jysk Aero Import A/S

Medlemmer af Viborg Svæveflyveklub har dannet aktieselskabet Jysk Aero Import og har fået enerepræsentation for Danmark, Norge og Sverige på Scheibe Flugzeugbau's produkter, herunder Spatz og Mü-13E.

Sølv-diplom-registret.

I juni 1952 side 111 bragte vi sidst en fortegnelse over sølv-diplom-indehavere. Vi udtalte her håbet om, at der ville komme mange nye i 1952; men der kom kun de sædvanlige 7. Det er for lidt pr. år i forhold til det antal, der får s-certifikat. Af de 7 er endda de 3 fra flyvevåbnet. Her er listen:

43. *Alf Voulund*, Karup. Oversergent.
6 t. 13 m. 11/5-52. Karup. Olympia.
1300 m. 11/5-52. Karup. Olympia.
75 km 29/7-52. Vandel-Odense. Baby.

44. *Harry Will. Nielsen*, Stamgr. Afd. leder.
7 t. 10 m. 23/5-48. Rosk.-Sverige. Olympia.
1050 m. 11/5-52. Sandholm. Delfin.
180 km. Roskilde-Lörby, Sv. Olympia.

45. *Niels Skøtt Sejstrup*, Karup. Flyvermath.
5 t. 12 m. 17/5-52. Karup. Baby.
1125 m. 7/6-52. Karup-Århus. Baby.
69 km. 7/6-52. Karup-Århus Pr. - Baby.

46. *Jørgen A. D. Friis*, Karup. Flyvermath.
5 t. 20 m. 14/9-49. Bogensholm. Baby.
1075 m. 11/5-52. Karup. Olympia.
69 km. 8/6-52. Karup-Århus Pr. Olympia.

47. *Charles Nielsen*, Silkeborg. Mekaniker.
5 t. 16 m. 31/7-52. Vandel. Olympia.
1100 m. 30/5-52. Silkeborg Tirstrup. Baby.
70 km. 30/5-52. Silkeborg-Tirstrup. Baby.

48. *Poul Rosager*, Odense. Elmekaniker.
5 t. 01 m. 17/7-51. Frileuse, Fr. Baby.
1175 m. 13/7-51. Frileuse. Baby.
85 km. 18/7-51. Frileuse-Givraines. Baby.

49. *Age Dyhr Thomsen*, Herning. Fabrikant.
5 t. 44 m. 28/7-52. Herning. Mü-13d.
1900 m. 24/7-52. Herning. Baby.
85 km. 6/9-52. Herning-Gravlev. Mü-13d.

Huskede du sølv-betingelsen?

Som meddelt er 1. marts sidste frist for indsendelse af gamle betingelsesflyvninger til sølv-diplom, idet de fremtidig skal indsendes enkeltvis senest 30 dage efter hver enkelt flyvning.

Hvis du har glemt at indsende en præstation, der kan komme i betragtning, så gør det *aldeles omgående* — ellers er det for sent, og flyvningen må gøres om.

Flyvedagskonkurrencerne nærmer sig

Om en måned begynder flyvedagskonkurrencerne. Propositionerne kommer nu som SM-blade, så de ikke skal udsendes separat hvert år. De pågældende SM-blade kan fås ved indsendelse af kr. 1.50 til KDA.

Selv om reglerne er omredigeret i SM-bladsform, er der ikke større ændringer. Dog gives der væsentlig flere points for målflyvninger og især for flyvninger på lukket bane. — *Husk at få barograferne kalibreret i tide.*

INTERESSANT PLANKONSTRUKTION

Tynde planer og haleplaner kan gøres stivere ved anvendelse af krydsede i stedet for parallelle ribber

I det sidste årstid er man i England begyndt i større udstrækning at anvende en konstruktionsmetode af især planer og haleplaner, som med et lidt misvisende udtryk kaldes »geodetic«. Den er karakteriseret derved, at ribberne i stedet for at ligge parallelt med hinanden og med flyveretningen anbringes, så de krydser hinanden.

Herved opnår man at få en overordentlig stiv konstruktion, således at planet eller haleplanet ikke vrider sig og bliver skævt under dopningen eller i vejr med varierende fugtighed.

Med de tynde profiler, man har anvendt i de senere år, har det været et stort problem at holde planerne lige, og især på meget tynde haleplaner kan det i høj grad anbefales dygtige modelflyvere at forsøge den nye konstruktion.

Det er især den engelske modelflyver og modelflyverskribent *Ron Warring*, der er gået ind for tanken. En artikel af ham om emnet findes i Aeromodeller marts 1952, og illustrationen til denne artikel har vi lånt fra Aeromodeller Annual 1952.

Konstruktionen med krydsede ribber

Man bør konstruere sit plan således, at ribberne møder hinanden ved bagkantlisten i en vinkel mellem 45 og 60 grader. 60 grader skal være bedst, men hvis man ønsker, at ribberne skal sidde tættere a. h. t. beklædningen, kan man gå ned til 45 grader.

De virkelige ribber bliver længere end plankorden. De konstrueres på den måde, at man på sædvanlig måde konstruerer et almindeligt planprofil med plankordens længde. Derpå tegner man den nye ribbes profil ved på 5, 10, 15, 20 % o. s. v. at afsætte de ordinater eller ribbehøjder, der skulle bruges på plankordeprofilet.

Hvis man nøjes med at anbringe ribberne mellem for- og bagkantliste, får man nok en vridningsstiv konstruktion, men planet bliver ikke modstandsdygtigt mod bøjning. Der må derfor som sædvanlig en hovedbjælke (eller flere) i planet.

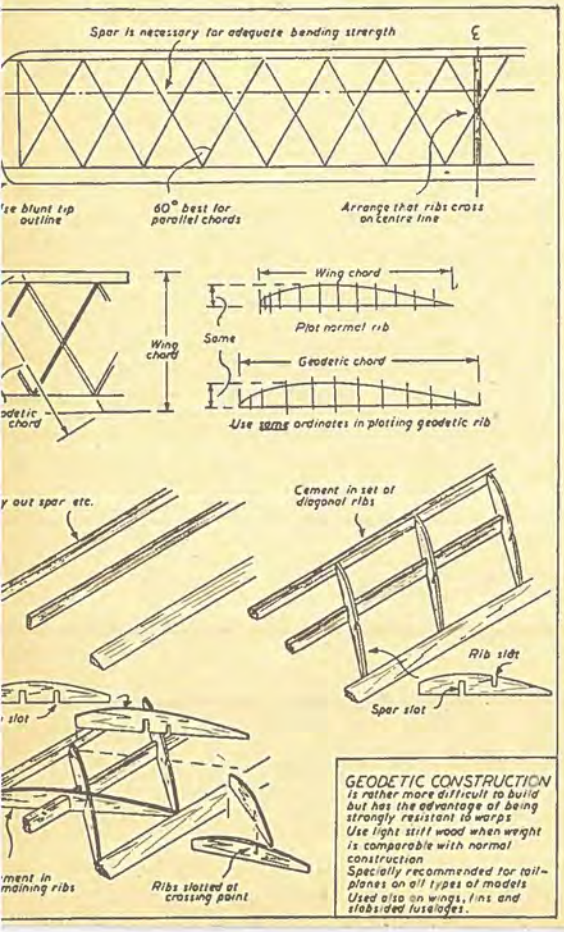
Der må laves hak i ribberne til bjælken og desuden på de punkter, hvor ribberne krydser hinanden. Den ene ribbe får hakket for oven, den krydsende for neden.

Man bygger nu planet på den måde, at man fastgør bjælkerne på underlaget og derpå limer først det ene sæt ribber i og derpå det andet.

Ved nogle konstruktioner kan man blive nødt til helt at opdele det ene sæt ribber i en for- og agterribbe.

Det er naturligvis lidt vanskeligt at konstruere et plan eller haleplan af denne type, og bygningen kan også tage en smule længere tid. Men disse ekstra anstrengelser vil man snart kunne indvinde, idet man sparer ulejligheden med at rette skæve modeldele eller endog bygge nye til erstatning for disse. Og sandsynligvis sparer man også nogle reparationer af modeller, der er havareret, fordi modellens trimning er blevet ændret på grund af skævheder.

Vi hører gerne praktiske erfaringer og eventuelle forbedringsforslag på grundlag af disse fra modelflyverne.



Tegningen fra Aeromodeller Annual viser konstruktionens princip og dens praktiske gennemførelse. Man ser, hvordan man fra den oprindelige plankorde (wing chord) kommer frem til den nye ribbe (geodetic chord), samt hvordan ribber og bjælker bygges sammen.

RADIOSTYRING AF MODELLER

Post- og telegrafvæsenet har nu et cirkulære med bestemmelser for benyttelse af fjernstyrede flyvemodeller o.lign. på trapperne. Der vil blive givet mulighed for anvendelse af samme frekvenser som i England.

Der skal løses licens (15 kr.) for at man må anvende radiosenderne, og apparaterne skal godkendes af post- og telegrafvæsenet. Er man radioamatør eller består den tekniske prøve for disse (uden morseprøve), vil man få forskellige lettelser.

Bøger

„De döda på Vitön" af Ernst Adam Tryde, Bonniers forlag, Stockholm. 178 s., pris sv. kr. 17,50.

I polarforskningens lange historie er der vist ingen anden ekspedition, der i den grad fulgtes med interesse fra en halv verden som Andrée-ekspeditionen 1896—97, hvor tre modige mænd forsøgte at foretage en forskningsrejse over Nordpolen i en friballon. Ballonen forsvandt sporløst i polarhavets ismasser, og ingen anede noget om de ombordværendes skæbne, førend en norsk ishavsskipper i 1930 kom til Hvideøen, hvor man fandt ligene af Andrée og hans to kammerater.

Mystiken om de tre mænds død var længe en uløst gåde, indtil den danske læge *Ernst Adam Tryde* for et par år siden fremkom med en meget opsigtsvækkende teori. I tre gram indtørret muskelvæv fra nogle isbjørnsknogler, som opbevares på Andrée-museet i Grænna, lykkedes det dr. Tryde ved en mikroskopisk analyse at påvise tydelige spor af trikiner, og dermed kunne det bevises, at dødsårsagen skyldtes trikinforgiftning.

Det er disse forskningsresultater, der gøres rede for i bogen. Men bogen giver udover dette en fortræffelig skildring af S. A. Andrées rige personlighed. Den er et vægtigt bidrag til litteraturen om de store begivenheder i luftfartens udviklingshistorie, og Ernst Trydes bog fortjener at blive læst her i landet.

•

„The Shape of Wings to Come" af Keith-Lucas. Forlag: Newman Neame Limited, England. 40 s. ill.

Forfatteren er chefkonstruktør hos Short Brothers & Harland Ltd. Belfast, og den foreliggende bog er et optryk af et foredrag, som Keith-Lucas fornylig har holdt i Belfast om dette meget interessante emne. Fremstillingen er holdt i populære vendinger, således at alle har udbytte af at læse den. Den gør rede for de mange forskellige planformer, der efterhånden er kommet frem, som f.eks. pilformede vinger, Delta-vinger, tynde vinger, krumme vinger o.s.v. Bogen er rigt illustreret.

•

„The Observers Book of Aircraft" af W. Green og G. Pollinger. Forlag F. Warne & Co., Ltd., London. 280 s. 278 ill. Pris 5 sh.

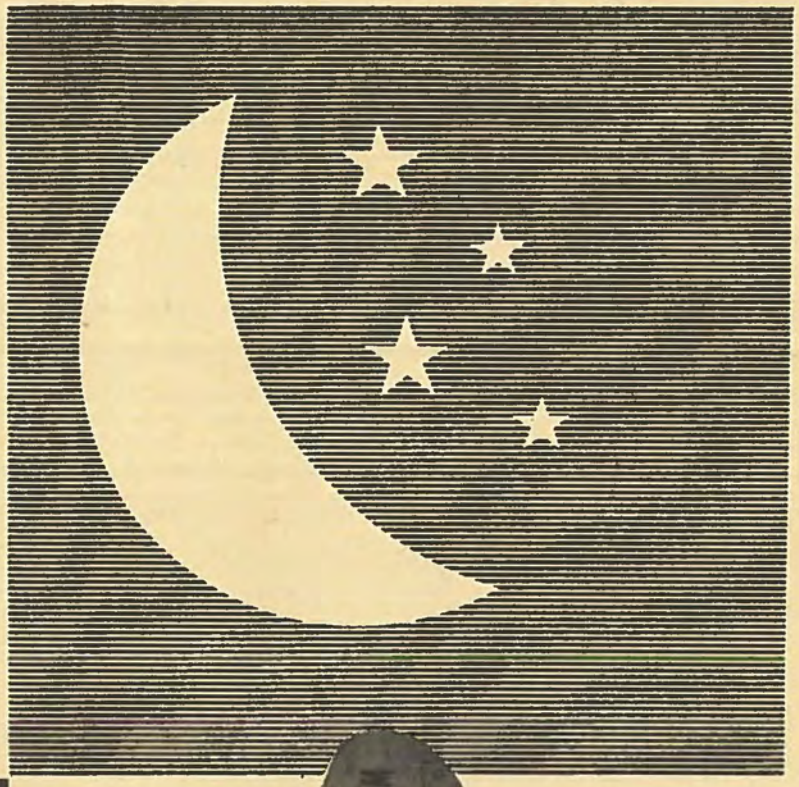
I en ny udgave fra januar 1953 giver denne nyttige lille bog (lommeformat) alle typekendere en oversigt over 164 flyvemaskinetyper, der almindeligst ses i England. Den medtager de nyeste typer.

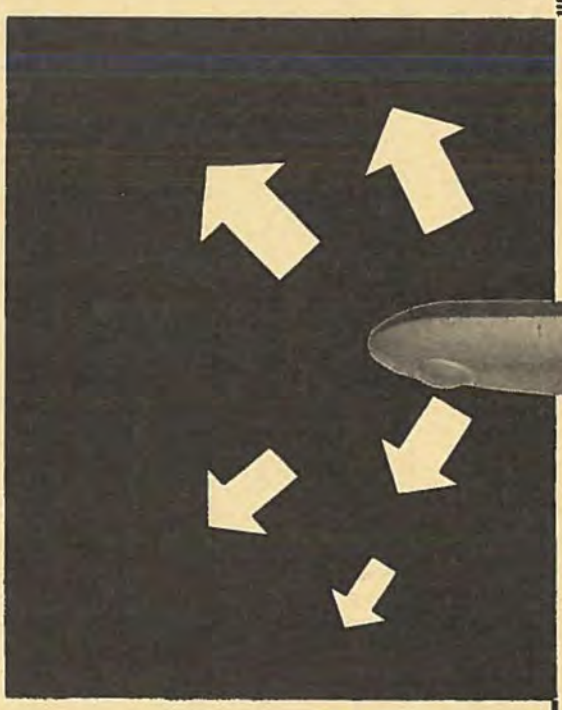
Bogen er delt i tre dele — rene jetflyvemaskiner, propeldrevne maskiner og forskellige forsøgstyper. Jetmaskinerne er endvidere inddelt efter planform (uden pilform, med pilformet haleplan, pilformet hovedplan, pilform på begge planer o. s. v.). De propeldrevne er inddelt efter motorantal. Der er silhuetter af de fleste typer samt fotografier.

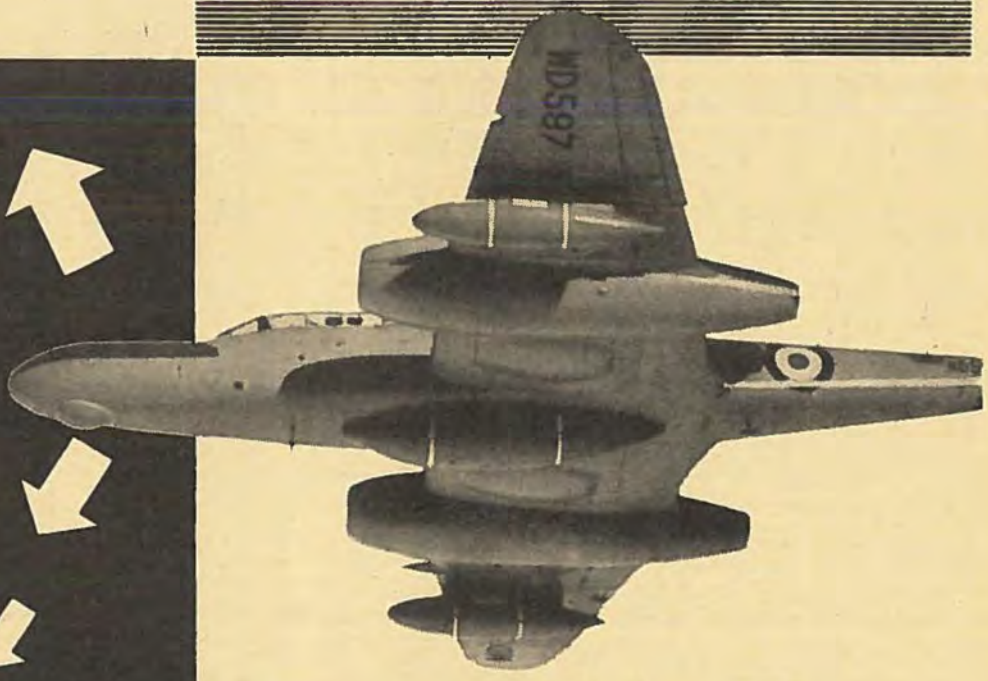
De bedes sende mig (understreg de ønskede bøger):
Ett år i luften, flygets årsbok 1953, 270 s., rigt ill., plancher og tavler, smukt indbundet ... 21.00
Pierre Clostermann's sidste nye bog: Flames in the Sky, 195 s., ill. ... 15.00
OBSERVERS BOOK OF AIRCRAFT, 280 s. foto og silhuetter ... 6.00

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

N.F.11
...dens radar
gør nat
til dag







Hverken mørke eller skyer kan værne den fjendtlige bombemaskine mod opdagelse og ubarmhjertig forfølgelse a 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-ordrer, udstedt til Armstrong Whitworth Aircraft, er leverancer allerede i gang til R.A.F. Denne dødbringende natjager overtager nu en hovedopgave i Vesteuropas forsvar.

ARMSTRONG WHITWORTH
N.F.11

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

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

NYE KZ VERSIONER

I FØLGE fremkomne meddelelser i dagspressen er der påny schweizisk interesse for KZ-10, idet man har anmodet om at få et eksemplar ned til fornyet afprøvning.

Efter hvad vi erfarer, er der ikke tale om en almindelig KZ-10, men om en ny version.

Under danske forhold har KZ-10 vist sig udmærket egnet som artilleri-observationsmaskine; men visse andre lande stiller krav om kortere startstrækning.

Dette er opnået med KZ-10 Mk. 2, der adskiller sig fra Mk. 1 ved at have 96 cm større spændvidde og dermed tilsvarende større planareal. Krængerorene er uændret, mens hver flap er forlænget 48 cm. Som tidligere er der slots langs praktisk talt hele forkanten, endda lidt længere ind end på Mk. 1, idet skrånæsen er forkortet. Der er kun een flapstilling, nemlig 17 grader. Samtidig med flap'en sænkes krængerorene 7 grader.

Halepartiet er ændret overensstemmende, idet finne og sideror har fået arealerne forøget ca. 30 % og haleplanet 10 %.

Førsteeksemplaret bærer indregistreringsbogstaverne OY-AOL.

KZ-10 Mk. 1 (se FLYV nr. 11/1951, side 213) kunne præstere en start på 100 meter i svag vind og med to mand ombord. Mk. 2 har forbedret startpræstationen med 30 %, samtidig med at tophøjden er forbedret 200—300 meter.

Disse forbedringer er naturligvis sket på bekostning af lidt af manøvredygtigheden, dog meget lidt, ligesom største fart er forringet et par procent. Til gengæld er maskinen om muligt endnu sikrere at flyve med meget bløde stall.

KZ-VII med større motor

Et antal KZ-VII, som Skandinavisk Aero Industri har leveret til Schweiz, er forsynet med større motor samt Aeromatic propel og betegnes KZ-VII U 8.

Motoren er en videre udvikling af den 125 hk Continental C og leverer 145 hk. Samme kombination af motor og propel anvendes som bekendt på KZ-10.

Kapaciteten af plantankene er forøget fra 110 til 150 liter.

I denne udførelse har KZ-VII følgende præstationer (oprindelige tal i parentes):

Største fart ..... 215 km/t (200 km/t)
Praktisk stigehøjde .... 4200 m (3600 m)
Stigeevne v. jorden.... 3.5 m/s (3.0 m/s)
Startdistance med 4 personer i svag vind ..... 130 meter (200 meter)
Flyvetid ..... 4¾ time (3½ time)

Denne type er blevet meget populær i Schweiz og kaldes her for »den danske Stork« efter Fieseler Storch typen, som også anvendes dernede.

UDDRAG AF NOTAM-DANMARK

Meddelelse vedr. OY-DZO's havari den 27. juli 1952

Sammendrag af luftfartsdirektoratets rapport:

Omstændigheder ved havariet

Den 27. juli 1952 kl. 1317 GMT havarerede luftfartøjet OY-DZO af typen KZ VII under en nødlanding i en havremark umiddelbart nord for Odense lufthavn, Beldringe.

Ved nødlandingen blev luftfartøjets understel, undersiden af dets krop og højre planhalvdel svært beskadiget, og to af de ombordværende fik mindre brud på rygsøjlen.

Beskrivelse af havariet

Den forud for havariet udførte flyvning, der fandt sted under VFR-forhold, forløb normalt. Starten fra Odense lufthavn fandt sted kl. 1240 GMT, og ca. kl. 1317 GMT lagde piloten an til landing mod vinden i SSV-lig retning.

På indflyvning før landing sattes motoren på tomgang og gik umiddelbart herefter i stå, hvorfor piloten måtte foretage en nødlanding ca. 300 meter nord for lufthavnens begrænsning, da flyvehøjden ikke på daværende tidspunkt var tilstrækkelig til, at luftfartøjet kunne glide ind til landingsområdet på lufthavnen.

Sandsynlig årsag til havariet

Efter de foretagne undersøgelser er der næppe tvivl om, at årsagen til havariet var motorstop, som tvang piloten til at foretage en landing udenfor landingspladsen.

At motorstop indtraf, må søges i den omstændighed, at motoren var stillet til et ved tomgang for lavt omdrejningstal, ligesom piloten sandsynligvis har undladt at anvende karburatorforvarme under glidning ind til landing, hvor motoren blev sat på tomgang.

Kommentarer

Foranlediget af ovenstående indskærper luftfartsdirektoratet, at kontrolmekanikere har opmærksomheden henvendt på de alvorlige følger, en forkert karburatorindstilling kan have, ligesom man skal henlede flyvernes opmærksomhed på vigtigheden af en korrekt anvendelse af karburatorforvarmning.

— — —

Vi skal her diskret minde om vor artikel i FLYV nr. 12/1952 side 228 „Isdannelsen i karburatoren".

Indførelse af nye certifikater efter ICAO-model

På given foranledning meddeles luftfartsdirektoratet herved følgende forhåndsoplysninger vedrørende de nye certifikaters gyldighedsområde:

På certifikatets side 6 anføres klasser af flyvemaskiner, f. eks. „Eenmotorede landflyvemaskiner indtil 1000 kg", hvilket betyder, at indehaveren må føre alle eenmotorede flyvemaskiner med fuldvægte indtil 1000 kg, uden at der ved overgang til nye typer indenfor vægtklassen skal foretages indførsler i certifikatet.

I henhold til noten nederst på samme side skal certifikatindehaveren dog, forinden han må føre en ny type, afprøves af en godkendt flyveskole, som i hans personlige logbog skal indføre en erklæring om, at han er kvalificeret til at føre pågældende type.

Ved overgang til en ny type flyvemaskine af samme kategori, hvis fuldvægt ligger mellem 1000 kg og 2000 kg, skal der aflægges prøve for luftfartsdirektoratet, hvorefter certifikatet, såfremt prøven bestås, bliver udvidet med påtegningen: Eenmotorede landflyvemaskiner indtil 2000 kg.

Vægtklasserne anvendes kun for luftfartøjer, hvis fuldvægte er under 5700 kg. Skal certifikatet udvides til at omfatte luftfartøjer med fuldvægte over 5700 kg, foretages påtegningen på side 7 i certifikatet med angivelse af hver enkelt type.

De certifikatindehavere, hvis tidligere certifikater ved påtegning var udvidet med instruktorgodkendelse, tilladelse til taxaflyvning, tilladelse til bugseringsflyvning m. v., vil, da sådanne påtegninger ikke må indføres i de nye certifikater, i nærmeste fremtid få tilsendt specielle beviser herfor.

Kaptajn

A. Edsen Johansen

50 år

Den 27. marts fylder chefen for BP-Oliekompagniet's afdeling for flyvebenzin, kaptajn *A. Edsen Johansen*, 50 år. Edsen Johansen blev elev på den daværende hærens flyveskole i 1927, og efter at være blevet militærflyver gennemgik han hærens officersskole og blev premierløjtnant i 1934. Ved siden af sin militære flyvertjeneste udrettede Edsen Johansen i mange år et stort arbejde for flyvesporten, idet han i en periode på 10 år (fra 1934 til 1944) varetog posten som „tilsynsførende med flyvningen" under luftfartstilsynet. For sit store arbejde og sin hjælpsomhed i hele dette tidsrum fortjener Edsen Johansen en tak fra alle flyvesportens udøvere og tilhængere.

I 1944 tog kaptajn Edsen Johansen sin afsked fra linien for at overtage sin nuværende stilling: Chef for BP-Oliekompagniet's afdeling for flyvebenzin.

FLYV sender i den anledning sine bedste lykønskninger.

★

FLYVEULYKKEN

ved Yding Skovhøj

Søndag den 1. februar forulykkede privatflyveren *Peter Grønbæk Jensen* fra Ålborg med en KZ-III, OY-DHO, idet han under en træningsflyvning kolliderede med radarmasten på Yding Skovhøj. Efter sammenstødet med masten, som væltede og knækkede flere steder, fortsatte kroppen uden planer og styrtede ned i en nærliggende skov. Grønbæk Jensen, der blev 24 år gammel, blev så hårdt kvæstet, at han kort efter døde. Han var svæveflyver i Aviator i Ålborg og var under træning til erhvervsflyver. Han var fætter til søløjtnant *Vilhelm Grønbæk*, der blev dræbt ved en flyveulykke i Canada i august 1952.

— — —

Radarmasten på Yding Skovhøj var 52 m høj. Højen selv er 172 m. Mastens top var således det højeste punkt i Danmark. Den blev rejst i 1952 og meddelt som luftfartshindring i Notam-Danmark nr. A 147 i maj 1952.

Piloten har først fået sit certifikat efter dette tidspunkt og har utvivlsomt ikke kendt hindringen. Han havde tegnet sin rute fra Ålborg til Fredericia, og den gik direkte over det farlige punkt. Toppen af masten synes at have været skjult af skyer i ulykkesøjeblikket.

I et notam med fortegnelse over gyldige notams ved dette års begyndelse findes Yding Skovhøj igen omtalt. Piloten havde altså haft mulighed for at kende den.

Men — hånden på hjertet — hvor mange af os andre har lagt mærke til den og indtegnet hindringen på vort kort? Ulykken er en alvorlig advarsel til alle flyvere om nøje at studere de udsendte notams og mærke sig indholdet.

Koncentreret præstation

Der hører mere — meget mere — til at tanke flyvemaskiner end blot det at lede brændstoffet fra tankbilen ind i flyvemaskinens beholder. De kender udmærket de grønne og gule tankbiler fra BP Aviation Service.

Der foregår meget i vore laboratorier — uset af kunden, men af stor betydning for ham. Hvad med brændstofferne til „i morgen"? Allerede nu er de ved at blive fremstillet, og dette billede viser en altomfattende forbrændingsprøve, der bliver foretaget med flyvepetroleum. Nye brændstoffer fremkommer som resultater af endeløse eksperimenter og udtømmende prøver med de motorer, hvori de skal anvendes. Dette er kun eet eksempel på den koncentration, der lægges for dagen bag kulisserne for at brændstoffet kan yde Dem en bedre præstation.

AVIATION BP SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S SCT. ANNÆ PLADS 5 - C. 5455

FLYVEVÅBNET

Efternævnte befalingsmænd i flyvevåbnet er indtrådt i flyvevåbnets officersskole, klasse 1952/53: Løjnant af reserven *A. H. Dolleris*, flyverløjtnanterne af 2. grad af reserven *H. J. Corfitzen, C. F. Laulund, H. V. Hansen, S. P. Helge, K. S. Petersen, E. R. Jensen, A. V. Arvedsen, F. N. Madsen, J. Michaelsen, P. Schrøter, A. C. Larsen* og *F. Nielsen*.

Kaptajnløjtnant i flyvevåbnet *Frede Birkelund* er fra 7/1 1953 at regne udnævnt til kaptajn i flyvevåbnet.

En tidobling på ti år

Den luftflåde, som USA anvender på sine hjemlige ruter, kan medføre ti gange så mange passagerer, som den kunne for ti år siden. For ti år siden bestod den luftflåde, som besørgede trafikken på de regelmæssige, hjemlige ruter, af 204 luftfartøjer med tilsammen 3.974 siddepladser. Efter en periode, hvor udviklingen er gået frem med kæmpeskridt, består denne flåde nu af 1.016 luftfartøjer med ialt 38.436 siddepladser.

I løbet af denne tiårige periode har flyvemaskineindustrien bygget over 1900 civile trafikflyvemaskiner, der varierer i størrelser fra 5-sædede til 90-sædede luftfartøjer. En militær transportflyvemaskine kan medføre 200 passagerer.

Mange firmaer om een jet-bomber

I USA kræver bygningen af en moderne jet-bomber, at der ialt er 1412 forskellige firmaer (deraf 983 mindre firmaer, som deltager i leveringen af de nødvendige materialer og enkeltdele. Disse mange firmaer er spredt i 28 stater.

Fugle og lufthavne

Australiens ministerium for civilluftfart gør sig store anstrengelser for at komme et af dets store problemer til livs: at holde fugle borte fra lufthavnene og deres nærhed. At dette virkelig er et problem ses bl.a. deraf, at man i 1952 havde 12 luftfartøjer, som fik ruderne i førerrummet ødelagt ved sammenstød med fugle. Hvad der navnlig gør myndighederne ivrige efter at få problemet løst, er den omstændighed, at de fleste sammenstød fandt sted på de mest kritiske tidspunkter af starter eller landinger.

„Det bedste middel, vi hidtil har fundet," siger myndigheder, „er et jagtgevær."

Finland køber Vampire

Det finske flyvevåben har fået leveret 3 Vampire 52 jagere. Finnernes nuværende jagere er Messerschmitt Me 109.

Comet 3 til Stillehavsruten

British Commonwealth Pacific Airlines har købt 3 stk. Comet 2, som skal leveres i slutningen af 1954. De skal indsættes på ruten over Stillehavet. Man overvejer også at købe nogle Comet 3.

Af British Commonwealth Pacific Airlines' kapital har den australske regering 50 % og regeringerne i New Zealand og Storbritannien hver henholdsvis 30 og 20 procent. Selskabet opretholder en parallelrute med Pan American Airways og Canadian Pacific Airlines på den ca. 12.000 km lange distance over Stillehavet fra Sidney og Auckland til San Francisco og Vancouver via Fiji øerne, Canton øen og Honolulu.

Hvad koster en moderne flyvemaskine?

Under et foredrag i London fornylig for en kreds af forsikringsfolk meddelte foredragsholderen, kaptajn *A. G. Lamplugh* (British Aviation Insurance Co., Ltd.), at de luftfartøjer, som deltog i Farnborough-opvisningen i september 1952, havde været forsikret for følgende beløb (som vi opgiver i danske kroner, idet vi for at få runde tal har regnet med en kurs af 20 kr. pr. pund sterling):

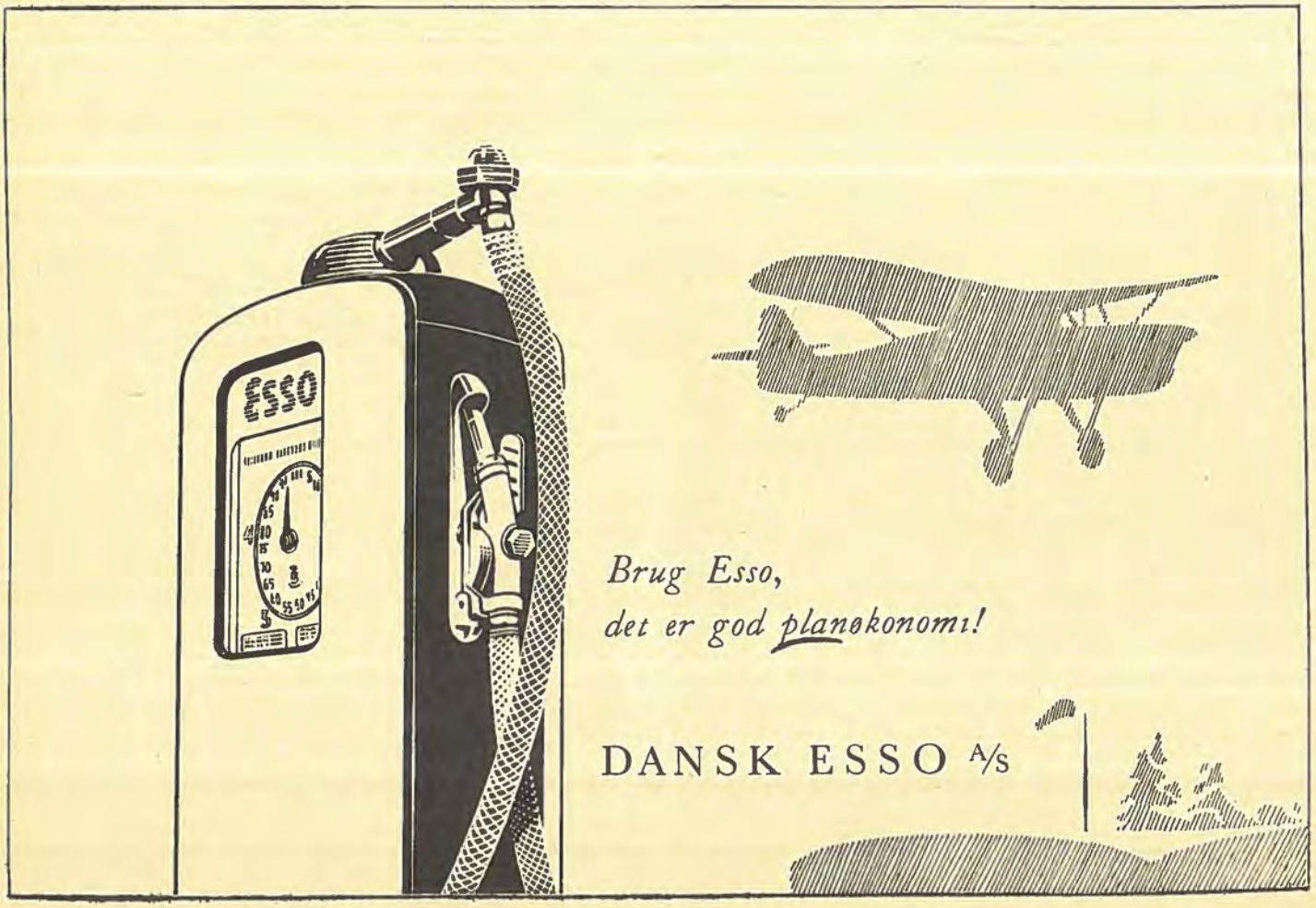
Hawker Hunter 2.800.000 kr., Vickers-Supermarine Swift 2.700.000 kr., Vickers Valiant 15.000.000 kr., Vickers-Supermarine Type 508 4.600.000 kr., Fairey Gannet 2.000.000 kr., Short S.A.4 10.000.000 kr., Gloster Javelin 5.000.000 kr., Avro 707 B 3.200.000 kr., Avro 707A 3.600.000 kr., Avro Vulcan 14.000.000 kr., Bristol 173 2.000.000 kr., Bristol 171 760.000 kr., Westland S-51 440.000 kr., Saro Skeeter Mk.4 230.000 kr., Bristol Britannia 10.000.000 kr., D.H.Comet (Mk. 1 prototype) 10.000.000 kr. og Vickers-Armstrongs Viscount 5.000.000 kr. Den store Saunders-Roe Princess flyvebåd, var, efter hvad der blev fortalt, ikke helt forsikret, men den var dækket for uheld „på jorden" til et beløb af 30.000.000 kr.

Hvor meget brændstof bruger jetmotorer?

Som eksempel på en jetmotorsbrændstofforbrug kan nævnes, at en D.H.Comet bruger følgende: til start og kørsel på jorden 65 l pr. min.; i start og accelleration til 480 km/t for en fuldvægt på indtil 43.000 kg bruges ca. 400 kg (ca. 500 l); under stigning til marchhøjde bruges ialt 3.900 kg, og ved mest økonomisk marchfart bruges ialt 2.900 kg pr. time.

Indholdsfortegnelsen for 1952

Indholdsfortegnelse og titelblad for FLYV, årgang 1952, kan fås gratis ved henvendelse til bladets ekspedition.



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

KZ III til salg

Bill. mrkt. 32 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Baby og 2-G til salg

Da vi ønsker at gå ind for de nye principper i skoling, ønsker vi at afhænde vore luftfartøjer. Det drejer sig om 1 stk. Grunau Baby 2b (OY-AXB) i fin stand, fuldt instrumenteret og med lukket, blæst plastic-hood, samt 1 stk. 2-G, ligeledes i fin stand, monteret med variometer.

Ethvert rimeligt tilbud vil blive taget under overvejelse.

Yderligere afhændes eventuelt 1 stk. spil med wire samt en Dodge lastvogn med transportstativ.

Henv. til Ebbe Andersen, Åløkkehaven 62, Odense, eller tlf. Odense 8073.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

FLYVESKOLER!

ERHVERVSFLYVER

er det mit ønske at blive
— hvem vil hjælpe mig?

Jeg er i stand til at skaffe de fleste midler til min videre-uddannelse — men jeg vil gerne have chancen for et godt arbejde efter uddannelsen — kan De love mig dette, bedes De venligst skrive til bill. mrkt. 31, FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

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.

„BROOMWADE"

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS"

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

KTS

KØBENHAVNS TRYKLUFT 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

KZ-VII-Lærke

Spændvidde 48 cm

Alle Ribber er udsavede. Spanter, Randbuer. m. m. er tryti paa let Finér. Motorgemme og Gummihjul medfølger. Modellen er egnet til Polflyvning.

Komplet Samlesæt m. Tegning Kr. 4,85
Tegning alene Kr. 0,85

Flyvende Skalamodel — Skala 1:20

GREIG - Riisingsvej 30 - Odense

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 **G. Q. FALDSKÆRME** **UNDERSTEL**

REDNINGSUDSTYR **LUFTFOTOGRAFIAPPARATER** **K. L. G. TÆNDRØR**

INSTRUMENTER **FLYVEMASKINELÆRRED** **ILTAPPARATER**

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN

VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

Fra KDA's arbejdsmark

Nye medlemmer

Kaptajnløjtnant *V. Hog-Andersen.*
Gymnasiast *Kjeld Skou Andersen.*
Handelsbetjent *Preben Lowitz Carlsen.*

Nye bøger.

VM i Segelflyg 1950 af Yngve Norrvi.
The Observers Book of Aircraft af William Green og Gerald Pollinger.
Our fighting JETS af major C. B. Colby.
Ett år i Luften (Flygets Årsbok 1953) af Bill Bergman, Yngve Norrvi og S. Artur Svensson.
Transport by Air af Thomas Insull.
Håndbog for Flyvevåbnet 1952—53.
Flyv 1952
Shell Aviation News 1952
Weltluftfahrt 1952
Flying 1952
Looping 1952
L'air 1952.

Repræsentantskabsmøderne

Nu er det tiden, hvor foreningerne opgør resultaterne for 1952. Også inden for aeroklubben er man i fuld gang. Således holdt modelflyverne den 1. marts deres årlige repræsentantskabsmøde i Århus, og to uger senere, den 15. marts, mødes svæveflyverne til deres årlige møde, som finder sted i Odense.

FAI-rekorderne

FAI har nu anerkendt den nye absolutte hastighedsrekord på 1124,137 km/t, sat den 19.11.52 af Capt. *James S. Nash* med en North American Sabre med General Electric J-47-17 jetmotor med efterbrænder.

Den amerikanske svæveflyvemester og indehaver af den absolutte distancerekord *Richard Johnson* satte i sommer hastighedsrekorden over 100 km trekantbane op til 84,9 km/t med sin RJ-5.

Også modelflyverne kan melde nye rekorder, idet der i vor klasse F 2 af den franske dr. *Millet* er fløjet 210,6 km/t og af italieneren *Battistella* i F 3 238,5 km/t.

260 nye luftlinere

Ifølge statistik fra Air Transport Association of America skal de amerikanske luftfartselskaber i løbet af dette og næste år have leveret 260 luftlinere; deraf 115 firemotorede og 145 tomotorede. Af typen Conwair 340 skal der leveres 111 stk.

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.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Kommunelærer Knud Flensted-Jensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),
Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall,
Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

FOREDRAG I KDA

Mandag den 16. marts kl. 19,45 indbyder aeroklubben til foredrag i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10.

Løjtnant **V. Sylvest Jensen** taler om **Flyvemaskinens anvendelsesmuligheder, specielt med henblik på sprøjtning og pudring.**

Foredraget efterfølges af film.

— — —

Løjtnant Sylvest Jensen har som bekendt sidste sommer studeret den enorme anvendelse af flyvemaskinen i USA, specielt i landbrugets tjeneste, og redegjorde i store træk herfor i FLYV nr. 10/1952. Nu bliver der lejlighed til at høre de mange interessante enkeltheder, som der ikke var plads til i den pågældende artikel.

Sammenkomst i Danske Flyvere

Tirsdag den 17. marts afholder foreningen Danske Flyvere sammenkomst. På programmet står: Fællesspisning. Nærmere om programmet vil tilgå medlemmerne direkte.

Aeroklubben søger nye kontorlokaler

KDA, som i mange år har boet tilleje hos Kongelig Dansk Automobilklub på meget fordelagtige vilkår, er blevet sagt op, fordi automobilklubben skal udvide og selv får brug for alle sine lokaler.

KDA er derved kommet i en meget vanskelig situation. Ifølge kontrakten med automobilklubben og KDA er der tre måneders opsigelse på begge sider, men ved særlig velvillie fra KDAK's side har KDA fået lov til at blive boende indtil den 1. august d.å. Men så er det også slut. Så skal vi have tag over hovedet et andet sted.

Vi har forsøgt at finde andre kontorlokaler, men det er hidtil ikke lykkedes, og vi ved også godt, at det er meget vanskeligt at finde passende lokaler, når pengene til brug for huslejen er stærkt begrænset, og når der tillige er andre problemer at tage hensyn til.

Derfor anmoder aeroklubben sine medlemmer om assistance. Ring til Byen 5348, hvis De mener at vide, hvor der er nogle ledige lokaler. Vi skal bruge ca. 60—80 m², og beliggenheden skal helst være nogenlunde central — bl.a. af hensyn til medlemmernes adgang til biblioteket og bogudlånet.

Generalsekretæren.

Land og Vand

Passagechef i KLM *A. S. Fransen van de Putte* har sendt FLYV dette digt med en opfordring til at støtte de katastroferamte ved at sende et bidrag til Hollands-hjælpen *Giro 154.*

I tidernes morgen begyndte en strid,
en strid mellem landet og vandet,
en strid, der vil vare til evig tid,
med sejre og nederlag blandet.

Det er en strid, der er bitter og hård,
mellem frugtbar muld og grådigt hav,
hvor den ene viger, den anden slår,
men aldrig nogen sig overgav.

I denne kamp sig har blandet
et folk, der med slid og med møje
har kæmpet for *landet* mod *vandet*
med et vældigt mål for øje.

Målet, troede de, nået var,
med plov de har byttet bådstævn,
sømil forvandlet til frugtbar hektar,
medens havet pønsed' på hævn ....

Atter har skæbnen straffet et land,
som mennesket selv havde skabt.
Nu ligger det druknet i havets vand,
og kampen er atter tabt.

Men Holland vil rejse sig endnu en gang
og genvinde landet i nød.
Sæden vil vugge i vindens sang,
og pløny give folket dets brød.

A. S. Fransen van de Putte.

KALENDER 1953

Modelflyvning:

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).
6—7/6. VM i hastighed (0—10 cm³). Milano.
14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).

Svæveflyvning:

15/3. Repræsentantskabsmøde (Odense).
5—18/7. Danmarksmesterskab.
19/7—15/8. Svæveflyveskole.
Uden dato: Samaden-Zell am See distanceflyvning.

Motorflyvning:

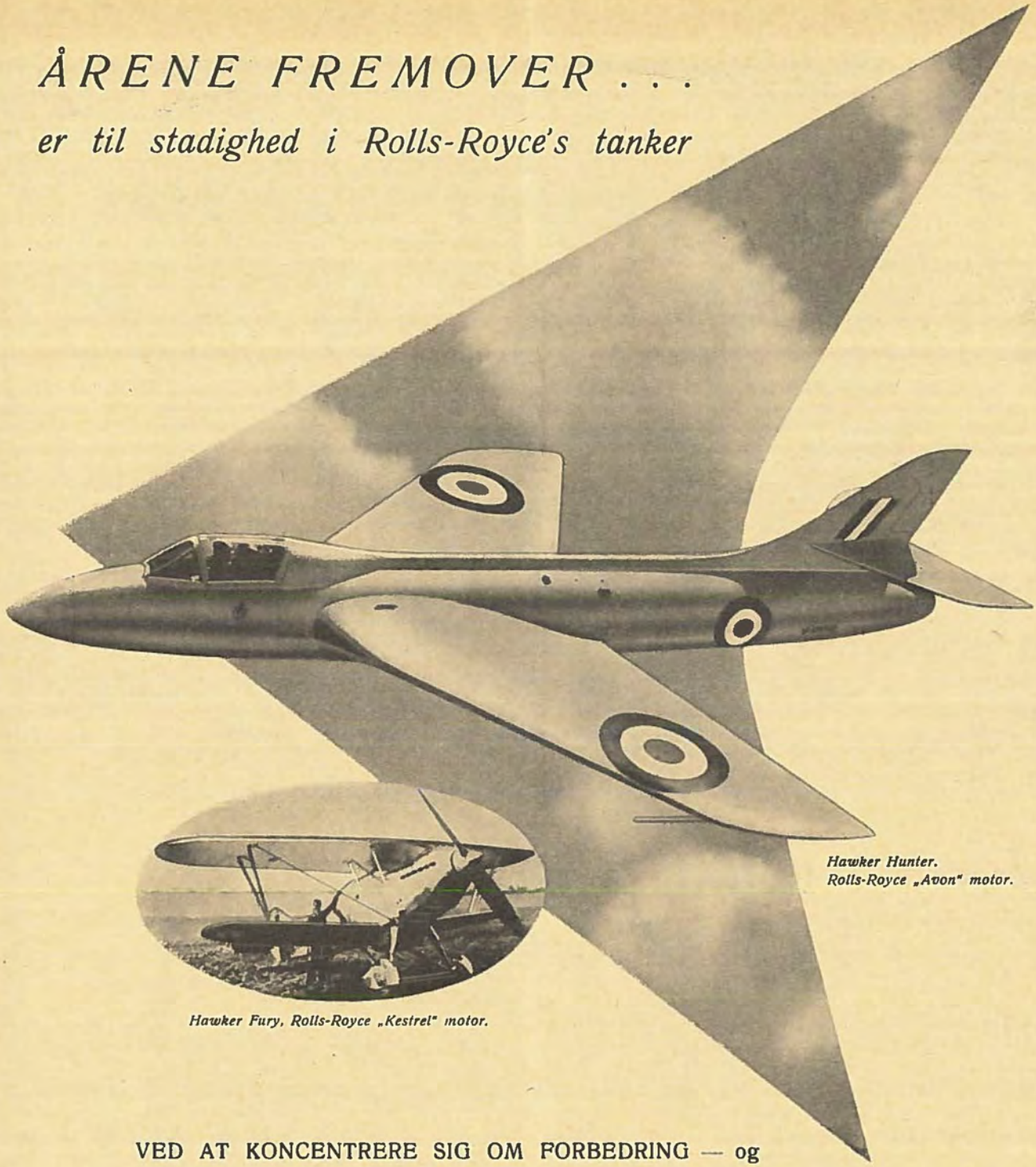
9—10/5. Internationalt rally i Brest. (Fr.)
23—25/5. Intern. rally i Champagne (Fr.)
5— 7/6. Intern. rally i Yorkshire. (Engl.)
13—14/6. Tour Aérien de Sicile. (It.)
20—21/6. Rally d'Anjou. (Fr.)
27—30/6. Intern. rally i Livorno. (It.)
18—19/7. Tour des Dolomites (Trente). (It.)
8—13/8. Tour de Suisse. (Schweiz)
22. ell. 29/8: Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).
30/8. Intern. rally i Pescara. (It.)
3—10/9. Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9. Int. rally i Modena. (It.)
8—10/10. England—New Zealand race
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier)

Diverse:

26/6— 5/7. Udstilling. Paris.
7/9—13/9. Farnborough udstilling.

ÅRENE FREMOVER . . .

er til stadighed i Rolls-Royce's tanker



Hawker Hunter.
Rolls-Royce „Avon" motor.

Hawker Fury, Rolls-Royce „Kestrel" motor.

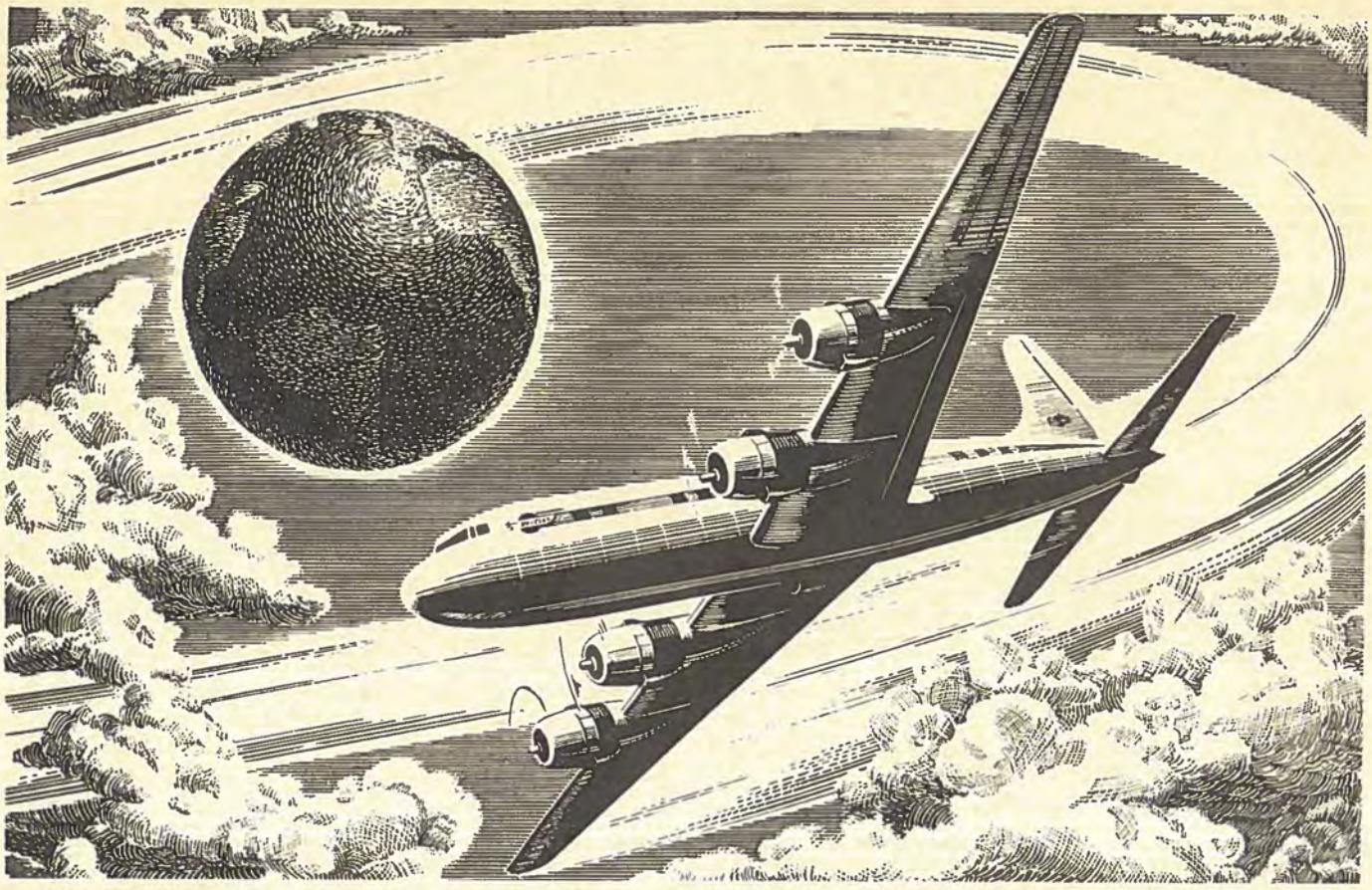
VED AT KONCENTRERE SIG OM FORBEDRING — og stadig fortsat udvikling — har Rolls-Royce gjort sine store fremskridt. Dette har fortsat fra de tidlige „Kestrel" motorer til de gas-turbine motorer, som driver de nyeste flyvemaskiner af i dag. Det er med fremtiden for øje, at Rolls-Royce utrætteligt fortsætter udviklingen.

ROLLS-ROYCE

Aero Engines

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

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



„DC" BETYDER DOUGLAS — fremstiller af den berømte DC-3 og DC-4 . . . den ultramoderne DC-6 og DC-6B (ovenfor) . . og morgendagens DC-7. Douglas er verdens største fremstiller af flyvemaskiner.

Jorden rundt 5 gange i løbet af den næste time!

Hver eneste dag flyver Douglas DC-maskiner mere end 5 mill. km for 160 førende luftfartselskaber. Det er mere end jorden rundt 5 gange i løbet af *hver time!* Douglas flyvemaskiner forbinder alle kontinenter og spænder over 7 verdenshave. Flyv, næste gang, De skal rejse! Bed om reservation til en driftsikker *DOUGLAS* maskine.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - **ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A.
***FLYING TIGER** 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 - **TRANSOCEAN** U S.A.
UNITED U.S.A. - ***WESTERN** U.S.A.

* I nær fremtid

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Vinduerne i Douglas DC-7 og DC-6B er *store*, ca. 40 ×45 cm, så man kan betragte de pragtfulde panoramaer. De er af klar, svær plastic af en særlig konstruktion, som forhindrer ruderne i at dugges eller fryse til.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

26. ÅRG. NR. 4 — APRIL 1953 — PRIS 75 ØRE

Esso

... skaber
flugt og fart

DANSK ESSO A/S

Pulsen,

der slår

hvert

milliontedel

sekund

Det varer kun et uendelig lille øjeblik . . . en milliontedel af et sekund. Og selv med et „pulsslag", der varer så kort, er det nok til at indvirke på radaren ombord i Armstrong Whitworth Natjageren N.F.11. — give pilot og observatør nøjagtige oplysninger om den fjendtlige maskine. Stigeevne, manøvredygtighed, stor aktionsradius og svær bevæbning gør N.F.11 til vore dages kraftigste og mest effektive natjager. Den anvendes nu i hele eskadriller i R.A.F. og mange atlantpagtlande.

ARMSTRONG WHITWORTH N.F.11

Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., Baginton, Coventry, England
Medlem af Hawker Siddeley Group | Pioner . . . og førende i luften

FLYV

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

Nr. 4 | April 1953 | 26. årgang

KLAR TIL OPERATION FLYVELOTTERI

I denne måned forbereder klubberne og KDA det store fremstød

SÅ går vi ind til »operation flyvelotteri«. Efter ansøgning har justitsministeriet givet sin tilladelse til afholdelse af et flyvelotteri 1953. KDA har fået bevilling til et lotteri på 100.000 lodsedler à 1 krone, og salget må finde sted i perioden fra 1. maj til 15. juni d.å. Bevillingen er blevet givet i tilslutning til »Den danske flyvedag«, som er fastsat til søndag den 7. juni 1953.

KDA har søgt om tilladelse til at måtte sælge 150.000 lodsedler, men dette kunne ikke imødekommes, fordi de tidligere flyvelotterier ikke har været helt udsolgt. Da vi imidlertid skal bruge flere penge til vort arbejde for flyvesagens fremme, er det strengt påkrævet, at vi søger at skaffe flere indtægter, og derfor gælder det om at få en bevilling på et større flyvelotteri, og samtidig gælder det om at få samtlige lodsedler solgt. Jo flere lodsedler vi kan sælge, desto flere penge bliver der til klubberne selv og til det store fællesarbejde for klubberne hele landet over.

Vi må have udsolgt

Derfor appellerer vi til klubberne: — lad os i fællesskab sætte alt ind på at få flyvelotteriets lodsedler udsolgt. Flyveklubberne selv får det største udbytte af salget, idet alt hvad klubberne selv sælger kommer klubberne selv tilgode enten som direkte tilskud eller til fællesarbejdet indenfor rådene. Vi kan tage eksemplet fra flyvelotteriet 1952. Klubbernes salg var følgende:

Motorflyveklubberne	....	12.984 lodsedler
Svæveflyveklubberne	....	19,645 »
Modelflyveklubberne	....	14.549 »
		Ialt 47.178 lodsedler

(d.v.s. det samme beløb i kroner).

Udgifter til gevinster og omkostninger for de tre nævnte flyveklubber var 10.510 kroner. Differencen mellem 47.178 kroner og 10.510 kroner giver 36.668 kroner, og det er netop dette beløb, som klubberne har fået udbetalt enten direkte eller til disposition for de respektive råd.

Hvem slår salgsrekorderne?

I lighed med de to foregående år er salgsperioden for flyvelotteriet blevet lagt så tidligt på året som fra 1. maj til 15. juni. KDA har derved taget hensyn til de indvendinger, der tidligere er kommet til orde, hvor man har sagt, at en salgsperiode fra 1. august til 15. september var uheldigt valgt, fordi det var lige midt i og umiddelbart efter sommerferien. På dette tidspunkt har man for det første dårligt tid til at forberede klubsalget, og for det andet har man heller ikke tid til at gøre noget ved salget på grund af sommerferien. I år vil man med god samvittighed kunne nyde sin sommerferie, fordi salget slutter den 15. juni. Vi går nemlig ud fra, at alle vil give en hjælpende hånd, fordi salget ikke blot kommer fællesarbejdet tilgode, men også den pågældendes egen klub. Det kunne være morsomt at se, hvor mange der vil kunne slå forrige års salgsrekord for en enkelt person. Vi tænker her på frøken *Signe Skafte-Møller* fra Landssvæveklubben, der selv solgte over 2000 lodsedler. Det var fremragende gjort og vi håber, at mange vil prøve på at vinde over den energiske dame fra Birkerød. Vi kan i denne forbindelse nævne, at der var et år, hvor et af modelflyveklubbernes medlemmer, *Ib Ankjær,* solgte over 3000 lodsedler.

En ny bil som hovedgevinst

Som sædvanlig har vi gjort alt muligt for at skaffe nogle gevinster, der virker tillokkende for salget. Vi har i en rundskrivelse spurgt alle klubberne, og størsteparten af dem har svaret, at en bil burde være hovedgevinsten. Det samme har KDA's flyvedagsudvalg ment, og resultatet er derfor blevet, at hovedgevinsten bliver en splinterny bil, og dertil kommer en række flyverejser for to personer til forskellige hovedstæder i Europa samt en del mindre præmier. For at gøre gevinsterne så tillokkende som muligt, har vi denne gang ofret noget mere på indkøb af dem, end vi behøvede ifølge justitsministeriets bestemmelser, der kræver gevinster til et beløb af mindst 20.000 kroner — gevinsterne for dette års flyvelotteri repræsenterer en værdi af over 25.000 kroner, og derfor kan man med rette sige, at gevinstlisten er meget fin.

Og lad os så i fællesskab gøre flyvelotteriet 1953 til en succes.

KDA.

Point of no return: Som denne North American FJ-2 Fury med katapult skydes over hangarskibets dæk, må flyvelotteriet startes med fuld kraft den 1. maj. Der er ingen vej tilbage. Lotteriet skal sælges ud i år.

MIG-15 –

DEN RUSSISKE JAGER, SOM LANDEDE PÅ BORNHOLM

Således mente man for et par år siden, at MIG-15 så ud.

En førsteklasses jagertype, som østblokkens fande anvender i stort antal

SOM det vil være læserne bekendt, landede en af det polske luftvåbens jetjagere af typen MIG-15 i Rønne lufthavn torsdag den 5. marts om formiddagen i fint klart vejr.

Selv om den græsbelagte lufthavn med en største udstrækning af ca. 1200 meter ikke er velegnet til at tage imod moderne jagere, lykkedes det dog den unge polske flyver at bringe den ned i hel tilstand, kun med en let beskadigelse af understellet.

Hermed var for første gang et eksemplar af denne bemærkelsesværdige type landet på denne side jerntæppet. Typen begyndte at komme i tjeneste i 1949 og dukkede op i Korea i 1950, hvor den snart viste sig at være alle andre typer overlegen end North American Sabre.

I sommeren 1951 lykkedes det imidlertid FN-styrkerne at fiske et havareret eksemplar op af lavt vand ved Korea, og den blev derpå ført til USA for nærmere undersøgelse. Nærmere detaljer fra denne undersøgelse kom først frem i sommeren 1952; men nu vidste man også helt god besked med typen, omend der endnu var dunkle punkter m. h. t. opbygningen af visse dele, idet de amerikanske artikler ikke bragte mange illustrationer.

Derfor vakte landingen på Bornholm stor interesse i den udenlandske fagpresse.

Ved redaktionens slutning var de politiske problemer i forbindelse med den bevæbnede polske maskines overflyvning af og landing på dansk territorium ikke afsluttet. Maskinen, der ikke ville kunne starte igen fra Ronne, var blevet demonteret og ført til Værløse under stærk bevogtning.

Vi må derfor indskrænke os til at fortælle lidt af det, man allerede før maskinens ankomst her til landet vidste om denne og håber, at de sidste gåder i maskinen snart vil blive løst ikke alene for de militære myndigheder, men også for offentligheden.

MIG-15 er en forholdsvis lille jager og lettere end tilsvarende »vestlige« jagere. Den skal således kun veje 5 tons, mens Sabre vejer 7,5 tons. Den har 42° pilform på planer og haleparti og er foruden pilformen karakteriseret ved halefinnens usædvanlige størrelse. Motoren er anbragt i bagkroppen med luftindtag i næsen. Kroppens bagparti kan tages af, så motoren er tilgængelig. På agterkroppen findes luftbremserne.

Man har mødt tre versioner i Korea, to dagjagere og en natjager (med radar). Den ene version af dagjagerne er udstyret med russisk RD-45 reaktionsmotor, og det er faktisk en russisk efterbygning af Rolls-Royce Nene, som englænderne solgte russerne nogle af i 1947. Den anden version er udstyret med en lidt større og stærkere motor, som er videreudviklet fra den russiske Nene, og som menes at yde 2725 kg reaktionskraft mod 2260 for den første. Med vandindsprøjtning yder den endda over 3000 kg. Det i Rønne landede eksemplar synes at være af denne nyere udgave. Amerikanerne har tidligere haft lejlighed til at undersøge begge motortyper.

Foruden disse tre versioner findes en tosædet træningsudgave.

Planerne er hver forsynet med hele to »gærder« til at hindre luftstrømmens tendens til at strømme mod tipperne, hvilket ville indvirke uheldigt på stallingsegenskaberne.

Bevæbningen er anbragt forneden i kroppens forparti og består som regel af en 37 eller 40 mm kanon samt to våben af mindre kaliber (12.7, 20 eller 23 mm).

Førersædet er væsentlig mere enkelt indrettet end på vestlige maskiner. Der er ikke flere instrumenter og håndtag end absolut nødvendigt. Det er naturligvis medvirkende til at gøre maskinen lettere.

I 1951 anslog man produktionen til 450 om måneden, og den blev anvendt både i Rusland, Korea, Østtyskland, Østrig, Polen og Czechoslovakiet. Sidstnævnte land bygger også typen på licens.

For et årstid siden fik konstruktørerne *Mikoyan* og *Gurevich* og en del andre medarbejdere Stalin-prisen for deres indsats.

Data og præstationer: Spændvidde 10,10 m, længde 11,10 m, højde 3,4 m. — Tomvægt 3780 kg, normal fuldvægt 5120 kg, maximal fuldvægt med ekstratanke eller bomber 6465 kg.

Tophastighed omkring 1070 km/t, stallingshastighed 175 km/t, stigeevne ved jorden 3170 m/min, tophøjde 15,5 km. Højest tilladt Mach-tal 0.89.

MIG-15 fotograferet i Rønne lufthavn efter den dramatiske landing. Eksperter fra flyvevåbnet er ved at undersøge den, før den blev demonteret og sendt til Værløse.

★

FLYVEVÅBNET

Under 21/1 1953 meddeles: oversergent i flyvevåbnet *P. K. Larsen* er indtrådt i flyvevåbnets fenrikskole klasse 1953-I.

Efternævnte befalingsmænd er indtrådt på elementærkursus 1952-IV til uddannelse som artilleriflyvere: løjtnanterne af reserven *K. Christensen*, *S. Andersen* og *A. Asmussen* alle ved 3. feltartilleriregiment samt *J. N. Vermehren* ved 1. feltartilleriregiment.

Løjtnant af reserven i flyvevåbnet *K. A. Sørensen* er indtrådt i flyvevåbnets officerskursus 1952/53.

Flyveulykken ved Lille Rørbæk

Torsdag den 19. februar forulykkede en KZ-10 ved Lille Rørbæk ved Roskilde fjord, hvorved besætningen omkom. Det var den 25-årige flyverløjtnant *Thorkild Thorsen* og den 24-årige oversergent *Thorvald Seir Carstensen*.

Havarikommissionens undersøgelser viste, at ulykken skyldtes en manøvrefejl af ganske samme art som ulykken ved Avnø den 9. august sidste år med en maskine af samme type. Maskinen synes at være bragt til at stalle med næsen så stærkt i vejret, så den er gået over i en haleglidning, hvorved højderoret er blevet revet af.

Der er ikke tale om nogen fejl ved maskinen; men denne og lignende typer er ikke beregnet til manøvrer af den art.

FLYVEVÅBNETS UDVIKLING

Besøg på flyvestation Ålborg

UNDER et pressemøde på flyvestation Ålborg den 19. februar, som forsvarets pressetjeneste havde indbudt til, holdt oberst *Ramberg* fra flyverkommandoen et foredrag, hvori der bl. a. blev givet følgende klare og interessante oplysninger om det danske flyvevåbens opbygning efter krigen:

— Da flyvevåbnet den 1. oktober 1950 blev et selvstændigt værn på linie med hæren og søværnet, havde vi siger og skriver een operativ jagereskadrille. Men fra nu af kunne kræfterne samles om organisation og udbygning efter en virkelig luftforsvarsmæssig tankegang, der gav sig udslag i forsvarslovenes bestemmelser om otte jager-eskadriller som det endelige mål.

Fra 150 til 6000 mand.

De 150 mand, som flyvevåbnet kunne begynde sin genopbygning med efter krigen, er nu blevet til et personel på 5000 militære og 1000 civile, og 5 eskadriller står kampklare på vore jydske flyvestationer. Organisationen ligger i faste rammer med Storebælt som skillelinie mellem østre og vestre flyvebasiskommando; Østre flyvebasiskommando residerer i Værløselejren, og her ligger tillige østre centralværksted, østre centraldepot, en eskadrille Oxford og skolerne for flyvevåbnets mather, fenrikker, sergenter, korporaler og rekrutter til jordforsvarsstyrkerne. Under østre flyvebasiskommando hører tillige elementærflyveskolen på Avnø og flyvestation København, hvor en eskadrille Catalinaer og to helikoptere er stationeret. Ingen af disse maskiner har egentlig militære formål, men anvendes til søredninger, eftersøgninger til søs og flyvninger til Grønland, som kortlægges fotografisk for Geodætisk Institut.

De jydske flyvestationer.

Flyvevåbnets kampkraft er samlet i Jylland, hvor vestre flyvebasiskommando hører hjemme på flyvestation Karup. På flyvestation Ålborg ligger en eskadrille dagjagere udstyret med Meteor 8, og en eskadrille natjagere med Meteor 11. Desuden er på flyvestation Ålborg stationeret en eskadrille Meteor 4, som er overgået til at være en træningsenhed, hvor de flyvere, som uddannes i Amerika, videreuddannes, inden de går til eskadrillerne.

På flyvestation Karup ligger tre Thunderjet-eskadriller og en rekognosceringsgruppe. Fra stationens kommandorum vil alle luftoperationer blive ledet.

På flyvestation Skrydstrup, som om kort tid sættes i drift, stationeres de resterende tre Thunderjet-eskadriller, som endnu ikke er oprettet. Flyvestationerne Vandel og Tirstrup er under udbygning, og efter de foreløbige bestemmelser skal de tjene som alternative landingspladser både for vore egne flyvestyrker og for fremmede.

Et radarnet skal opbygges.

Men jagerne alene er ikke nok. Et moderne flyvevåben kan sammenlignes med et spyd. Jagerne er spidsen, som dræber. Radarnettet på jorden er spydstagen, som fører våbnet.

Det radarvarslingsnet, som udbygges landet over, og som vil være fuld operationsdygtig inden dette års udgang, er en stor organisation, et kredsløb, som sættes i gang, når den fjendtlige flyvemaskine fanges på en radarskærm. Så går der straks telefonisk melding til kommandocentralen, hvor flyvernes position plottes ind på et kort; gennem et andet signalsystem kommer jagerne i luften; et radarsystem leder, dirigerer dem mod fjenden, og når de første skud affyres, er kredsløbet sluttet.

Dette kredsløb er kernen i flyvevåbnet, og det skal være tilendebragt, inden der er gået fem minutter. Det er uhyre vigtigt, at landet som et led i lutfforsvaret bliver dækket af radarstationer, og dette er som sagt ved at ske.

Der er ingen geografiske grænser for et flyvevåben. På 12 minutter flyver en jetjager fra Karup til Falster. Slår den et højresving, er den fem minutter senere over fremmed område. Men det kan også gå den modsatte vej, og derfor er flyvevåbnet idag og altid fremover i evigt beredskab. Vi står altid på spring, for vi er de første, der vil blive angrebet, og vi skal være de første til at angribe. Vore baser ligger i bageste linie, men vi kæmper i forreste. Det polske flyvevåben blev ødelagt i 1939, fordi det ikke var i beredskab.

Gennemført kvalitet er nødvendig.

Men der hører mere til et moderne flyvevåben. Luftkrig er en opslidningskrig, og den part, som ikke har sine reserver af materiel og mennesker og sin forsyningstjeneste i orden, vil være som en punkteret ballon. Kampkraften siver hurtigt og sikkert ud. På den anden side kan selv et lille flyvevåben, som har sine ting i orden, holde ud til det sidste. Et strålende eksempel herpå er slaget om England, hvor 400 til 500 RAF-jagere gjorde det af med 10 gange så mange tyske bombemaskiner. Men det kræver kvalitet i alle led, i våben, i organisation og i mennesker. Våbnene har vi måttet hente i udlandet. Jetjagere kan vi ikke selv lave. Organisationen er i orden, og menneskematerialet er det bedst mulige. Den unge dansker har en god og solid tradition at bygge på med hensyn til ansvarsfølelse og samvittighed, og vore piloter og teknikere står fuldt på højde med udlandets.

Det flyvevåben, som vi har i dag, sluttede oberst Ramberg, repræsenterer en virkelig kampkraft. Det kan sættes ind imod angreb fra luften over Sjælland, en time senere stotter de samme maskiner hæren i et slag i Sønderjylland, og kort efter kan de igen sættes ind mod en fjendtlig flåde i Østersøen. Et kraftigt og et smidigt våben, som slås på alle fronter.

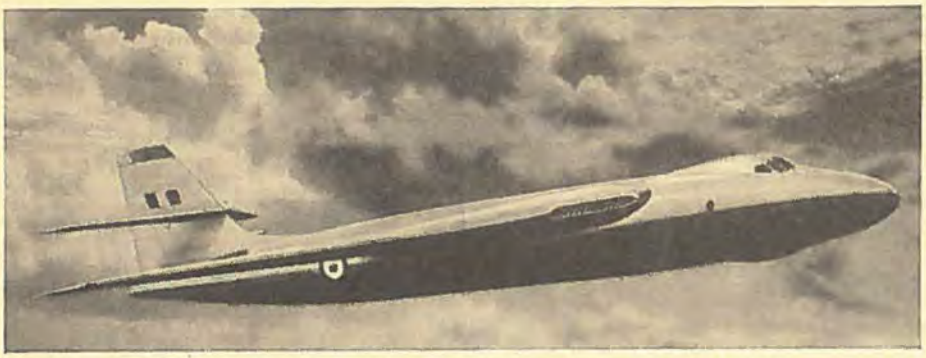
Danmarks flyvevåben har idag NATO bag sig med materiel hjælp, med uddannelse af flyvere og specialister, med råd og med dåd. Vort flyvevåben er nok beskedent, men vi ved, at vi står skulder til skulder med andre nationer gennem NATO. Maskiner fra Holland, Belgien og Tyskland og andre lande i Europa vil let kunne støtte et luftslag over dansk område.

Billederne fra flyvestation Ålborg viser Meteor 11 natjagere i luften og på jorden samt en Meteor 4, der lander med GCA-anlægget i forgrunden.

Oberst Pagh chef for flyvestation Ålborg.

Den fungerende chef for flyvestation Ålborg, *kaptajn G. Bouet,* der var vært for de mange deltagere i pressemødet, og som har haft det meget store arbejde med at bygge flyvestationen op fra grunden og gjort det på en fortrinlig måde, er blevet afløst af den hidtidige chef for flyverkommandoens operationssektion, oberst *H. Pagh.* Den nye stationschef går iøvrigt stærk i brechen for jagernes position i luftforsvaret, og siger bl. a. at jagerne atter er ved at få overtaget over bomberen, og det skyldes de radikale forandringer, som jagernes bevæbning er ved at undergå. Det varer ikke længe, før de er udrustet med raketter, som styrer sig selv mod de fjendtlige flyvemaskiner, og kanonerne vil afskyde granater med radiobrandrør, som bringer dem til eksplosion lige foran fjenden. Og dertil kommer så et helt nyt radar-system, som vil række ca. 25 % længere, end vi nogensinde havde turdet håbe på. Det stadige kapløb mellem jagere og bombere bevirker ganske naturligt, at Meteorerne er ved at være forældede, og derfor er det, at det danske flyvevåben nu interesserer sig så stærkt for den engelske Hunter-jager, som adskillige gange har været igennem lydmuren.

FLYVEVÅBNET TILMELDT til England–New Zealand kapflyvningen



Vickers Armstrongs Valiant bomberen bliver den værste konkurrent til vor Thunderjet. Dens præstationer er hemmelige, men sikkert fremragende, og arbejdet kan deles mellem flere mands besætning.

Da listen over de tilmeldte deltagere i New Zealand-Race't forelå, var mange sikkert noget overrasket over, at der ikke var vist løbet større interesse fra flyvemaskinefabrikkernes side. Det er dog dem, der i sidste instans skal høste gavn af indvundne erfaringer og resultater. Til alt held var der anmeldt deltagelse fra flyvevåbnene i England og Australien til hastighedskonkurrencen, og hertil kom også en anmeldelse fra det danske flyvevåben. Og til handikapkonkurrencen blev anmeldt deltagelse fra British European Airways og det hollandske KLM.

Ialt er der 19 tilmeldelser, 13 til hastighedskonkurrencen og 6 til handikapkonkurrencen, og deraf har 6—7 en fair chance for at vinde i førstnævnte hastighedskonkurrence, og 2 à 3 har en chance for at vinde i handikapløbet. I hver af de to konkurrencer er der udsat følgende fire præmier: 10.000 £, 3.000 £, 1.000 £ og 500 £, d. v. s. ialt 2×14.500 £.

Deltagerlisten til hastighedskonkurrencen fremgår af tabellen.

Distancen fra London til Christchurch i New Zealand er, regnet efter storcirklen via Basra, 19.560 km (12.155 miles), og den skal gennemflyves indenfor en tidsperiode på 168 timer. Hvad der bruges af tid udover de 168 timer gælder ikke. Det er således en hård konkurrence. Canberra'erne har imidlertid allerede vist, at de kan klare strækningen fra England til Darwin i Australien på 22 timer, indbefattet 3 stop undervejs, så for dem er der chance for at kunne nå Christchurch på ca. 30 timer. Valiant'en, der er større end Canberra'en, og derfor kan medføre mere brændstof, skulle — efter engelsk opfattelse — kunne klare strækningen på ca. 26 timer; og så er det endda muligt, at Valiant'en kan flyve endnu hurtigere. Den eneste af de øvrige deltagende luftfartøjer, som har en chance for at kunne gennemføre løbet med mulighed for placering, er det danske luftvåbens Thunderjet.

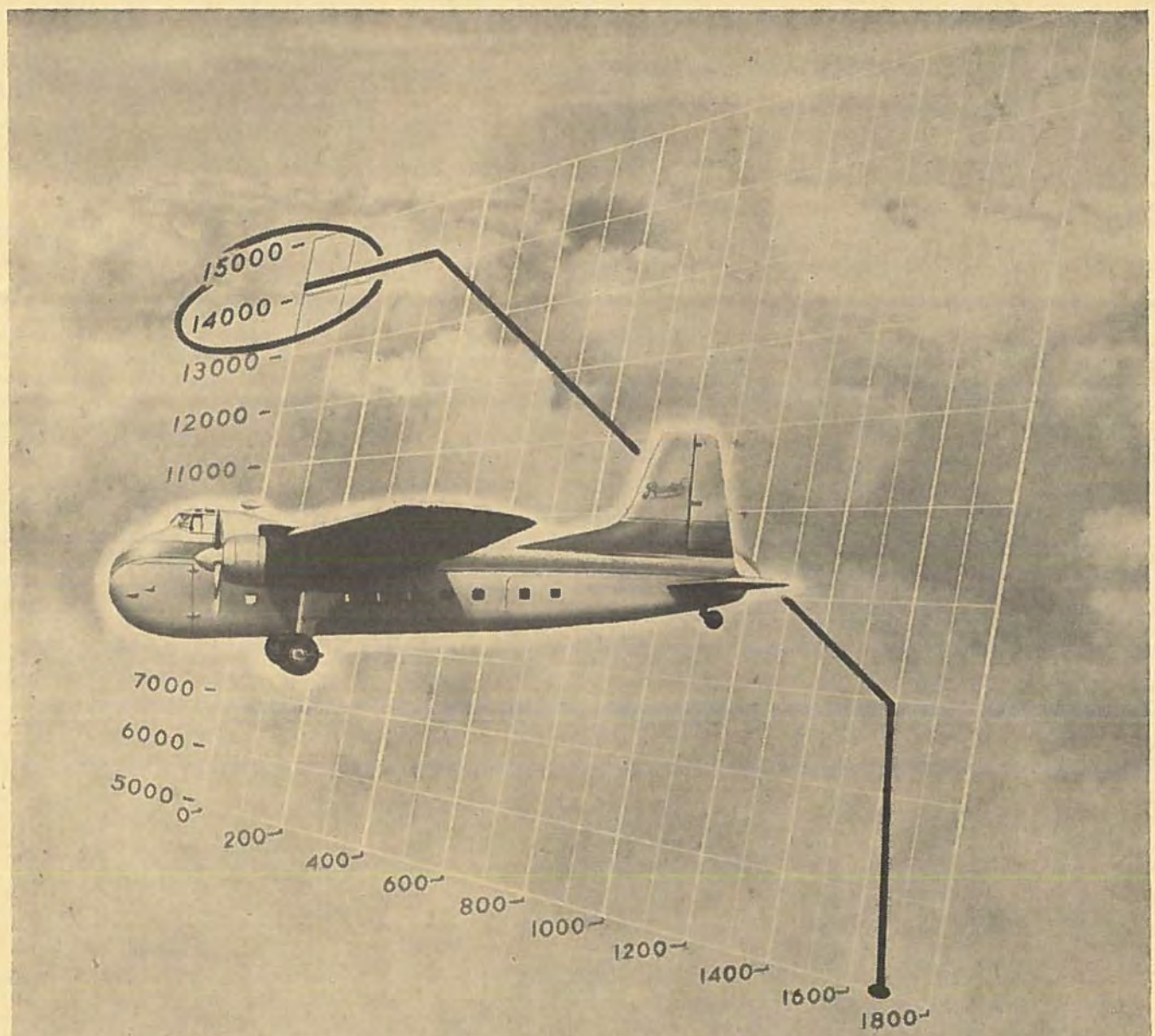
Arrangørerne er noget skuffet over, at handikapkonkurencen ikke har fået flere deltager end de seks, som har meldt sig, bl. a. fordi man havde tænkt sig, at dette løb kunne have givet nogle fingerpeg med hensyn til udviklingen af transportluftfartøjer. Navnlig ville det have været interessant at opleve et kapløb mellem engelske og amerikanske flyvemaskinefabrikker.

Listen over tilmeldelser til handikapløbet bringes senere.

Deltagerne i hastighedskonkurrencen

Deltager	Luftfartøj	Motor(er)
Royal Australian Air Force	English Electric Canberra B.Mk. 2	2 Rolls-Royce Avon 1.
Royal Australian Air Force	English Electric Canberra B.Mk. 2	2 Rolls-Royce Avon 1.
Royal Air Force	English Electric Canberra P.R.	2 Rolls-Royce Avon
Royal Air Force	English Electric Canberra P.R.	2 Rolls-Royce Avon
Royal Air Force	English Electric Canberra P.R.	2 Rolls-Royce Avon
Royal Air Force	Vickers-Armstrongs Valiant B.Mk. 1	4 Rolls-Royce Avon
Det danske flyvevåben	Republic F-84G Thunderjet	Allison J-35-A. 29
American Aircraft Corporation	Vickers-Supermarine Spitfire Mk. 24	Rolls-Royce Griffon 51
C. H. Goodin (U.S.A.)	D. H. Hornet Mk. 3	2 Rolls-Royce 130/131
Major H. I. Hill og J. L. Dyer (U.S.A.)	North American F-82 Twin Mustang	2 Allison V-1710-143/145
A. J. R. Oates (Australien)	D. H. Mosquito Mk. 41	2 Rolls-Royce Merlin 69
Ltn. J. L. C. Whiteman (Australien)	C. A. C. Mustang	Packard-Merlin
Kapt. J. Woods (Australien)	D. H. Mosquito	2 Rolls-Royce Merlin

Ved redaktionens slutning var det ukendt, hvem der får betroet den store og lærerige opgave at flyve en Republic Thunderjet som denne i kapflyvningen.



En forøgelse af den betalende last på omtrent 2000 lb (900 kg) er nu til rådighed for brugerne af Mk 31 versionen af type 170 Freighter. Dette skyldes, at luftfartøjet er blevet officielt godkendt til en forhøjet fuldvægt på 44.000 lb (20.000 kg). Udover anvendelsen af en ny hjultype har der ikke fundet nogen ændring af konstruktionen sted, og den opnåede fordel er mærkbar på alle strækninger mellem 250 og 1600 miles (400 og 2600 km).

THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. & INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

166A

SYLVEST JENSEN UDVIDER

Købt 6 maskiner og bestilt 2 helikoptere

LØJTNANT *V. Sylvest Jensen,* Hillerød, der som bekendt har en stor virksomhed med hovedvægten på luftfotografering, har i foråret i betydelig grad udvidet sin virksomhed.

Således har han købt Fyens Flyveklubs tre maskiner og Vejle Flyveklubs to. Desuden en de Havilland 89 Rapide fra Jönköping.

Sylvest Jensen har nu afdelinger med maskiner stationeret i Ålborg, Århus, Odense og Københavns lufthavn samt i Hamburg, hvor han har oprettet et særligt selskab med kombineret dansk og tysk kapital. Her er der stationeret en KZ-VII, en Auster og Rapiden, og de skal udføre rundflyvning, charterflyvning og luftfotografering.

Iøvrigt fortsætter virksomheden med luftfotografering, skoleflyvning og udlejning her i landet, og desuden tager Sylvest Jensen nu fat på landbrugsflyvning. En KZ-VII bliver udstyret med nyeste amerikanske sprøjteudstyr, og den får desuden den stærkere (145 hk) Continental-motor og Aeromatic-propel, som KZ-VII-versionerne til Schweiz er udstyret med (se FLYV nr. 3, side 54). Man påtænkte først at udstyre en KZ-VII med større planer som på KZ-10 Mk 2, men fandt det andet mere praktisk gennemførligt.

I 1954 venter Sylvest Jensen desuden at få to Hiller Hornet helikoptere med rammotorer til brug ved landbrugsflyvning.

Firmaet beskæftiger nu 7 faste piloter og har 14 flyvemaskiner.

— — —

Efter at Sylvest Jensen har overtaget maskinerne i Odense og Vejle, er der snart ikke mange flyveklubber tilbage i luftfartøjsregistret som flyvemaskineejere. Der findes dog stadig Sportsflyveklubben og Vestjydsk Flyveklub samt Fredericia og Holstebroklubberne.

HILLER HORNET

Hiller Hornet, som *Sylvest Jensen* har bestilt to eksemplarer af, er en ganske lille helikopter, som drives af to rammotorer i rotorbladene. Kroppen er opbygget af stålrør og aluminium, og selve skelettet vejer kun 16 kg. Der er plads til to personer ved siden af hinanden. Understellet er et trehjulet arrangement med næsehjul. Halen bærer et lille sideror, men ingen halerotor, idet det drejningsmoment, som en halerotor normalt anvender til at udligne, ikke findes, når motorerne ligger i selve rotoren.

Rammotorerne er af Hillers egen konstruktion. De har ingen bevægelige dele og kan meget hurtigt udskiftes. De vejer hver knap 5 kg og udvikler 14 kg reaktionskraft.

Brændstoffet føres under tryk op til motorerne fra en tank i kroppen. For at starte dem må man først bringe rotoren op på en omdrejningshastighed af 150 omdr. pr. minut. Dette kan gøres ved håndkraft, elektrisk eller ved en lille 1 hk benzinmotor. Brændstofforbruget er stort, idet de 140 liter, som tanken rummer, kun giver en varighed på 40 minutter.

Data og præstationer: Rotordiameter 7,0 meter, længde af kroppen 4,47 m, samlet højde 2,13 m. — Tomvægt 163 kg, fuldvægt 418 kg. — Tophastighed 128 km/t, rejsefart 112 km/t, stigeevne ved jorden 335 m/min., tophøjde 3660 m, rækkevidde 80 km.

— — —

På de udmærkede film af Hiller helikopterne, som KDA har vist i vinter, ser man Hiller Hornet i funktion, bl. a. i landbruget. Dens fabelagtige manovreevne, hvor den så at sige kan vende på stedet, gør den egnet til at behandle selv ganske små marker. Hvad filmene, der var stumfilms, ikke fortalte, var at rammotorerne sandsynligvis er ret støjende.

Prisen menes kun at blive ca. 5000 dollars (ca. 35.000 kr.).

En af prototyperne til den lille Hiller Hornet.

Vil Du gratis til USA eller Canada?

Til glæde for vore medlemmer rundt om i klubberne kan vi meddele, at Kongelig Dansk Aeroklub atter iår har fået indbydelse fra Civil Air Patrol i USA og fra Air Cadet League i Canada til at deltage i en udvekslingsrejse på den måde, at KDA sender et hold på fem mand til USA og to mand til Canada. Til gengæld skal KDA være vært for fem unge fra Civil Air Parol og to unge fra Canada.

De nøjagtige datoer for rejserne kendes endnu ikke, men så meget kan siges, at tidspunktet kommer til at ligge fra sidste uge i juli til midt i august.

I store træk kan vi også fortælle, at de heldige rejsedeltagere vil blive befordret pr. flyvemaskine til og fra deres bestemmelsessted, og de vil få indkvartering og forplejning på hele turen, uden at det koster dem en rød øre. De vil få lejlighed til at se fremmede og fjerne steder, de kommer sammen med jævnaldrende kammerater i det fremmede, og de kommer ud for oplevelser, som de vil kunne huske hele livet igennem.

Hvem skal med på rejsen?

Herpå kan vi kort og godt svare: »Det skal de bedst egnede«. Det skal de unge, som virkelig i sind og gerning har vist, at flyvning under den ene eller anden form har deres interesse. Vi må dog med det samme gøre opmærksom på, at rejsedeltagerne 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 vedkommendes klub til påtegning. Dette er meget vigtigt, og ansøgninger, som ikke har været forelagt den pågældendes klub og blevet anbefalet af denne, vil ikke komme med i betragtning.

Hvad skal ansøgningen indeholde?

Senest den 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, 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 givet 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. Lommepenge til turen skal rejsedeltagerne selv medbringe. Det er tilladt at medføre 50 dollars pro persona, men 25 dollars er tilstrækkeligt. I ansøgningen skal anføres, at den pågældende deltager selv er i stand til at medføre dette beløb. Endvidere må hver af deltagerne regne med en udgift på ca. 100 kroner til forskellige udgifter vedr. pas etc. Og endelig gøres opmærksom på, at det bliver nødvendigt for rejsedeltagerne at anskaffe en ensartet påklædning (bestående af khakibenklæder, khakiskjorte og muligvis en let jakke). I ansøgningen må anføres, at man er villig til at påtage sig denne udgift.

Gloster

Meteor . . .

verdens

førende

til angreb

på

jordmål . . .

yder den

største offensive

kraft.

Alternative ladninger

1. Fire 1.000 lb (454 kg) bomber med 100 gallon (420 liter) tanke i vingespidserne.

2. Fire og tyve 95 lb (43 kg) raketprojektiler med to 100 gallon (420 liter) tanke i vingespidserne.

3. 580 gallons (2.636 liter) ekstra brændsel i tanke under vingerne og vingespidserne.

Alt med standardudrustning bestående af fire 20 mm kanoner.

Gloster Aircraft Co. Ltd. Hucclecote, Gloucestershire, England.

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

STØRSTE DANSKE FLYVEUDSTILLING I OTTE ÅR

Frisk initiativ af Bornholms Flyveklub

BORNHOLMS flyveklub åbnede lørdag d. 7/3 i Åkirkeby den største flyveudstilling i Danmark siden den amerikanske udstilling på Kastrup og RAF-udstillingen i Magasin du Nord. Den bornholmske udstilling er en vandreudstilling, som skal opstilles i alle de bornholmske byer efter tur. Når den i løbet af to måneder har været rækken igennem, er der store chancer for, at den også kan komme til andre steder i landet.

Selve udstillingen består af forskellige afdelinger, hvoriblandt modelflyvning, svæveflyvning, privatflyvning, militærflyvning og trafikflyvning har hver sin store stand. Iøvrigt er udstillingen alment oplysende om alle grene af flyvning.

Modelflyveafdelingen rummer modeller af alle kategorier — en mængde veludførte skalamodeller, hvoriblandt 3 af MIG-15 på grund af denne types særlige aktualitet vækker stor opmærksomhed, en del flyvende modeller (såvel fritflyvende svæve-, gummimotor- og gasmotormodeller som linestyrede motormodeller). En motorprøvestand, hvorpå forskellige modelmotorer får lov at larme, trækker altid interessen til sig. Iøvrigt er modelafdelingen spækket med tegninger og fotos og fremtræder som et uhyre nydeligt arbejde af Bornholms flyveklubs kun 15 modelflyvere.

Svæveflyveafdelingen er den, som måske umiddelbart vækker størst opmærksomhed, idet den bl. a. rummer klubbens SG-38, som er opstillet på en ny bukke-anordning, som tillader indøvelse af styregrejernes virkning uden at slippe eleven i luften. Endvidere er klubbens Grunau Baby IIB »Ivan II« opstillet. (Historien bag dette navn vil være de fleste svæveflyvere bekendt! Som bekendt ligger havet ikke altid tilstrækkeligt langt fra Rønne lufthavn, hvor svæveflyverne driver deres virksomhed, og det er således sket to gange, at en svæveflyver ikke har kunnet nå helt i land efter en flyvning. Efter første »vanding« fik Babyen navnet »I-van I« — og anden gang altså »Ivan II«.)

Svæveflyveafdelingen afsluttes med en gruppe dejlige fotografier, som giver et godt indtryk af denne »100-%-flyvegren«.

Privatflyveafdelingen former sig som en beskrivelse af Bornholms flyveklubs motorsektion — og består først og fremmest i en serie fotografier af og fra OY-ECR — den KZ-III, som klubben har til rådighed. Endvidere er der rundt omkring på udstillingen opsat fotografier af de fleste moderne sports- og privatluftfartøjer, hvilket giver et godt indtryk af såvel disses mangfoldighed som sportsflyvningens omfang iøvrigt.

Fra flyvevåbnet har klubben lånt en Armstrong-Siddeley Cheetah X 7-cyl. stjernemotor, af den type som anvendes i Airspeed A. S. 10 Oxford. Denne motor sammen med et par propeller, to instrumentbrætter, to faldskærme (hvoraf den ene vises ophængt i udfoldet stand) samt forskellige fjernkendings-modeller og et væld af fotos og plancher danner en virkelig nydelig flyvevåbensafdeling.

De forskellige luftfartselskaber har lånt en mængde forskelligt materiale til udstillingen, og de farvestrålende plakater, dejlige skalamodeller, store plancher og mange fotografier kan ikke undgå at vække en stor rejselyst — og sætter desuden kulør på udstillingen.

Redningstjenesten er også repræsenteret ved en oppumpet gummibåd med alt tilbehør samt en stand fra Zone-Redningskorpset. Iøvrigt udmærker udstillingen sig ved en del flyttelige vægge dækkede af fotos og plancher. Disse kan uden at adskilles flyttes fra by til by. Hele udstillingen er meget smukt og overskueligt præsenteret og kan ikke undlade at behage selv en kræsen flyveenthusiast. For type-kendere er den simpelthen en lækkerbidsken. Det tjener til ros, for Bornholms flyveklub, at man her har kunnet stable et så omfattende arrangement på benene. Det har naturligvis krævet en stor indsats af medlemmerne, hvoriblandt kassereren *Arne Mortensen* har været mest aktiv i selve opbygning og planering. Men det kan roligt siges, at uden medvirken fra næsten samtlige medlemmer ville et sådant arrangement aldrig have været muligt.

I forbindelse med hver udstilling i de forskellige byer vises der hver fulde time gratis 3—4 kortere film om flyvningens udvikling, svæveflyvning etc. Denne filmforestilling viste sig allerede i Åkirkeby yderst populær.

Dagen før hver udstillings åbning — samt selve udstillingsdagene — udkastes der fra OY-ECR et stort antal flyveblade over den by og omegn, hvor udstillingen opholder sig. I tilknytning til disse blade er der en konkurrence om flyveture og bøger — hvoraf Weishaupts »FLY ER MIN HOBBY« indtager førstepladsen — udstillingens navn er taget fra denne bog og er »Fly er min hobby.«

C. C.

Automobilforhandler
Østergård Vejvad
50 år

Den 4. april fylder formanden for Vestjydsk Flyveklub, medlem af Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse, den ivrige sportsflyver, automobilforhandler *J. Østergård Vejvad* 50 år. Østergård Vejvads navn er velkendt indenfor danske privatflyvekredse for den store interesse, som dets bærer har ofret flyvesagen; og det gælder ikke alene motorflyvningen, men også svæveflyvningen. I 1937 fik Østergård Vejvad sit A-diplom, året efter sit B-diplom, og under krigsårene fortsatte han i svæveflyvernes sommerlejre.

Den 17. november 1938 fik Østergård Vejvad sit certifikat som motorflyver og omtrent samtidig sin private flyvemaskine, og i alle de år, der er gået siden dengang, har han med den allerstørste iver helliget sig privatflyvningens sag. Han har været en god forkæmper for den danske flyvesport, han har selv gennem årene gjort et meget stort arbejde både for den organisationsmæssige og den praktiske side af flyvesagen og kan med god samvittighed se tilbage på en god indsats for vor fælles sag: den danske privatflyvning.

FLYV og alle andre af Østergård Vejvads venner sender de hjerteligste lykønskninger på fødselsdagen.

En redningsbåd, som nedkastes i faldskærm

I England har man bygget en ny luftbåret redningsbåd til brug for Royal Air Force's luft/sø-redningstjeneste. Den kan kastes ned med faldskærm til flyvere eller andre, som er i havsnød i små gummibåde eller lignende skrøbelige redningsfartøjer, og man er ved at foretage de afsluttende prøver.

Redningsbåden er bygget af firmaet Saunders Roe, og den er tilpasset til ophængning under bombemagasinet på et *Shackleton* rekognoscerings-luftfartøj. Den er ca. 9 m lang og kan rumme 10 personer. Den er udstyret med en motor, med sejl samt med radio- og radar-hjælpegrejer. Den medfører brændstof til en sejlads på ca. 2.000 km. Den er indrettet således, at nødstedte luftfartøjs-besætninger kan klare sig selv ind til venligtsindet territorium med den mindst mulige assistance fra luftredningstjenesten.

Den luftbårne redningsbåd kan anbringes på rednings-luftfartøjet i løbet af en halv time efter at meldingen er indgået. Bådens ræling er fremstillet af en gummimasse, således at den ligger tæt op til undersiden af Shackleton luftfartøjet og på den måde frembyder den mindst mulige luftmodstand.

Når rednings-flyvemaskinen har fundet den nødstedte besætnings gummiflåde, går flyveren ned med vinden i 200 meters højde. Når redningsbåden udløses, åbnes en hjælpeskærm, som udløser fire 12,8 m store faldskærme, der dæmper faldet.

I samme øjeblik båden rammer vandet, kappes faldskærmene automatisk, og der udløses et drivanker, som skal forhindre båden fra at drive bort fra den nødstedte besætning i gummibåden. Samtidig affyres (ligeledes automatisk) nogle lysende raketter, der trækker nogle liner ud til begge sider af den nedkastede redningsbåd. Den nødstedte besætning bliver derved i stand til at kunne få fat i disse liner, hvis den skulle drive forbi redningsbåden.

Den nødstedte besætning kravler derefter ombord gennem nogle små døre i redningsbådens side, som kan åbnes udvendig fra. Dækket er fladt og selvlænsende, og skroget nedenunder er delt i vandtætte rum. Ombord i redningsbåden vil de skibbrudne finde tøj, luftpuder og soveposer, samt de nødvendige forbindssager og lignende nødhjælpsudstyr. Til læ for de ombordværende og til beskyttelse mod skumsprøjt er der anbragt nogle sejldugsskærme. Der er poser med kemikalier, som kan udvikle varme, når de bliver fugtet med saltvand; der er tilstrækkelig proviant til mindst fjorten dage, foruden cigaretter, tændstikker og fiskegrejer med brugsanvisning.

Redningsbåden er udstyret med en mast, som er stuvet fast på dækket, når båden kastes ned, og der hører 15 kvadratmeter sejl til. Motoren, der er totakts og på 15 hk, er let at starte.

Til hjælp for navigationen er der en passende kortbeholdning samt en radiosender og -modtager. Masten benyttes som antenne, og der findes også en drage og en ballon, hvis antennen skal gives en større rækkevidde. En lille, automatisk radar-sender kan kobles til for at kunne meddele redningsbådens position.

Englænderne mener, at denne redningsbåd vil kunne få betydning for mange andre lande i verden.

TRAFIKFLYVENYT OG NYT UDEFRA

Temco T-35 Buckaroo er en militær træningsmaskine, forsynet med maskingeværer og raketter. Den er nu sat i produktion.

SAS får sin hidtil største sæson. — Turistklassen kommer til at præge sommerens trafik.

SAS's hidtil største fartplan — sommerfartplanen 1953 — træder i kraft den 19. april ved døgnets begyndelse. Ruterne til Sydamerika, det Fjerne Østen og Afrika flyves uændret som nu, mens indførelsen af turistklassen i højeste grad sætter sit præg på Nordatlantruten og det europæiske net. I sommer flyver SAS 20 dobbelture om ugen mellem Skandinavien og New York, hvoraf de 4 er 1 kl., 14 turistklasse (Globetrottere) og 2 fragtture. Der bliver daglig afgang kl. 1935 fra København med turistklasse.

Turistklasseruterne flyves til og fra praktisk talt alle europæiske storbyer; ydermere indsættes en ugentlige natmaskine til Rom („Natromeren"); der vil iøvrigt blive daglig forbindelse mellem Skandinavien og Rom, alle med DC-6. Mellem København og Hamburg vil der blive op til 4 daglige ture, alle med DC-4. SAS's Londonrute, der hidtil er blevet fløjet med DC-4, vil i sommer blive trafikeret med DC-6B.

Både Tirstrup og Ålborg får direkte udenlandsruter, og det gør sommerfartplanen særlig værdifuld for Jyllands vedkommende. Midtjylland får to gange om ugen forbindelse fra Tirstrup til Hamburg, nemlig tirsdage og lørdage, og samme dage forbindelse til Kristianssand og Stavanger.

Foruden den nuværende rute København —Ålborg—Kristianssand—Stavanger bliver der åbnet en ny rute København—Ålborg—Oslo, der flyves daglig, således at der ialt bliver 10 ugentlige dobbeltture København —Ålborg. Mellem København og Rønne opretholdes daglig forbindelse.

— — —

SAS sommerfartplan 1953 flyves med 51 luftfartøjer med tilsammen 2221 sæder. Der er 8 DC-6B, 12 DC-6, 9 DC-4, 6 Scandia, 14 DC-3 og 2 Ju-52.

SAS's verdensrutenet — taget fra udgangsstation til endestation — vil være 103.343 km.

SAS's 51 luftfartøjer vil tilsammen pr. døgn i sommer bruge 339.082 liter benzin eller 14.128 liter i timen.

SAS vil i sommer flyve til 69 byer, hvoraf 30 hovedstæder i 38 lande.

I løbet af sommeren 1953 vil SAS's luftfartøjer foretage 32.214 landinger — sidste sommer var dette tal 26.126. Hvert fjerde minut sommeren igennem vil der starte eller lande en SAS-maskine et eller andet sted i verden.

Temco T-35

Temco-firmaet overtog for nogle år siden rettighederne til Globe Swift privatmaskinen, og har nu bygget en militær træningsmaskine. Selv om det er en let type, har den dog to indbyggede maskingeværer samt raketinstallation. Foruden at bruges til træning kan den bruges aktivt til visse opgaver, således som man også har anvendt f.eks. Harvard aktivt i Korea.

Hiller helikoptere til den engelske flåde

Den engelske flåde vil snart få leveret 20 Hiller HTE-2 helikoptere. Det er en militær version af Hiller 360 helikopteren, og den indbefatter mindre ændringer, som skyldes praktiske erfaringer med den tidligere udgave HTE-1.

FAI-rekorderne

På strækningen London—Karachi har en English Electric Canberra sat rekord med 711 km/t, og på den samlede strækning London—Darwin med 630 km/t. Tiden fra London til Darwin var 22 timer. Det giver nogle ideer om, hvad man kan vente sig i New Zealand racet.

En Vickers Viscount har på strækningerne London—Køln og Køln—London sat rekord med henholdsvis 455 og 423 km/t. Det giver et fingerpeg om, hvad man kan vente sig, efterhånden som BEA indsætter denne type i år.

Russerne har besat en lang række af de nyoprettede rekorder i faldskærmsudspring. Vi skal indskrænke os til at notere, at den største fandt sted med udspring i en højde af 10.836 meter og indbefattede et frit fald på 9.726 meter.

Endvidere er der offentliggjort en lang række modelrekorder. De absolutte rekorder er herefter:

Varighed 6 timer 01 min.
Distance 379 km.
Højde 4152 meter.
Hastighed 264,7 km/t.

Amerikanerne havde først sat hastighedsrekorden op til 248,8 km/t (med en McCoy 60 motor), men russerne nåede i januar med en reaktionsdrevet haleløs model op på de 264,7.

Endelig kan det nævnes, at varighedsrekorden med radiostyrede modeller nu indehaves af *F. D. Bethwaite* fra New Zealand med 1 time 0 min. 07 sek.

Helikoptere på redningsarbejde

Under oversvømmelseskatastrofen i Holland deltog bl. a. otte af den engelske Royal Navy's helikoptere fra 705' eskadrille i redningsarbejdet. De ankom til Holland den 2. februar, og i løbet af de næste tre dage reddede de 752 mennesker og fløj 237 timer. En af flyverne reddede 147 mennesker på een dag; en anden reddede 110 mennesker. En af flyverne foretog en flyvning på 45 minutter med 7 mennesker i sin 4-sædede helikopter.

Fra nu af og indtil den 18. februar foretog eskadrillens helikoptere andre 165 timers flyvning, for største delen nedkastning af forsyninger, og herunder reddede de 58 mennesker. Det samlede arbejdsresultat var 410 timers flyvning, hvorunder der blev reddet 810 mennesker (og heraf blev de 80 reddet ved at blive hejst op i helikopteren). Over halvdelen af de mennesker i Holland, som blev reddet ad luftvejen, blev reddet af denne eskadrille.

De helikoptere, der blev benyttet, var britisk byggede Westland Dragonflies udstyret med den britiske Alvis motor.

Hvad vil det sige, at en flyvemaskine er gammel?

Hvor ofte har man ikke hørt folk sige om en flyvemaskine, at den var forældet, inden den forlod tegnestuen. Men de samme mennesker tænker sig vist ikke rigtig om, når de taler om en flyvemaskines alder og dens brugbarhed. Tag nu for eksempel de Havilland Tiger Moth, der i år har fejret sin 21-årige fødselsdag.

Der har været bygget ca. 7.000 Tiger Moth, og idag er der stadig 160 tilbage i det engelske register over civile luftfartøjer (de fleste tilhører flyveklubber) foruden mange hundrede i anvendelse rundt om i verden. Og denne Moth har mange år at leve i endnu.

I 1939, ca. otte år efter at Moth'en blev bygget som træningsmaskine, blev den anvendt til krigstjeneste, da den, udstyret med 25 punds bomber, blev brugt til ubådspatruljetjeneste i Nordsøen.

Det var også Moth'en, der under typebetegnelse Queen Bee i 1937 blev benyttet til radiostyrede, førerløse flyvninger som mål for marinens luftværnsartilleri.

McCulloch MC-4 helikopteren er den første helikopter med tandem-rotorer, der er godkendt til civilt brug. Se iøvrigt nr. 6/51 side 116.

DANMARKSREKORDERNE ENDELIGT FASTLAGT

Efter at have studeret de indsigelser, der som tilsigtet fremkom efter offentliggørelsen af rekordlisterne i FLYV nr. 2, side 30—31, har svæveflyverådet nu protokolleret listerne med følgende ændringer.

I *klasse D 1 a* er indføjet en flyvning den 23.5.48, foretaget af *Harry Nielsen*, Stamgruppen, i Olympia OY-DEX fra Roskilde til Lörby, Mjöllby i Sverige, en distance på 175 km. Denne flyvning er foretaget samme dag som *Wetlesens* på 172 km.

Endvidere er medtaget *K. A. Rasmussens* flyvning på 322 km den 27.7.50.

Begge disse flyvninger slår ikke den foregående rekord med den nu krævede margin, men man besluttede for de gamle rekorder at se bort herfra.

I *klasse D 1 b* udgår *Fjeldsted Hansens* „luftbro"-flyvning, og som første rekord anerkendes en flyvning den 5.9.45 af *Svend Skou*, Odense Svæveflyveklub, på 55 km fra Alleberg til Jönköping med en Olympia SE-SAI.

Dernæst indføjes *Harald Wermuth Jensens* flyvning den 21.8.46 fra Tirstrup til Silkeborg på 64 km.

Begge anses for at være målflyvninger, selv om de i lighed med luftbroflyvningerne ikke havde målet skriftligt angivet.

I en bemærkning til Cowboys flyvning på 264 km den 6.7.50 anføres, at *K. A. Rasmussen* udførte samme præstation samme dag.

Under *rekorder for kvinder* indføres på rådets foranledning følgende:

Klasse D 1 a
28.7.48 *Signe Skafte Møller*, Baby , Vandel—Madum, 82 km.

Klasse D 1 d
23.7.49. *Signe Skafte Møller*, Baby , Vandel, 2250 meter.

Klasse D 1 f
15.9.37. *Harriet Førslev*, Baby, Grunau (Tyskland) 7 timer 25 minutter.

Herefter ser en samlet oversigt over danmarksrekorder ud som i tabellen, idet vi samtidig benytter lejligheden til at give en oversigt over verdensrekorderne. Det må dog bemærkes, at man ikke umiddelbart kan sammenligne dem med hinanden. Det materiel og de terræn- og vejrforhold, danske svæveflyvere har anvendt til deres flyvninger, afviger betydeligt fra forholdene for verdensrekorderne.

Hastighedspræstationer til angivet mål

100 km:	Ensædet 66.5 km/t	tosædet	- - -
200 „	Ensædet 54.0 „	tosædet	- - -
300 „	Ensædet 51.0 „	tosædet	- - -
400 „	Ensædet - - -	tosædet	- - -
500 „	Ensædet - - -	tosædet	- - -

Og så overlader vi ordet, eller rettere luften, til de aktive svæveflyvere. Der er en del tomme pladser at fylde ud, ikke mindst for vore få kvindelige svæveflyvere.

De absolutte højderekorder er svære at opstille, da de kræver højdevindinger på mindst 5.000 m — men hvad, det er gjort før i Sverige, så hvorfor ikke?

Hastighedsrekorden over 100 km trekantbane må vi have i år, om ikke før så til DM. Det er lige et job for *Feddersen*.

Efter at flyvevåbnet har købt den norske Schweizer TG-3A, og når Birkerød får sin Kranich klar, så skulle de flersædedes huller efterhånden kunne udfyldes.

Danmarksmesterskabet

Først i marts udsendte svæveflyverådet indbydelse til det andet danmarksmesterskab i svæveflyvning, som afholdes fra 5. til 19. juli. Et udvalg bestående af *Jørgen Nissen, Aksel Feddersen* og *Cowboy* har udarbejder reglerne.

Mens der i 1951 kun blev fløjet med øvelsesplaner, vil der i år blive fløjet med rigtige svæveplaner i mesterskabsklassen, mens Baby'er og lignende flyver i en klasse for sig, med mindre en pilot med et sådant plan mener at kunne konkurrere med de øvrige om selve mesterskabet.

Mesterskabet vil omfatte konkurrencetyperne:

A. Distance til selvvalgt mål.
B. Hastighedsflyvning.
C. Frem- og tilbageflyvning.
D. Hastighedsflyvning over 100 km trekant.

Øvelsesplanerne flyver dog kun i de to første typer, da der kun er enkelte dage om året, hvor de kan gøre sig håb om at deltage i de to andre.

Der skal tilmeldes hold bestående af en pilot og to hjælpere, og der vil som sidst blive etableret fælles transportpulje.

Konkurrencereglerne er udformet efter de erfaringer, man gjorde ved DM i 1951 samt ved VM i Spanien.

Tilmeldingen skulle indsendes senest 1. april, men bliver først bindende efter betaling af gebyret, kr. 250, senest 2. maj. Derefter modtages dog forsinket tilmelding til 15. juni mod betaling af 50 kr. ekstra. Af hensyn til tilrettelæggelsen er det vigtigt, at man tilmeldes snarest muligt.

Hvor konkurrencen afholdes, vides endnu ikke, men man håber på Vandel og har Herning som alternativ.

For hjælpemandskabet vil der som sidst blive lejlighed til flyvning efter starterne og på konkurrencens hviledage. Sidste gang fløj hjælpemandskabet faktisk mere end deltagerne!

I klassen for svæveplaner skulle der kunne deltage de mindst 6 planer, der er minimum, for at konkurrencen regnes som DM. Flyvevåbnet har tre EON Olympia, svæveflyvefondet en, PFG en Olympia og en Fi-1, Herning en Mü-13d og endelig har Stamgruppen en Olympia og en Delfin. Det giver ialt 8 muligheder.

Flere tyske svæveplaner

Der arbejdes og konkurreres fortsat stærkt inden for den tyske svæveflyveindustri.

For nylig er der kommet oplysninger frem om flere nye typer. Således omtaler „Thermik" typerne Cumulus og Cirrus.

Cumulus fløj i første udgave i sommeren 1951 og er nu udviklet så meget videre, at den er tilladt til efterbygning. Den har for så vidt interesse for os, som den anvender planer samt noget af halepartiet fra Grunau Baby. Kroppen er derimod en ny stålrørskonstruktion med bekvem anbringelse af piloten og godt udsyn samt bedre aerodynamiske egenskaber end den alm. Baby-krops. Præstationerne angives med et glidetal bedre end 20 og en synkehastighed mindre end 0,75 m/sek.

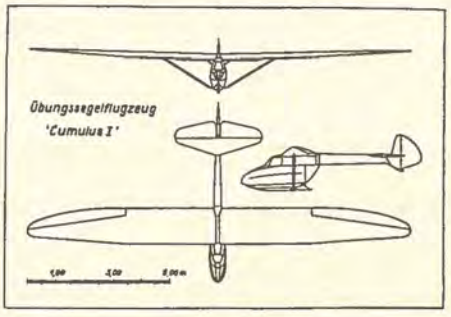
Der arbejdes videre med Cirrus, som har samme krop som Cumulus, men fritbærende trapezformede planer. Spændvidde 13.8 m, præstationer forventes at blive på højde med Olympia. Planerne skal blive simple og billige at bygge.

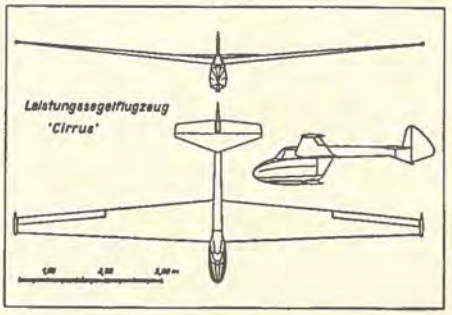
Endelig er projekteret typen Nimbus, som er en motorglider med 15—20 hk motor. Babyplaner og propel, der løber omkring halebommen som på C 10 fra Chemnitz før krigen.

Typerne er konstrueret af ing. *Gerhard Reinhard*. De fremstilles af firmaet Rheinlandflug, (22c) Morsbach über Gemünd-Eifel. Prisen for en startklar Cumulus angives til 5450 DM eller ca. 9.000 kr.

Også firmaet Sport- & Segelflugzeugbau Julius Hüffer, Münster/W., Sentmaringerweg 113, bygger Cumulus og Cirrus.

Det lille øvelsessvæveplan Kaiser Ka-1, som vi omtalte i nr. 1, er nu frigivet til efterbygning. Fuldvægten angives nu til 195 kg, glidetallet til 18. Tegninger leveres af R. Kaiser, Waldsachsen bei Coburg, for 150 DM.





			Ensædede planer				Flersædede planer			
			Alm. rekord		Rek. f. kvinder		Alm. rekord		Rek. f. kvinder	
			DR	VR	DR	VR	DR	VR	DR	VR
a	Distance (lige linie)	km	322	861	82	749	294	620	—	444
b	Distance (mål)	km	322	637	—	364	—	512	—	274
c	Distance (mål og retur)	km	134	419	—	248	—	436	—	165
d	Højdevinding	m	4575	9175	2250	7746	4575	10493	—	6072
e	Absolut højde	m	—	12832	—	8334	—	13489	—	7042
f	Varighed	tim., min	12.00	56.15	7.25	35.03	—	53.04	—	28.41
g	Hastighed 100 km trekant	km/t	—	85	—	54	—	80	—	64

FLYVEVÅBNET
har en plads til Dem

Sunde normale og velbegavede unge mænd med gode karakteregenskaber har store chancer for at skabe sig en virkelig karriere inden for flyvevåbnet. F. eks. har studenter af den matematisk-naturvidenskabelige retning mulighed for ved energisk arbejde at kunne bestå våbnets officersskoles afgangseksamen allerede 4 år efter deres indtræden på flyveskolens elementærkursus og dermed blive linieofficer i våbnet (tjenestemand). For andre tager uddannelsen til fast officer noget længere tid.

Nyt kursus begynder d. 18/5 1953, ansøgningsfristen udløber d. 15/4 1953. Værnepligten aftjenes samtidig med uddannelsen.

Ansøgeren må regne med, at en del af uddannelsen kan komme til at foregå i udlandet

Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til Flyveskolen eller ved indsendelse af hosstående kupon.

Ansøgningsbetingelser:

1. **ALDER:** 18—23 år, dansk indfødsret, straffri vandel.
2. **UDDANNELSE:** Real- eller højere eksamen, eller folke- eller mellemskoleeksamen med supplerende uddannelse, **der mindst svarer til realeksamen**
3. **SYNSATTEST:** fra ansøgerens læge (skal medfølge ansøgningen). Ansøgeren skal have 6/6 på begge øjne og må ikke være farveblind.

Ansøgningen skal være håndskrevet

I ansøgningen skal ansøgeren erklære, at han, såfremt han antages, er villig til at underkaste sig de for flyvevåbnet gældende tjenestebestemmelser og vilkår, herunder at stå til rådighed for flyvevåbnet i mindst 5 år efter antagelsen. **Med ansøgningen skal følge bekræftede afskrifter af eksamensbeviser, dåbsattest m. v. Ansøgningsbilag tilbagesendes ikke.**

Til FLYVESKOLEN, Flyvestation Værløse
Fyldige oplysninger om uddannelsen af flyvere til flyvevåbnet udbedes.

Navn .....

Adresse .....

Alder ..... Eksamen .....

FLYVESKOLEN
Flyvestation Værløse
Telefon Ballerup 325, Lokal 49

MODEL- og SVÆVEFLYVERNES „RIGSDAGE" SAMLET

Repræsentantskabsmøderne i Århus og Odense

Modelflyverne: Flere medlemmer end nogensinde

Svæveflyverne: Sejg kamp mod mange vanskeligheder

Modelflyvernes møde —

SØNDAG den 1. marts indledte modelflyverne KDA's tre repræsentantskabsmøder. Det fandt sted på ungdomsgården i Århus og varede 6 timer. Til dirigent valgtes *Egon Briks Madsen,* Århus. Der deltog ca. 30 mand og var repræsenteret 35 stemmer af 74 mulige.

Formanden, kommunelærer *Knud Flensted-Jensen,* var forhindret af sygdom; næstformanden måtte også sende afbud, og et tredie rådsmedlem blev af tåge forhindret i at flyve til mødet. Årsberetningen blev derfor aflagt af lektor *J. Holm Jørgensen.*

Det fremgik heraf, at der i 1952 havde været flere klubber og medlemmer end nogensinde før, nemlig 60 klubber med 907 medlemmer.

I årets løb var der anerkendt 14 danmarksrekorder, 366 diplomer og rapporteret 85 konkurrencer.

Der var indsendt en række forslag fra klubberne. Det blev forkastet at forøge distriktskonkurrencernes antal på grund af rejseomkostningerne. Man talte dernæst om at lægge repræsentantskabsmødet så tidligt, at man samtidig kunne lægge årets program; men til slut blev det vedtaget, at programforslaget skulle udsendes som spørgeskema til klubberne inden distriktsledermødet i november, således at klubbernes synspunkter kunne foreligge her.

Det vedtoges at indføre holdkonkurrence ved danmarksmesterskabet for fritflyvende modeller, som iøvrigt skal flyves som morgenkonkurrence i stedet for i den værste termiktid. Det kræver, at deltagerne rejser om natten eller foregående dag, men giver samtidig større mulighed for kammeratligt samvær.

Endvidere blev det vedtaget at flyve konkurrencer med 50 m snor og 5 perioder i sommerlejren og ved lokale konkurrencer for at få erfaringer i denne konkurrenceform, inden denne fra næste år tages internationalt i anvendelse. Den skal medføre større udjævning af eventuel termikindflydelse samt mindsket risiko for bortflyvning og konflikter med omkringboende landmænd.

Efter tur afgik Flensted-Jensen, som ikke ønskede genvalg, Holm Jørgensen og *Ole Meyer Larsen.* De to sidstnævnte blev genvalgt, mens *Børge Hansen,* Sportsflyveklubben, blev nyvalgt.

Under eventuelt drøftede man den nordiske landskamp, som nordmændene ikke kan gennemføre i de planlagte klasser. Desuden fremsatte Holm Jørgensen forslag om at arrangere propagandastævner uden konkurrence, idet der sikkert er en del modelflyveinteresserede, der holder sig uden for klubberne, da de ikke er interesseret i konkurrencer, men blot ønsker at flyve for selve den fornøjelses skyld at se en model flyve, de selv har bygget.

— og svæveflyvernes

Der var god tilstrømning til svæveflyvernes repræsentantskabsmøde i Odense søndag den 15. marts. 29 af 42 mulige stemmer var repræsenteret, men ialt deltog godt 50 svæveflyvere i mødet. Flyvevåbnets svæveflyvere var efter indbydelse repræsenteret ved kaptajn *Bergh. Aksel Feddersen* var dirigent.

Formanden, civilingeniør *Harry Nielsen,* aflagde en udførlig beretning om svæveflyverådets mangesidede arbejde i 1952 og rettede herunder en tak til flyvevåbnet for den ydede hjælp til svæveflyveskolen.

Man vedtog uden kommentarer et forslag fra rådet, hvori det blev præciseret, at ethver nyt medlem skulle tilmeldes KDA senest i det øjeblik, han skulle have udstedt et diplom eller på anden direkte måde nyde godt af KDA's arbejde. Det kan altså ikke vente til næste kontingentbetaling.

På rådets forslag nedsattes et udvalg, bestående af *Ejv. Nielsen,* Havdrup, *Buchwald Rasmussen,* Ringsted, samt *Ebbe Wermuth Jensen,* Århus, til at arbejde videre med en plan om at anskaffe en 2G til fælles brug af en række klubber.

Endelig gav repræsentantskabet sin tilslutning til, at man sælger svæveflyvefondets havarerede KZ-GI skoleglider.

Klubberne havde ikke indsendt forslag.

Fra rådet afgik *Bent Halling, Hans Harboe* og *H. Wermuth Jensen,* der alle blev genvalgt enstemmigt.

Som suppleanter nyvalgtes *Jørn Rårup,* Odense, og *Tage Denager,* Næstved, mens fondets bestyrelse endvidere består af *U. Hog Jensen,* Ringsted, *A. Hårby Hansen,* Birkerød, *A. Trachsel,* Frederikshavn, samt *H. Bie,* Herning.

Til næste mødested valgtes Århus.

Under eventuelt blev der bragt en række emner frem.

Først blev planerne for flyvelotteriet lagt, og dernæst snakkede man om instruktøruddannelsen (specielt RI-kursus). Danmarksrekorderne, FLYV, transportvogne og DM samt muligheden for import af nye svæveplaner gav også anledning til en del debat, inden mødet kunne sluttes ved 16-tiden.

Lørdag aften havde *Per Weishaupt* holdt foredrag om udviklingslinier i dansk svæveflyvning med påfølgende diskussion, og der blev vist to små svæveflyvefilms samt *Malmmoses* film om landbrugsflyvning.

*

Efter repræsentantskabsmødet konstituerede det nye modelflyveråd sig med Holm Jørgensen som formand og *Kurt Rechnagel* som næstformand. Disse to repræsenterer modelflyverne i hovedbestyrelsen.

*

Svæveflyverådet har endnu ikke konstitueret sig, men gør det på førstkommende møde.

Svæveflyvestatistikken 1952

Svæveflyverådet har som sædvanlig på basis af klubbernes indberetninger udarbejdet en større statistik over virksomheden i 1952. Nogen voldsomme forandringer fra de sidste år forekommer der ikke.

Medlemstallet har ligget omkring 500 ialt, men er iøvrigt for første halvår 1953 gået lidt ned til 461. Den største klub er Polyteknisk Flyvegruppe med 52, fulgt af Aviator med 48, Herning med 34 og Ringsted med 31. Adskillige klubber har kun ganske få medlemmer. Fra flyvevåbnet var tilmeldt 37. Antallet af passive medlemmer er atter gået lidt tilbage fra 234 til 193.

Af medlemmerne er 40 nået frem til A-diplom, 83 til B, 125 til C, 96 til S og 35 til sølv- samt 1 til gulddiplom.

I årets løb er udstedt (tal for bestående prøver i 1951 i parentes):

57 A-diplomer (51)
57 B-diplomer (49)
42 C-diplomer (57)
19 S-certifikater (39)
7 sølvdiplomer (7)

Ialt 182 mod 203, idet nedgangen falder på certifikaterne, der svinger en del fra år til år, mens det totale antal diplomer de sidste år har været konstant.

Ringsted Flyveklub har været meget flittig med diplomer og fået ialt 26 anerkendt mod PFG's 20, Struers 13, samt 12 for både Herning og Esbjerg.

Antallet starter er ialt 13.550 mod 14.097 og antallet flyvetimer 1205 mod 1306. Den lille nedgang kan både skyldes det dårlige sommervejr samt den omstændighed, at VM-flyvningerne udførtes på fremmede planer og derfor ikke er medregnet i statistikken.

Flest starter er udført af Aviator med 1592, mens Ringsted har 1452 og PFG 1373.

Størst flyvetid har Stamgruppen med 128 timer, tæt fulgt af Aviator med 127 og PFG med 123.

Antallet af distanceflyvninger er for første gang i flere år gået stærkt ned fra 41 til 26 og distancen fra 1895 til 954 km — atter her kan man henvise til VM.

Havarierne er derimod gået op fra 11 til 17 og havaripromillen fra 0.78 til 1.24. Der er også brugt næsten 15.000 kr. til reparationer foruden 3756 timer!

Under klubbernes økonomi har man for første gang undersøgt gælden, der ialt er ca. 80.000 kr., mens vi har planer for 383.000, hjælpemateriel for 170.000 samt værktøj o. lign. for godt 10.000 kr.

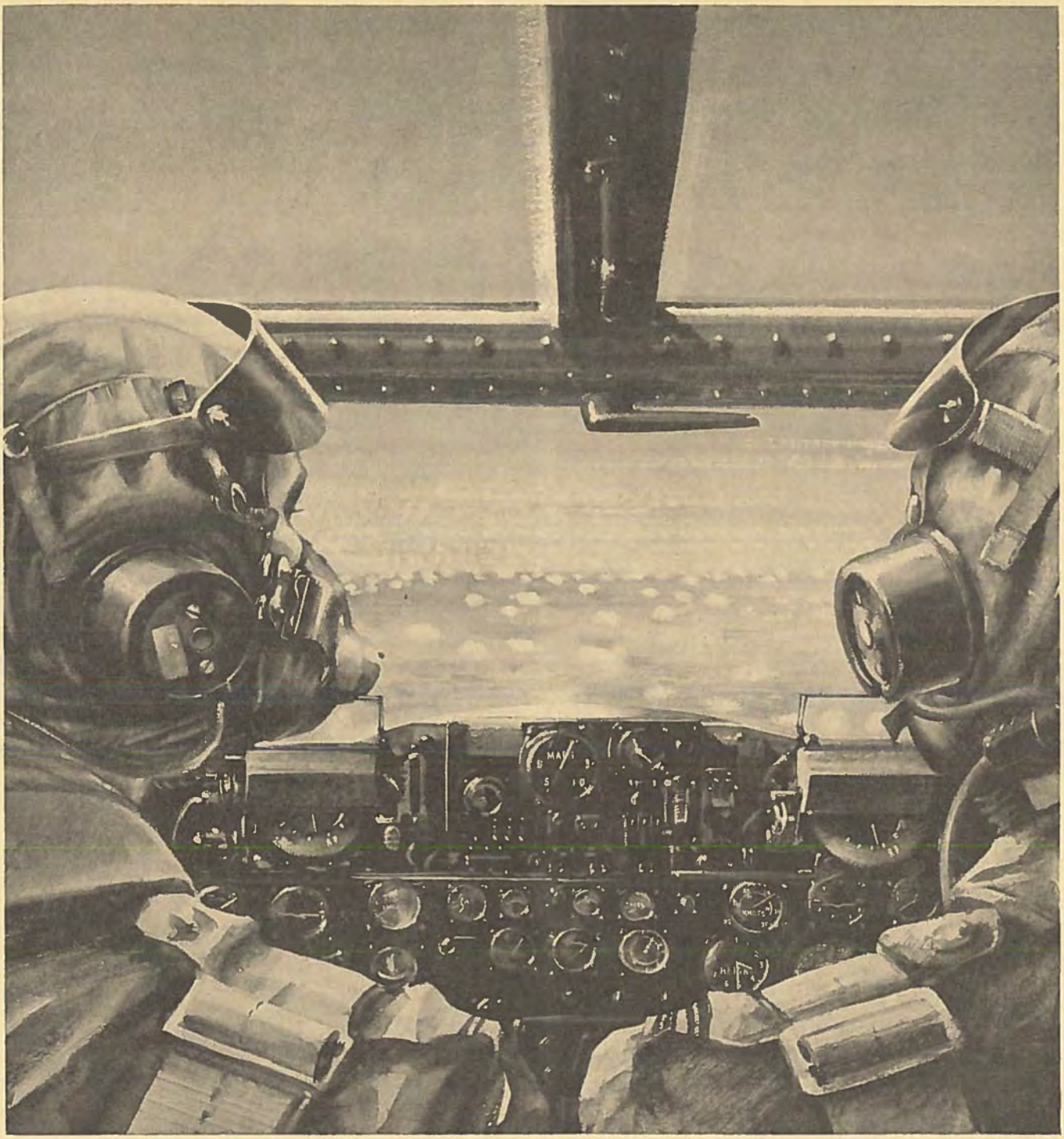
Endvidere er for første gang medtaget startgebyrer, der beløber sig til i gennemsnit 1,80 kr. for ensædede skoleglidere, 2,90 for tosædede skoleglidere, 2,70 for øvelsesplaner og 3,30 kr. for svæveplaner. Flyvetidsgebyrerne varierer stærkt, men det kan oplyses, at i gennemsnit koster den første time 7,40 kr. udover startgebyr etc.

Ialt har klubberne og fondet 30 skoleglidere (1951: 31), 32 øvelsesplaner (34) og 8 svæveplaner (7), mens 4 er under bygning (4).

Statistikken omtaler også udførligt hjælpemateriellet og oplyser, at der er 81 instruktører, hvoraf 32 har tilladelse til at instruere på 2-sædede skoleglidere og 5 på tosædede svæveplaner.

— — —

Iøvrigt er det store skema nok et nærmere studium værd. De fleste klubber har allerede fået det, men iøvrigt kan det bestilles gennem KDA formedelst 2.50 kr.



The Vampire Trainer with side-by-side seating, full duplication of instruments and very good high-Mach-Number characteristics, is in all respects an excellent aeroplane for initiating pupil pilots into the effects of compressibility, a vital training requirement of to-day.

DE HAVILLAND

all-purpose jet

VAMPIRE TRAINER

de Havilland Goblin turbine.

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

DE NYE REGLER FOR RADIO-STYRING

En radiostyret Rudderbug startes. I baggrunden senderen med antenne.

Som omtalt i sidste nummer har post- og telegrafvæsenet nu udstedt regler for »radioanlæg til fjernstyring af modelfly m. m.« Det fremgår heraf, at oprettelse og drift af sådanne anlæg kun må finde sted efter forud indhentet tilladelse fra generaldirektoratet. Ansøgningen skal ledsages af to tegninger og beskrivelser af anlæggene.

De frekvenser, der kan anvendes, er 27,12 MHz med en tolerance på ± 0.6 %, og 465 MHz med en tolerance på ± 1 %. Den tilførte anodeeffekt til senderens udgangstrin må ikke overstige 5 watt.

Der må normalt kun anvendes anlæg, der er godkendt af post- og telegrafvæsenet efter foretagen afprøvning. Afprøvningen varer for ikke-krystalstyrede anlæg normalt 1 måned og går i hovedsagen ud på at konstatere, hvorvidt senderens frekvens ligger inden for tolerancen. Man kan naturligvis ikke have, at sådanne sendere kan forstyrre anden radiovirksomhed.

Ved seriefremstillede anlæg er det nok, at eet anlæg har været indsendt til godkendelse. Dette kan blive aktuelt, hvis der kan opnås tilladelse til import af sådanne radiosæt, idet det vel er tvivlsomt, om det kan betale sig at fremstille serier herhjemme foreløbig.

Der kan dispenseres fra kravet om indsendelse til godkendelse, hvis ansøgeren har bestået den tekniske prøve, der kræves for radioamatører. Nærmere oplysning herom fås hos generaldirektoratet.

Endvidere kan der gives dispensation, hvor en person, der har bestået den tekniske prøve, påtager sig det fulde ansvar for radioanlæggenes funktion.

En forudsætning for disse dispensationer er, at senderen er krystalstyret og frekvensen kontrolleret, eller at der til stadighed foretages en tilstrækkelig nøjagtig kontrol af frekvensen.

Post- og telegrafvæsenet skal til enhver tid have adgang til at kontrollere anlæggene, og tilladelsen til at benytte disse skal kunne fremvises på forlangende. Der skal betales en årlig afgift på 15 kr., og tilladelsen skal fornyes hvert år.

Alle henvendelser rettes til Generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet, Kbh. V.

INDENDØRS DM

Danmarksmesterskabet for indendørs gummimotormodeller måtte udsættes en uge til 22. februar, da det ikke var muligt at få en skoleaula ugen før p. gr. af fastelavn.

Det fandt sted i Sønderjyllandsskolen på Frederiksberg, hvor man velvilligst havde givet os lov at være.

Konkurrencen blev ledet af *J. Holm Jørgensen* og havde relativ stor deltagelse, ikke mindst takket være den tidligere danmarksmester *Bendt Jensens* agitation. To måtte ganske vist trække sig tilbage på grund af ændringen af dato, men alligevel mødte 11 deltagere fra København, Helsingør og Odense.

Man skulle tro, at modelflyverne ved flyvning inden døre kunne være fri for termikkens indflydelse, men det er desværre ikke tilfældet.

De superlette mikrofilm-beklædte modeller, der kun vejer et par gram, er yderst følsomme over for træk. Konkurrencen fandt sted dagen efter den stærke storm, og det blæste endnu godt, hvilket også i en vis grad sporedes indendørs.

Desuden bevirkede varmeapparaterne opvind langs væggene og et faldvindsområde midt i salen, og det indvirkede på resultaterne.

Både Bendt Jensen og sidste års danmarksmester, *Mogens Erdrup*, blev placeret ret langt nede, henholdsvis som nr. 8 og nr. 6.

Ny danmarksmester og vinder af KDA's vandrepokal blev den unge *Erik Nienstædt* fra Gentofte Modelflyveklub med 401 sekund (154, 126 og 121 sek.). Han fløj en selvkonstruktion EN-24 med en spændvidde på 440 mm, et totalt areal på 4,6 dm^2 og en samlet vægt på 1,3 gram, hvoraf 0,3 gram motorvægt.

Han efterfulgtes af en af vore gamle mestre, *Otto Jespersen* fra Odense Model-Flyveklub, netop vendt hjem efter nogen tids ophold i USA. Han kørte hele Odenseholdet til København i sit medbragte dollargrin. Han havde dagens to bedste tider, men fik sit samlede resultat ødelagt af en nedvindsflyvning (168, 46, 172, ialt 386). Nr. 3 blev *Valdemar Petersen*, Odense, med 349.

DISTRIKTS-KONKURRENCERNE

I årets to første måneder var det småt med konkurrencevirksomheden. Kun Agaton i Århus og Djursland-klubben trodsede vejret henholdsvis tre og to gange og Sportsflyveklubben en.

Men den 8. marts skulle den første distriktskonkurrence for fritflyvende finde sted, og den 13.4. begynder de linestyrede på årets serie.

Heldigvis begunstigede vejret den første distriktskonkurrence.

1. distrikt fløj i Melby-lejren ved Frederiksværk og havde 22 deltagere fra 6 klubber. Her er resultaterne (for svævemodellerne, som fløj med 45 m snor ganget med 2):

A1: Kjeld Pedersen (116) 684, J. Bærentsen (105) 558, J. Rasmussen (105) 526. — A2: Neumann (105) 824, Børge Hansen (105) 806, S. Agner (124) 648. — C: Widell (124) 196, K. Pedersen 61. — D: Nienstædt (116) 229, Helge Hansen (116) 178, Per Hansen (119) 84.

2. distrikt fløj ved Dianalund med 30 deltagere fra 8 klubber. Her blev fløjet med 100 m snor. I holdkonkurrencen fører Ørnen fra Næstved med 9 points, fulgt af Ikaros fra Haslev og Meteor fra Dianalund med hver 7.

A1: Kühl (201) 466, Mogens Jensen (215) 426, Ole Jensen (208) 394. — A2: Julius Hansen (208) 751, Ole Hemmingsen (208) 662, P. Lauridsen (208) 538. — A3: E. Johansen (201) 534, P. Lauridsen 303, H. F. Nielsen (201) 297. — C: Erik Knudsen (205) 728, K. Skovgård (215) 135. — D: Knud Jensen (215) 272.

3. distrikt fløj i Odense lufthavn med 14 deltagere fra 3 klubber. Der var 8 maximumtider og to bortflyvninger. Der blev fløjet med 100 m snor.

A1: Fl. L. Poulsen (308) 653, Ditlev Jensen (301) 600, J. Jacobsen (301) 430. — A2: Arne Hansen (301) 785, M. Scott Hansen (301) 638, P. Bayer (301) 490. — C: Bj. Jørgensen (301) 317. — D: J. C. Nielsen (301) 463, Åge Høst-Åris (301) 253, Carl Høst-Åris (301) 182.

4. distrikt fløj i Ålborg med 3 deltagere fra 2 klubber. 100 m snor. A1: O. Olesen (424) 359, D. Thestrup (403) 317. — A2: P. Stricker, (424) 528, O. Olesen 482, D. Thestrup 194.

5. distrikt fløj på Århus privatflyveplads med 23 deltagere fra 5 klubber. 45 m snor.

A: Egon B. Madsen (506) 762, Th. Bossow (523) 580, J. Christensen (523) 508. — C: Resultater under minimum. — D: Sten T. Nielsen (506) 437, Amorsen (523) 163.

6. distrikt fløj i Esbjerg, men resultaterne er ikke indløbet rettidigt. Derfor kan vi ikke meddele stillingen i flyvedagskonkurrencerne.

De bedes sende mig (understreg de ønskede bøger):
Rudel: **Stuka Pilot** (eng.) 259 s. 15.00
Andersson: **KALLA KRIGETS FLYG**, svensk fjernkendingsbog, 226 s., ill. ... 11.90
OBSERVERS BOOK OF AIRCRAFT, 280 s. foto og silhuetter 6.00
Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

RI-kursus i påsken

Endnu mangler ca. 35 svæveflyveledere at gennemgå det repetitionskursus, der muliggør fornyelsen af flyvelederbeviset efter dette års udløb. Som bekendt bliver der to RI-kursus på svæveflyveskolen til sommer, men desuden var det planen at afholde et kursus i Ålborg i påsken under ledelse af *Cowboy* og *Wetlesen*.

KZ-VII-Lærke

Spændvidde 48 cm

Alle Ribber er udsavede. Spanter, Randbuer m. m. er trykt paa let Finér. Motorgummi og Gummihjul medfølger Modellen er egnet til Polflyvning.

Komplet Samlesæt m. Tegning Kr. 4,85
Tegning alene Kr. 0,85

Flyvende Skalamodel — Skala 1:20

GREIG - Rilsingsvej 30 - Odense

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

KTS

KØBENHAVNS TRYKLUFT 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 1953

Modelflyvning:

12/4. 1. distriktskonk. (linestyrede).
1/5. DM f. fritflyvende (Odense).
14/5. 2. distriktskonk. (fritflyvende).
6—7/6. VM i hastighed (0—10 cm³). Milano.
14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).
1—3/8. VM for gummi- og gasmotorm. England.
3-8/8. Sommerlejr.
21—23/8. VM for svævemodeller. Jugoslavien.
23/8. DM f. linestyrede (Århus).
13/9. Finale for fritflyvende modeller.
11/10. Finale for linestyrede modeller.
31/12. Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

5—18/7. Danmarksmesterskab.
19/7—15/8. Svæveflyveskole.
Uden dato: Samaden-Zell am See distanceflyvning.

Motorflyvning:

16/4. Generalforsamling i Sportsflyveklubben.
9—10/5. Internationalt rally i Brest. (Fr.)
23—25/5. Intern. rally i Champagne (Fr.)
5— 7/6. Intern. rally i Yorkshire. (Engl.)
6— 7/6. Sportsflyveklubbens fødselsdagsstævne (Skovlunde).
13—14/6. Tour Aérien de Sicile. (It.)
20—21/6. Rally d'Anjou. (Fr.)
27—30/6. Intern. rally i Livorno. (It.)
18—19/7. Tour des Dolomites (Trente). (It.)
8—13/8. Tour de Suisse. (Schweiz)
22. ell. 29/8: Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).
30/8. Intern. rally i Pescara. (It.)
3—10/9. Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9. Int. rally i Modena. (It.)
8—10/10. England—New Zealand race
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier)

Diverse:

17/4. Generalforsamling i KDA.
26/6— 5/7. Udstilling. Paris.
7/9—13/9. Farnborough udstilling.

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

„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.

Også for FLYVERE
er der bøger i den store
PRISNEDSÆTTELSE

Ege & Elholm: Flyvemaskiner over Danmark før kr. 6.00 **nu kr. 3.00**
Fotografier og tegninger af flyvemaskiner med angivelse af data. 96 sider. (AUGUST BANG)

Dansk Flyvnings Historie..... før kr. 10.00 **nu kr. 3.50**
Dansk flyvnings første år, livligt og underholdende fortalt af flyvningens pionerer. Mange illustrationer. 385 sider. (AUGUST BANG)

Piet Hein: Helicopteren..... før kr. 5.75 **nu kr. 2.00**
Letfattelig fremstilling af helicopteren. Rigt illustreret. 84 sider. (Gyldendal)

Fås hos alle Danmarks boghandlere.

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

Sylvest Jensens foredrag

En KZ-landbrugstype forberedes

Med meget stor interesse påhørte KDA's medlemmer samt en del indbudte gæster fra landbrugskredse løjtnant *V. Sylvest Jensens* foredrag den 16. marts om flyvemaskinens anvendelsesmuligheder, specielt i land- og skovbruget.

Her fik man lejlighed til at høre meget mere, end vi kunne få med i artiklen i nr. 10 sidste år. Foruden at fortælle en del nærmere detaljer kom Sylvest Jensen også ind på et forslag om at udnytte flyvemaskinens propagandaflyvninger til en ny slags „rundflyvninger" af mere målbevidst og lærerig karakter, end man hidtil har anvendt, et forslag der utvivlsomt må interessere vore erhvervsflyvere, da det åbner nye muligheder for dem.

Stor interesse vakte også en model af et projekt til en landbrugsflyvemaskine fra Skandinavisk Aero Industri. Den er udført på opfordring fra New Zealand og er baseret på amerikanske erfaringer med landbrugsflyvning samt KZ's egne erfaringer med langsomt flyvende maskiner. „Møgspredereren", som projektet populært kaldes, er et lavvinget monoplan med næsehjulsunderstel og en 145 hk motor. Den er ensædet med føreren anbragt højt med fint udsyn. Han beskyttes mod evt. ledninger af en skinne foran førerskærmen, og herfra går en wire til toppen af halefinnen. En kniv på understellet kan overskære pigtråd. Forhåbentlig bliver dette projekt til virkelighed.

Efter foredraget vistes foruden de to Hiller helikopter films, vi tidligere har set, en film som Malmmosfly i Odense har ladet optage. Det er en udmærket farvefilm, som giver et glimrende indtryk af, hvordan landbrugsflyvning foregår i Danmark med flyvning i laveste højde, d.v.s. ca. ½ meter Både Sylvest Jensen og *Malmmose* fik stort bifald fra forsamlingen, i hvilken man så langt færre af vore aktive motorflyvere, end man kunne have ventet til en aften, der havde stor interesse for dem.

*

Nye bøger i marts 1953.

Teaching Aeronautics in High Schools.
Theory of Propellers af Theodore Theodorsen.
Principles of Servomechanisms af Donald P. Campbell og Gordon S. Brown.
Supercharging the Internal Combustion Engine af E. T. Vincent.
Aero Revue 1952.
Flight 1952.
Helicopter 1947.
Aeromodeller 1952.
Air World.
Kalla krigets flyg af Hans G. Andersson.
Wings of our Air Force af Maj. C. B. Colby, CAP.
Jets of the World af Maj. C. B. Colby, CAP.
Wings of our Navy af Maj. C. B. Colby, CAP.

*

Nye medlemmer

Sekretær *Verner Nielsen.*
Direktør *Jean Bascher,* Air France.
Grosserer *Jørgen Høyberg.*
Luftkaptajn *Emil Damm.*
Direktør *Birger Thorhallsson.*
Stabslæge *Helge Smith.*
Arnold Damm.

Nye firmamedlemmer:

Braathens S.A.F.E. v/ direktør *J. Høberg-Petersen.*
Loftleidir v/ direktør *J. Høberg-Petersen.*

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.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

KDA's ordinære generalforsamling

Kongelig Dansk Aeroklub indkalder herved sine medlemmer til ordinær generalforsamling **fredag den 17. april d. å. kl. 20,00** på d'Angleterre, Kongens Nytorv.

Dagsorden iflg. lovenes § 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.

Efter generalforsamlingen vil der blive lejlighed til at spise et stykke smørrebrød.

Mødeaften i Danske Flyvere.

Foreningen Danske Flyvere afholder foredragsaften tirsdag den 14. april. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne direkte.

Foredrag i provinsen

KDA (motorflyverådet) havde i marts arrangeret foredrag i forskellige byer i provinsen. Kaptajn *John Foltmann* var i Ålborg, Herning og Nykøbing F., hvor henholdsvis Ålborg flyveklub og svæveflyveklubben Aviator, Midtjydsk Flyveklub og Nykøbing F. flyveklub stod for arrangementet. I de to førstnævnte byer fortalte kaptajn Foltmann om „Hvad er lydmuren" og viste i tilslutning hertil de fortræffelige film „Faster than Sound" og „Mastery of the Air" (fra Farnborough 1952). Der var stopfyldte lokaler begge steder; i Herning var der endda mødt så mange op, at foredraget måtte forlægges til et betydeligt større lokale, nemlig selveste teatersalen i håndværkerforeningen.

I Nykøbing F. fejrede flyveklubben sin 10-årige beståen den 28. februar, og her blev holdt foredrag om helikoptere og vist film.

Klubbesøg

I forbindelse med sin rejse til modelflyverepræsentantskabsmødet besøgte ingeniør *Weishaupt* den 27. februar den meget energiske modelflyveklub Djursland i den lille by Lime, hvor han viste lysbilleder og modelflyvefilmen i forsamlingshuset. Den 28. viste han filmen for modelflyveklubben Silver Star i Hobro.

Danske Flyvere's generalforsamling.

Foreningen afholdt sin ordinære generalforsamling tirsdag den 24. februar under ledelse af landsretssagfører *Børge Moltke-Leth.*

I sin beretning nævnede formanden, oberstløjtnant *Knud Lybye,* at medlemstallet pr. 1. januar 1953 var 412 (heri indbefattet alle kategorier af medlemmer). I anledning af foreningens 35-årige fødselsdag i 1952 havde formanden taget initiativet til at indsamle midler til forøgelse af foreningens hjælpefond, og denne indsamling havde indbragt 31.900 kr. Af dette beløb er de 24.900 kr. tilgået fondet i 1952, mens resten vil tilgå fondet i indeværende år.

Kassereren, tobakshandler *Rud. Olsen* aflagde regnskabet, som bl. a. viste, at foreningens hjælpefond pr. 31. december 1952 var vokset til 99.360 kr. Der blev enstemmigt givet decharge.

Alle valg til bestyrelsen m. v. blev genvalg, således at bestyrelsen nu består af: *Knud Lybye* (formand), *Rud. Olsen* (kasserer), *Max. Westphall* (generalsekretær), *H. R. Hummelgaard, August Jensen, K. Jørgensen, E. Rostrup, H. O. C. L. Tonnesen* og *G. M. Wegener.* Til suppleanter genvalgtes luftfartsinspektør *L. M. S. Jacobsen* og flyverløjtnant *F. Kofoed-Jensen.* Til revisorer genvalgtes prokurist *Poul Holfelt* og statsautoriseret revisor *Iver H. Iversen.*

Under punktet eventuelt indstillede bestyrelse til generalforsamlingen, at murermester *H. Ehlers,* Slagelse, udnævntes til æresmedlem, og dette vedtoges enstemmigt.

Sportsflyveklubben fylder 15

I anledning af Sportsflyveklubbens 15 års fødselsdag den 10. juni arrangerer klubben et fødselsdagsstævne den 6.-7. juni på Skovlunde. Der inviteres deltagere fra de andre skandinaviske lande, og årets flyvedagskonkurrencer vil samtidig blive afholdt. Nærmere vil blive tilsendt de danske klubber.

Klubben afholdt iøvrigt en hyggelig certifikatfest den 1. marts i KB-hallen med ca. 150 deltagere. 12 nye certifikatindehavere fik klubbens „gyldne vinge". Det meddeltes, at fru *Gerda Wærum* havde givet 200 kr. som grundkapital til et fond, hvis opgave skal være at låne midler til unge pigers flyveuddannelse.

Klubbens teoriskole er nu ved at afslutte sit 28. hold, som også er blevet gennemført med støtte fra KDA.

Svæve-flyveskolen kalder

Inden 1. maj er det klogt at tilmelde sig til svæveflyveskolen, for indtil da er tilmeldingsgebyret reduceret til 25 kr., mens det derefter hæves til 50.

Svæveflyveinteresserede, der ikke har kunnet komme i en klub, vil med fordel kunne starte deres løbebane inden for den herlige og sunde svæveflyvesport ved at tilmelde sig i Landssvæveflyveklubben.

Nærmere oplysninger om skolen og Landssvæveflyveklubben fås ved henvendelse til KDA.

Flyvedagskonkurrencerne

1. april begynder årets konkurrence om flyvedagskonkurrencerne, og hvis vejret arter sig vel i påsken, kan man måske forvente de første resultater her.

Forhåbentlig deltager flere klubber i år i konkurrencerne, der har en stimulerende virkning på aktiviteten og præstationerne.

Flyvevåbnets svæveflyvere vil sikkert gøre en kraftig indsats for at vinde alle tre pokaler, som de var så tæt ved ifjor. Men de mest energiske af de civile klubber vil sikkert igen gøre dem rangen stridig. I år har klubberne den fordel, at en række af deres bedste ikke i en hel måned er borte ved VM.

ACHIEVEMENT

The Vickers Viscount,

the first propeller-turbine passenger

airliner to cross the Atlantic,

is powered by four

Rolls-Royce ' Dart ' engines.

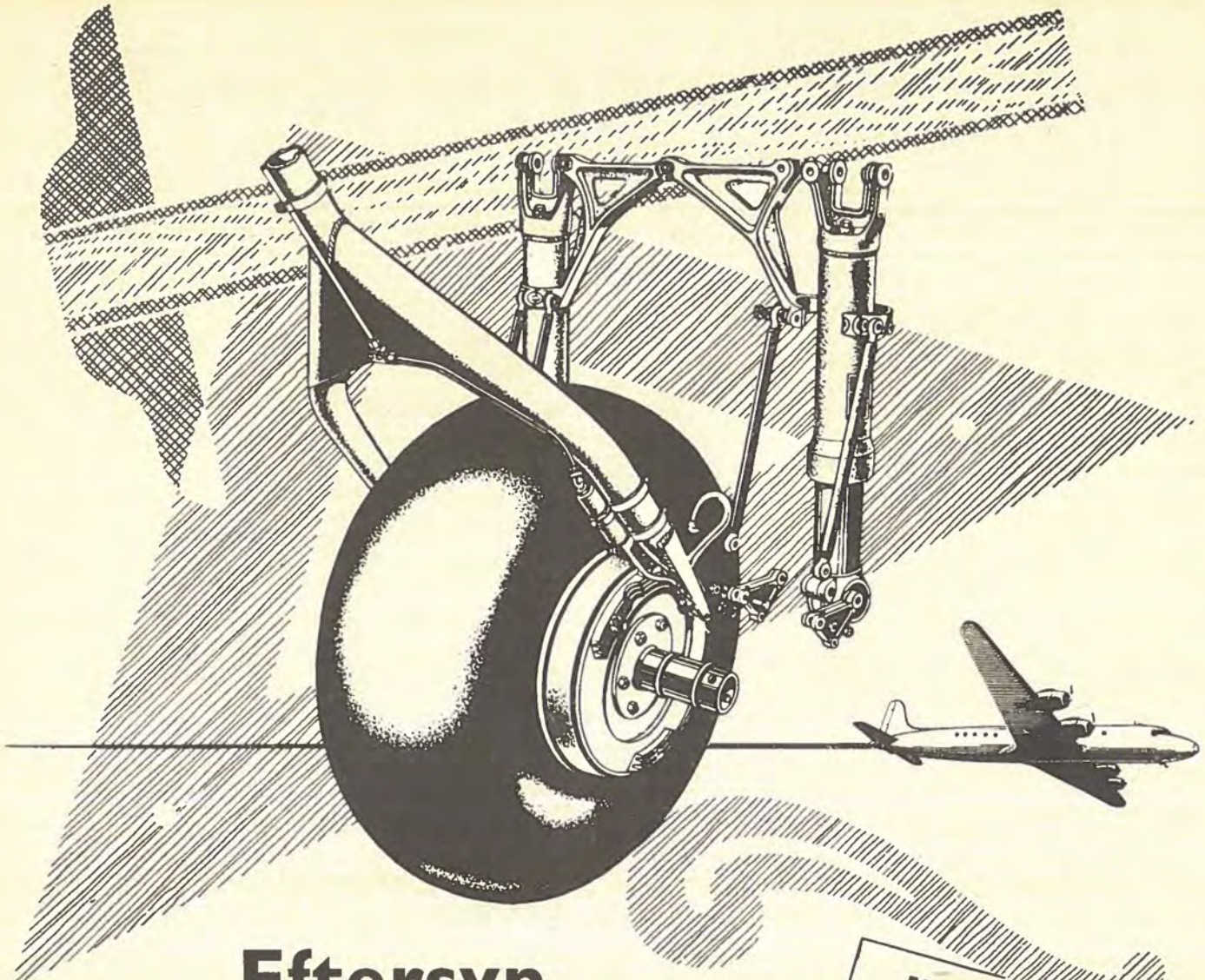
ROLLS-ROYCE

Aero

ENGINES

Telephone: Derby 2424 ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND *Telegrams: "Roycar, Derby"*

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



Eftersyn tager mindre tid...

– for DOUGLAS reservedele passer!

FORLANG DOUGLAS
RESERVEDELE TIL
DC-3 • C-47
DC-4 • C-54
DC-6
DC-6A • DC-6B

Lad DOUGLAS forsyne Dem med reservedele til Deres maskiner. Alle reservedele kan leveres omgående til DC-3, DC-4, DC-6, DC-6A, DC-6B, C-47 og C-54. DOUGLAS reservedele er konstrueret til at passe og fungere perfekt i mindste detaille... til at få Deres maskine hurtigere på vingerne. Effektiv vedligeholdelse betyder mere tid i luften, flere maskiner på vingerne... ofte netop forskellen mellem udbytte og tab. Vær på udbyttesiden med DOUGLAS reservedele. Lad Deres DOUGLAS katalog med fortegnelser og priser vejlede Dem i valget.

Douglas Parts Sales Division,
Douglas Aircraft Company, Inc.,
Santa Monica, California.

Stol på DOUGLAS originale reservedele

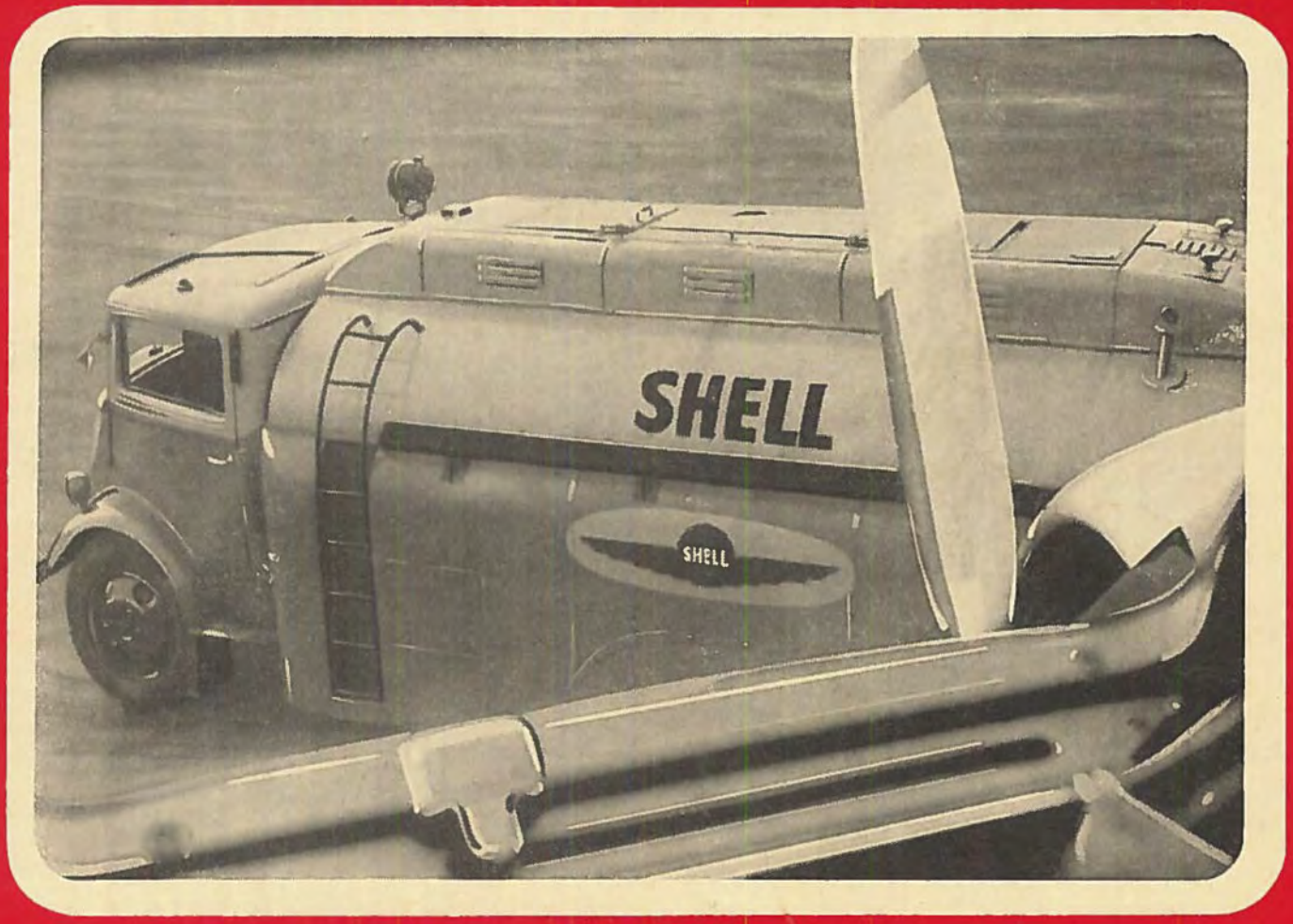
PRIS
Pr. årgang kr. 9.00
Pr. nummer 75 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

BIBLIOTEKET

FLYV

26. ÅRGANG — MAJ 1953 — PRIS 75 ØRE



FØR START

Fra sin plads i førerkabinen overbeviser piloten sig om, at Shell Aviation Service som sædvanlig er på pladsen. Når tankningen er betryggende tilendebragt, kan den store tankvogn rulle på plads i benzingården. Piloten får startsignalet, og maskinen ruller ud til startbanen. Flyvningen kan tage sin begyndelse — mod næste lufthavn, hvor Shell Aviation Service atter står parat.

5

INDHOLD:

Aeroklubbens årsberetning ★ Luftfragtens udvikling ★ Flyvelotteriets start ★ Danske glide- og svæveplaner ★ Andet end diplomer og konkurrencer

Pulsen, der slår hvert milliontedel sekund

Det varer kun et uendelig lille øjeblik . . . en milliontedel af et sekund. Og selv med et „pulsslag", der varer så kort, er det nok til at indvirke på radaren ombord i Armstrong Whitworth Natjageren N.F.11. — give pilot og observatør nøjagtige oplysninger om den fjendtlige maskine. Stigeevne, manøvredygtighed, stor aktionsradius og svær bevæbning gør N.F.11 til vore dages kraftigste og mest effektive natjager. Den anvendes nu i hele eskadriller i R.A.F. og mange atlantpagtlande.

ARMSTRONG WHITWORTH N.F.11

Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., Baginton, Coventry, England
Medlem af Hawker Siddeley Group | Pioner . . . og førende i luften

FLYV

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

Nr. 5 | Maj 1953 | 26. årgang

Støtte til flyvesagen

MEDENS aeroklubberne i mange andre lande nyder en større eller mindre statsstøtte og anden offentlig støtte på grund af den betydning, man i disse lande tillægger aeroklubbernes arbejde, først og fremmest fordi de vækker interesse for flyvningen hos de unge til gavn for tilgangen af personel til den militære og kommercielle flyvning, har de henvendelser, vi herhjemme i årenes løb gang på gang har foretaget til myndighederne, stort set ikke båret nogen frugt.

Det er ikke mærkeligt, at mange af vore unge klubmedlemmer og de bestyrelsesmedlemmer, som gør et meget stort arbejde for flyvesagen, føler sig skuffet, hver gang de hører om en ansøgning, der er blevet afslået.

Men derfor må man ikke give op. Det gør KDA ikke, og det må de enkelte medlemmer heller ikke.

Vi må ikke glemme, at på eet punkt har man anerkendt KDA's arbejde som »almennyttigt«, nemlig ved tildelingen af bevilling til flyvelotteriet. Herigennem er der dog siden 1945 tilgået KDA og flyveklubberne ca. 418.000 kr. Det er måske ikke meget i sammenligning med, hvad f. eks. den svenske stat i samme tidsrum har givet KSAK i støtte, og det har kostet en kolossal arbejdsindsats at sælge alle disse lodsedler, men det er alligevel et beløb, uden hvilket vi ikke havde kunnet udrette meget.

Sidste år solgte vi kun 80.000 af de 100.000 lodsedler, vi havde. Det vil sige, at vi forspildte chancen for at forøge overskuddet med 20.000 kr. Vanskelighederne ved at afsætte dem er mange; men visse klubbers og enkeltpersoners eksempel viser, at det kan gøres.

Lad os derfor anstrenge os hver især til det yderste for at få alle 100.000 solgt i år. Dels har vi hårdt brug for dem, dels vil et udsolgt lotteri vise, at vi selv kan gøre en indsats, og det er altid godt, når man anmoder om hjælp til et eller andet formål.

ET INDHOLDSRIGT ÅR

Kongelig Dansk Aeroklubs årsberetning for 1952 giver et godt indtryk af aeroklubbens mangesidige virksomhed til gavn for flyvningen

I løbet af 1952 har der været en afgang på 64 personlige medlemmer (deraf 37 udmeldt og 27 slettet på grund af restance) og en tilgang på 99, således at nettotilgangen i årets løb bliver 35 medlemmer.

For firmamedlemmernes vedkommende har der været en tilgang på 2.

KDA's samlede medlemstal pr. 31. decbr. 1952 var derefter følgende:

7	æresmedlemmer
24	livsvarige medlemmer
44	firmamedlemmer
538	personlige medlemmer
Ialt 613	medlemmer.

Hertil kommer endvidere 2579 organisationsmedlemmer (2537) året forud), som fordeler sig på 102 klubber således:

	pr. 31/12 1951	*pr. 31/12 1952*
Motorflyveklubber	14 klubber 1222 mdl.	14 klubber 1167 mdl.
Svæveflyveklubber	27 » 506 »	28 » 505 »
Modelflyveklubber	52 » 809 »	60 » 907 »
Ialt....	93 klubber 2537 mdl.	102 klubber 2579 mdl.

Det samlede medlemstal var således 3192.

Blandt Aeroklubbens personlige medlemmer er i årets løb følgende afgået ved døden: Ingeniør *Henry Erlind,* direktør *Thorolf Møller,* fabrikant *Georg Rasmussen,* direktør cand. polyt. *H. Percy Ibsen.*

Endvidere er aeroklubbens mangeårige sekretær, fru *G. Krebs* afgået ved døden.

Møder og foredrag

Der har i årets løb været afholdt følgende foredrag:

18. januar: Docent *Ejler Alkjær* talte om »Flyvning i Afrika«. Efter foredraget vistes SAS-filmen »Afrika kalder«.

8. februar: Direktør for Meteorologisk Institut, cand. mag. *Helge Petersen,* talte om »Vejrtjeneste i Grønland«.

6. marts: Direktør i SAS, *Viggo Rasmussen,* talte om »SAS og civilluftfartens problemer«. Efter foredraget vistes filmen om Københavns lufthavn »Hvor vejene mødes« og SAS-farvefilmen om Østrig.

26. april: KDA havde indbudt sine medlemmer til et flyvebal. Forinden var arrangeret en lille middag, hvori deltog ca. 75 medlemmer med ledsagere. Det efterfølgende bal havde samlet ca. 150 deltagere.

6. oktober: Redakør *Povl Westphall* fortalte om »En flyvning til jordens top«. Derefter vistes en film fra en flyvning til Nordpolen.

7. november: Civilingeniør *Axel Feddersen* fortalte om »Den danske deltagelse i svæveflyvernes VM i Spanien«. Derefter vistes en farvefilm fra svæveflyvningerne i Spanien, og *Charles Mandal* viste farvefilmen »Solfyldte dage i Spanien«.

11. december: Generalsekretæren viste nogle nye film, som var stillet til rådighed af *Alfred Raffel* og den *britiske ambassade.* Sidstnævnte havde lånt os en fortræffelig film fra flyveopvisningen i Farnborough 1952.

Aeroklubbens legat for forulykkede skandinaviske flyveres efterladte

Legatportionen for 1952, som efter tur tilfaldt Sverige, er på indstilling af Kungl. Svenska Aeroklubben tildelt fru *Maria Mannström,* enke efter den forulykkede svenske militærflyver, løjtnant *Bror Karl Mannström.* Legatportionen er på 400 danske kroner.

Ærespokalen

KDA's ærespokal, som er skænket aeroklubben af pressens luftfartsmedarbejdere, blev for året 1951 overrakt direktør *V. Kramme* og civilingeniør *K. G. Zeuthen* ved en lille højtidelighed i aeroklubbens lokaler i januar 1952. Den forrige indehaver af pokalen, generalløjtnant *C. Førslev,* fik ved samme lejlighed overrakt aeroklubbens gyldne plaquette.

Forbudet mod flyvning i maj 1952

Da KDA erfarede, at handelsministeriet påtænkte at udstede forbud mod al privatflyvning, satte Aeroklubben sig straks i forbindelse med dette ministerium samt med rigsdagens udvalg for vareforsyning. Vore henvendelser resulterede i, at bekendtgørelsen, der blev udstedt vedrørende begrænsningen i forbruget af flyvebenzin, fik en sådan form, at skoleflyvning og taxaflyvning ikke ramtes af forbudet, som forbød al privatflyvning og erhvervsflyvning i perioden 16. maj til 12. juni.

KDA fortsatte sit arbejde på at få handelsministeriet til at lempe dette forbud endnu mere, og efter en uges forløb lykkedes det også aeroklubben at opnå så store lempelser, at erhvervsflyvningen kunne genoptages på basis af en benzintildeling svarende nogenlunde til forbruget i samme periode året forud. Det blev overdraget KDA at foretage denne tildeling. Derved hjalp KDA følgende 15 erhvervsflyvere og erhvervsfirmaer til at kunne fortsætte driften uforstyrret: Luftfoto i Hillerød, Palle Thomsen, Bjørn Andersen, Aeroreklame, Dansk Luftfartsservice, Hammers Luftfart, Nordisk Aero, Fredericia Luftfart, Jydsk Aero Service, Nordisk Fotokunst, Bukkehave, Bonnesen Hedeselskabet, Perch's Flyveskole, Odense Luftfart og Dansk Aero.

Resumé af KDA's øvrige arbejde i 1952

Kontrollering af verdensrekord. Efter anmodning fra Royal Aero Club i London foretog aeroklubbens luftsportsråd den 30. maj kontrollen i Københavns lufthavn, Kastrup, med englænderen, *T. W. Hayhow*'s rekordflyvning London—København og København—London i en Auster Aiglet. Da sidstnævnte rekord ikke blev anerkendt af F.A.I., gentog Hayhow sit forsøg fra København den 11. oktober, og luftsportsrådet (ved civilingeniør *Vagn Prytz*) foretog atter de nødvendige kontrolforanstaltninger.

Udvekslingen med U.S.A. og Canada. KDA fik i 1952 atter anmodning om at deltage i en udveksling mellem 5 unge CAP-cadetter og 5 unge flyveinteresserede danske samt en militær og en civil leder fra hver side, som aeroklubben med glæde tog imod. Samtidig fik aeroklubben indbydelse fra Air Cadet League of Canada til at deltage i en udveksling mellem 2 canadiske kadetter og 2 danskere, som aeroklubben også med tak tog imod. Alle udgifterne til rejserne og opholdet for de danske deltagere i U.S.A. og Canada blev betalt af henholdsvis U.S.A. og Canada. KDA afholdt udgifterne ved de amerikanske og canadiske kadetters ophold i Danmark samtidig med, at KDA tilrettelagde programmet for de fremmede kadetters ophold i Danmark og sørgede for dettes gennemførelse.

Når det har været muligt at lade syv af vore unge, flyveinteresserede klubmedlemmer få en gratis flyvetur over Nordatlanten i forbindelse med et længere ophold i U.S.A. eller Canada, så skyldes det flyvelotteriet.

Efter opfordring i FLYV indsendes ansøgninger gennem de respektive klubber fra de medlemmer, der ønsker at komme i betragtning ved udtagelsen, og de 7 mand, der blev udtaget, fik en flyverejse og et 3 ugers ophold i U.S.A. og Canada. Amerikanernes og canadiernes ophold i Danmark blev muliggjort takket være hjælp fra flyvevåbnet, Det Forenede Dampskibs-Selskab, mejeriejer *Boel*, fabrikant *Grum-Schwensen*, Nykøbing Falster Flyveklub, forpagter *Lundgård Poulsen*, Farsbøllegård, Århus Flyveklub og Ålborg Flyveklub samt økonomisk støtte fra nogle enkeltpersoner.

Denne udveksling med U.S.A. og Canada skal gentages indeværende år.

Carnets. Foruden 55 carnets til motorflyvere er der udstedt 2 carnets til svæveflyvere. KDA har stadig vanskeligheder med fremmede landes toldmyndigheder, fordi de

Aeroklubben er nu flyttet til nye lokaler på Østerbrogade 40 og bor bag de fem vinduer på 2. sal (med altanen).

respektive carnet-indehavere ikke sørger for at få deres carnets behørigt stemplet ved ud- og indrejse; men man håber, at dette forhold vil bedres, når de danske instruktioner om carnetets benyttelse, som i øjeblikket befinder sig hos toldmyndighederne, efterhånden klæbes ind i samtlige de carneter, som udleveres fra KDA.

Museumssagen. I samarbejde med professor *Weber* fra teknisk museumsudvalg, Tøjhusmuseets direktør, oberstløjtnant *Poulsen*, civilingeniør *Leif Prytz* og generalsekretæren fra KDA er det lykkedes aeroklubben at få bevaret noget af det materiel, som i årevis har været henlagt forskellige steder og senest i Københavns Lufthavn, Kastrup. Det drejer sig blandt andet om *Robert Svendsens* »Glenten« og en af de gamle »Mågen«-flyvebåde. Der bliver sørget for materiellets istandsættelse, hvorefter det vil blive opbevaret på Tøjhusmuseet.

Akkvisition for nye mdelemmer. KDA har fortsat sin propaganda for at erhverve nye medlemmer, og dette viser sig meget påkrævet, idet man må regne den årlige afgang af aeroklubbens personlige medlemmer på 50—75. Som nævnt i indledningen af denne årsberetning var den samlede afgang i 1952 af personlige medlemmer 64, men da tilgangen samtidig var 99, fremkom der et overskud.

Aeroklubbens forbindelse med udenlandske flyveorganisationer — gennem F.A.I. — er kun mulig ved støtte fra flyvelotteriet.

Boligfonden. Den boligfond, som aeroklubben i årets løb tog fat på at skabe, har haft en lidt træg begyndelse; men der er ingen tvivl om, at den omfattes med meget stor interesse af mange af medlemmerne.

KDA's emblem. KDA's nye emblem har fået en meget velvillig modtagelse blandt medlemmerne. Det er blevet fremstillet i to størrelser, og der er allerede blevet solgt ca. 250 emblemer.

Biblioteket. KDA's bibliotek er i årets løb blevet udvidet med 65 bind.

Flyvelotteriet. Justitsministeriet havde efter ansøgning givet KDA tilladelse til afholdelse af et flyvelotteri fra 1. maj til 15. juni. Lotteriets størrelse var på 100.000 lodsedler à 1 krone. Desværre lykkedes det ikke at få afsat samtlige lodsedler, idet salget kun blev på 78.626. Salget fandt sted gennem flyveklubberne, en række kiosker landet over samt andre salgssteder.

Deltagelse i kongresser og møder i udlandet. For at styrke det internationale samarbejde mellem landenes aeroklubber har KDA været repræsenteret (ved generalsekretæren) ved F.A.I.'s årskongres i Madrid.

Ansøgning om tildeling af et beløb fra tipstjenestens overskud. Efter forgæves at have ansøgt finansministeriet i 1950 og 1951 om tildeling af et beløb fra Dansk Tipstjeneste A/S's overskud, har KDA atter i 1952 søgt om at blive taget i betragtning ved fordelingen af tipstjenestens overskud. På nuværende tidspunkt er sagen imidlertid endnu ikke afgjort.

Motorflyvningen

Der har i årets løb været en lille nedgang i motorflyvernes medlemstal.

Der blev i årets løb udstedt 39 nye privatflyvercertifikater mod 63 i 1951, 70 i 1950, 66 i 1949 og 180 i 1948. Antallet af gyldige certifikater er i årets løb gået ned fra 392 til 327 pr. 31. december 1952.

Efted indsendte oplysninger fra motorflyveklubberne ser oversigten over antal fløjne timer i klubberne således ud:

	1951	*1952*
Århus Flyveklub	—	90
Fyens Flyveklub	680	217
Vestjydsk Flyveklub	419	344
Vejle Motorflyveklub	140	175
Kolding Motorflyveklub	—	285
Varde Sportsflyveklub	—	60
Thisted Flyveklub.....	—	27
Holstebro Mtorflyveklub	—	99
Midtjydsk Flyveklub	1100	1100
Sportsflyveklubben, København	1649	1595
	3988	3992

Desuden har klubmedlemmer i Sportsflyveklubben i privatejede maskiner fløjet 818 timer.

I årets løb har KDA været medvirkende ved afholdelse af foredrag i Nykøbing F. Flyveklub, Ålborg Flyveklub og Sportsflyveklubben, København, hvor generalsekretæren har medvirket som foredragsholder.

Ved Luftfartsdirektoratets medvirken har der i februar måned været gennemført nogle radiotelefoni-kursus i Vejle Motorflyveklub, Fyens Flyveklub, Vestjydsk Flyveklub og

Sportsflyveklubben med henholdsvis følgende deltagere: 8, 18, 21 og ca. 25. Sportsflyveklubben stillede til dette formål et samtaleanlæg til rådighed. Disse kursus var tilrettelagt af overassistent *S. O. Madsen*, der tillige virkede som lærer.

I lighed med forrige år har KDA ydet tilskud til afholdelse af teorikursus, nemlig eet kursus i Varde, eet i Århus og tre i København. Det samlede elevantal var over 100.

Nordisk Motorflyvekonkurrence. Den første Nordiske Motorflyvekonkurrence efter krigen fandt sted på Jarlsberg flyveplads ved Tønsberg den 31. august 1952 med Norsk Aero Klub som arrangør. Der deltog et hold på 3 privatflyvere fra hver af de 4 nordiske lande. Fra Danmark deltog ingeniør *Brian Jørgensen* (Fyens Flyveklub), bagermester *Leo Mac van Hauen* og grosserer *A. Nygård Jensen* (Sporsflyveklubben, København). Det danske hold placerede sig som nr. 3 af de 4 deltagende lande. Som dommer fra KDA fungerede civilingeniør *Vagn Prytz*.

Næste Nordiske Motorflyvekonkurrence skal afholdes søndag den 30. august i år. Denne gang er det KDA, der står som indbyder og arrangør.

Den Nordiske Motorflyvekonkurrence kan kun gennemføres ved flyvelotteriets hjælp.

Svæveflyvningen

Trods vanskeligheder har svæveflyveklubberne for 1952 kunnet opretholde deres medlemstal, dog med en tendens til nedgang for 1953. Der blev oprettet en landssvæveflyveklub for interesserede rundt om i landet, og et antal af flyvevåbnets svæveflyvere blev efter særlig aftale tilsluttet som personlige medlemmer.

Ved imødekommenhed fra flyvevåbnet kunne svæveflyveskolen igen afholdes på flyvestation Vandel ,og flyvevåbnet støttede skolen bl.a. ved at stille en KZ-VII og et EON Olympia svæveplan til disposition. Vi er meget taknemmelige for denne hjælp.

Takket være den spanske aeroklubs gæstfrihed lykkedes det at deltage med et hold ved VM i Spanien. Spanierne stillede svæveplaner til rådighed, og vi var nu ikke som to år tidligere i Sverige hæmmede af svæveplaner, der ikke var konkurrencedygtige. Vi opnåede da også tilfredsstillende resultater. Det var desværre ikke muligt for KDA at yde økonomisk støtte til deltagelsen, og udgifterne blev derfor afholdt af deltagerne selv.

Svæveflyvningen i hovedstadsområdet har stadig været stærkt hindret af mangel på egnede flyvepladser, selv om det i eftersommeren lykkedes at få genåbnet Roskilde eksercerplads, som imidlertid ikke kan bruges til begynderskoling. Også i Jylland har der været vanskeligheder. KDA fik dog udvirket, at Ålborg lufthavn fortsat kan bruges. Derimod savner aeroklubben nu en egnet plads, og udbygningen af Vandel vil snart medføre, at den ikke kan bruges hverken til sommerskole eller af de lokale klubber i Kolding og Vejle.

Udsendelsen af SM-blade er fortsat med skolingsnormer for tosædet skoling samt med rekordregler m.m., og der er nu oprettet en officiel protokol over danmarksrekorder i svæveflyvning.

Modelflyvningen

Modelflyvningen har i 1952 kunnet glæde sig over fortsat fremgang i udbredelse. Vi kom op på det største antal klubber og medlemmer, vi nogensinde har haft.

Der blev uddannet 9 nye modelflyveinstruktører rundt i klubberne, hvilket langt fra er nok til at dække behovet. Førsteinstruktøren har aflagt 13 klubbesøg og holdt propagandaforedrag i flere skoler.

Modelflyvernes sommerlejr i Vandel kunne glæde sig over godt vejr og stor deltagelse. Den var i år kombineret med den nordiske landskamp i modelflyvning, som det var vor tur at arrangere. Danmark vandt klassen for svævemodeller, mens Finland vandt med fritflyvende gasmotormodeller. Vore nordiske gæster synes at være glade for arrangementet trods de primitive forhold, vi måtte byde dem på i Vandel.

Modelflyverådet havde nogen vanskelighed med at finansiere både landskamp og deltagelse i verdensmesterskaberne, især da interessen for de sidstnævnte var stigende.

Flyvelotteriet og Tuborgfondet har muliggjort anskaffelsen af denne EON Olympia til Dansk Svæveflyvefond, der vil anvende den på flyveskolen til sommer. Ved planet ses E. Hultmann og B. Halling fra Dansk Aero's Værksted, som har leveret og genopbygget planet.

Modelflyve-Bestemmelserne er udsendt med støtte fra flyvelotteriet.

Mens man tidligere har kunnet betale udgifterne for de udvalgte hold til VM, måtte man i 1952 indskrænke sig til at tilbyde de øverste på »ranglisterne« et beskedent tilskud og tilbyde de efterfølgende, at de kunne deltage på egen bekostning.

Herved løber man en fare for, at Danmark bliver repræsenteret efter økonomiske evner i stedet for efter flyvemæssig dygtighed. Heldigvis modtog alle de pågældende tilbudet, så vi blev repræsenteret af de bedste, selv om de delvis eller helt måtte betale selv.

For at hjælpe lidt på økonomien, vedtog modelflyverepræsentantskabet iøvrigt igen at forhøje kontingenterne fra og med 1953.

Vi placerede os ved vor første deltagelse i VM for linestyrede modeller i Bruxelles overraskende godt, idet en af danskerne fik en andenplads. Ved VM for gummimotormodeller i Sverige nåede de danske deltagere op i midten, mens vi tidligere har ligget i bunden. Og ved VM for svævemodeller i Østrig førte Danmark i begyndelsen, men måtte nøjes med en individuel 4. plads og en holdmæssig tredieplads. Der er dog ingen tvivl om, at vi her stadig ligger blandt verdenseliten.

Der blev udsendt 6 numre af bladet »Modelflyvenyt fra KDA« til samtlige medlemmer, og modelflyvereglerne udsendes nu sammen med dette i løsbladsform. Salget af KDA-modeller er gået godt, og der er udsendt en ny fritflyvende gasmotormodel i den internationale konkurrenceklasse.

Referat af generalforsamlingen

KDA's ordinære generalforsamling afholdtes fredag den 17. april på Hotel d'Angleterre og varede en time.

Formanden, direktør *Hjalmar Ibsen*, bød velkommen og foreslog som dirigent lrs. *Børge Moltke-Leth*, der konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Årsberetningen, hvoraf hovedparten bringes i dette nummer, blev aflagt af generalsekretæren og godkendt uden kommentarer.

Det udsendte årsregnskab blev kommenteret af kassereren, civilingeniør *Leif Prytz*, der påpegede nødvendigheden af at få flyvelotteriet udsolgt for at kunne opretholde virksomheden. På forespørgsel fra bagermester *Jensen*, Århus, svarede formanden, at man ikke fandt tiden moden til en kontingentforhøjelse. Det var rigtigt, at hele virksomheden afhang af flyvelotteriet, og formanden henstillede til alle medlemmer at gøre det yderste for at få udsolgt.

Regnskabet blev derpå godkendt.

Der var ikke indkommet forslag til behandling.

Efter tur afgik ing. Prytz, direktør *Sylvest Jensen* og oberstløjtnant *Michael Hansen*, der ligesom revisorerne *Iver H. Iversen* og *Sv. Abel Hansen* blev genvalgt med akklamation.

På forespørgsel fra direktør *H. H. Laursen*, Viborg, gav generalsekretæren nogle oplysninger om den nordiske motorflyvekonkurrence.

Til slut gav formanden meddelelse om de nye lokaler, som aeroklubben får til huse i, og udtrykte håbet om, at de måtte blive et samlingssted for medlemmerne, ligesom han rettede en tak til alle, der havde hjulpet aeroklubben i det forløbne år.

Med FLYV i Convair 340

Her ses finnernes første Convair 340, som blev demonstreret i København for nylig.

AERO OY, det finske luftfartselskab, har som første europæiske luftfartselskab fået en Convair 340 og satte den ind på sin rute Helsinki—København—Düsseldorf den 19. april. To til ventes i denne måned og indsættes mellem Helsinki og Stockholm. Hermed har Aero OY fået en længe tiltrængt forøgelse af sin materielpark og får flere af sine DC-3 til rådighed for den indenlandske trafik.

Inden OH-LRA blev sat ind på ruten, var den ude på en demonstrationstur. Med den fulgte en række prominente personer, deriblandt den finske trafikminister. Mens passagererne spiste frokost inden den videre færd til Düsseldorf, blev maskinen den 10. april forevist for danske luftfarts-, presse- og rejsebureau-folk.

Som det vil være FLYV's læsere bekendt (nr. 6/52 — side 101 og 3/53 — 45), er Convair 340 en ny type, som er udviklet fra Convair 240, der anvendes af adskillige europæiske selskaber og blev demonstreret i København for første gang for 4½ år siden.

Den nye type har lidt større dimensioner og vægt end den gamle og rummer 44 passagerer i normaludgaven, mens den om fornødent kan indrettes til 56. Fuldvægten er nu 21.3 t.

Den finske var indrettet til 44 i een lang, lys og veludrustet kabine med sæderne anbragt to og to på hver side midtergangen og med et stort vindue til hvert sædepar.

Passagerindgangen er fortil i venstre side gennem en hydraulisk optrækkelig indbygget trappe.

Inden starten bød Aero's direktør, *Nyström,* velkommen gennem det effektive højttaleranlæg, hvorefter kaptajn *Siirilä* og hans andenpilot kørte ud til start. Vinden var nordlig og vejret strålende klart. Der blev nogen ventetid, mens en KZ-III lavede landingsprøver og en Catalina og en Oxford landede samt den elegante Airspeed Ambassador eller Elisabethan (i lufthavnen populært kaldet »den lave«) startede; men så blev det vor tur.

De to 2400 hk Pratt & Whitney R-2800-CB-16 trak os hurtigt op over Kastrup og ind over hovedstaden og dens omegn.

Vi var en tur forude i den rummelige og veludstyrede førerkabine. Blandt de moderne hjælpemidler, maskinen er udstyret med, er et VOR-anlæg.

Efter den lille rundtur over København lagde vi påny an til landing i lufthavnen, og farten blev hurtigt taget af med de vendbare propeller.

Hovedindtrykket af Convair 340 er, at den er en tiltalende, moderne maskine til mellemlange ruter. Den er en logisk videreførelse af Convair 240, og selv om den ikke indeholder revolutionerende fremskridt, vil typen sikkert gøre god tjeneste adskillige år fremover.

— — —

Selv om det er en mellemrutetype, var det dog blevet overført til Europa ad luftvejen og havde klaret strækningen Gander (New Foundland) — Keflavik (Island).

— — —

Med maskinen fulgte vor finske kollega redaktør *P. Virkki* og den kendte gulddiplom-svæveflyver og luftfartsingeniør *Kalle Temmes.*

Deltagerne i handikapløbet til New Zealand

Deltager	Luftfartøj	Motor(er)
British European Airways	Vickers-Armstrongs-Viscount 701	4 Rolls-Royce Dart 505
Custer Channel Wing Corp. (U.S.A.)	CCW-5 Executive	2 Continental SO-470-B
KLM (Det hollandske luftfartselskab)	Douglas DC-6A	4 Pratt & Whitney Double-Wasp CB-17
Mrs. G. T. McKenzie (Australien)	Douglas DC-3	2 P & W Twin Wasp
Royal New Zealand Air Force	Handley Page Hastings C. Mk. 3	2 Bristol Hercules 737
Rausch Aviation (U.S.A.)	Lockheed 18-56 Lodestar	2 Wright 1820-G. 205A.

I sidste nummer gennemgik vi deltagerne i hastighedsløbet. Nu kommer vi til handikapløbet. Her bliver den amerikanske flyvemaskineindustri repræsenteret gennem KLM's tilmeldelse af DC-6A'en, og det skaber igen konkurrence for BEA's Viscount. Dette skyldes, at handikapformlen favoriserer transportluftfartøjerne med stor rækkevidde og stor lasteevne.

Den handikapformel, der bliver lagt til grund for udregningen af hastigheden er V=C:P, hvor C svarer til konstanten 55 W, som er fastsat for propeldrevne luftfartøjer, hvor W er den opgivne fuldvægt, og P er lig med nyttelasten, som medføres under flyvningen.

Det mest særprægede luftfartøj, som deltageri handikapafdelingen bliver den amerikanske CCW-5 Executive. CCW står for Custer Channel Wing Corporation, som er fabrikken, der har bygget det. Det særprægede er, at bæreplanerne inde ved roden er bøjet ned ad som en halvrund fordybning, og i denne »fordybning« er motoren anbragt: deraf ordet »Channel«.

For begge konkurrencer gælder, at den samlede vægt af passagerer skal udgøre mindst 40 % af den samlede nyttelast; vægten pr. passager med bagage sættes til 112 kg (250 lb). Den samlede vægt af passagerer, bagage og fragt skal udgøre mindst 60 % af den samlede nyttelast.

Hvad tankning angår, da er tankning i luften tilladt i hastighedsløbet, hvorimod dette ikke er tilladt i handikapløbet.

Vickers Viscount, som BEA netop har demonstreret i København, og som deltager i New Zealand løbet.

LUFTFRAGT

Vil fragttransport efterhånden blive en bedre indtægtskilde end passagertransport

VERDENSLUFTTRAFIKKEN fortsatte sin fremgang i 1952, og tallene som International Civil Aviation Organization (ICAO) nylig har offentliggjort, viser, at der på regelmæssige luftruter verden over for første gang har været fløjet 1½ milliard kilometer. Antallet af passagerer blev forøget til 45 millioner fra lidt under 40 millioner i 1951, og alle andre betydende statistiske faktorer som passager-kilometer, fragt-ton-kilometer, post-ton-kilometer o.l. steg ligeledes. Ganske vist viser det sig, at den procentvise stigning i 1952 var mindre end i de foregående to år, men det behøver nødvendigvis ikke at betyde, at tempoet i udviklingen fra nu af er blevet langsommere, eller at man er ved at nå et mætningspunkt i lufttrafikken.

Udvidelsen af turistklassen i 1952 skaffede lufttrafikken mange nye passagerer, som var i luften for første gang. Erfaringen har vist, at disse flyvninger er en god propaganda, og at de passagerer, som først har prøvet at flyve, også fortsætter med at flyve. Året 1953 vil ganske givet også fremvise en stærk forøgelse af trafikken i luften, og sådan vil det blive ved. Hvornår mætningspunktet er nået, er ikke godt at vide. I alle de trafikprojekter, der offentliggøres, regnes der med en stigning i trafikken, men ingen har endnu haft mod til at gætte på, hvornår mætningspunktet vil være nået.

ICAO tallene viser, at der i 1952 blev fløjet over 1000 millioner last-ton-kilometer. Det svarer kun til en forøgelse på 4 % i forhold til 1951, hvorimod 1951-tallene svarede til en forøgelse på 16 % i forhold til 1950. Det er jo et noget overraskende resultat i betragtning af de fremtidsperspektiver for luftfragt, som senest foretagne undersøgelser forudsiger.

* * *

Lockheed Aircraft Corporation har fornylig afsluttet en omfattende undersøgelse vedrørende trafikøkonomi, godsmængder o.l. for at kunne danne sig et begreb om, hvor stort markedet for luftfragt inden for USA måtte siges at være. Denne undersøgelse viste, at den nuværende mængde af luftfragt indenfor De Forenede Staters egne grænser kunne forventes at blive fordoblet i løbet af 1954 og femdoblet i 1958, og det er rimeligt at antage, at en lignende udvidelse af luftfragten i verden som helhed også vil finde sted, selv om den måske tager lidt længere tid.

Hertil skal siges, at forholdene indenfor USA er særlig gunstige for en udvidelse af luftfragten i større målestok. Det er et stort industriland med et stort net af indenlandske luftruter, som ikke er hæmmet af toldgrænser og forskellige valutaer. Ikke desto mindre kan man regne med, at forholdene andre steder i verden vil udvikle sig på lignende måde som i USA.

Ifølge Lockheeds undersøgelser vil den indenlandske luftfragt i USA i 1960 være vokset til ca. 2.400 millioner ton-kilometer om året, og det svarer til 2½ gang af den samlede verdens nuværende luftfragt, hvoraf kun den ene trediedel befordres indenfor USA's egne grænser. Hvis de forskellige undersøgelser, der er blevet foretaget, viser sig at være nøjagtige, så vil antallet af luftfragtton-kilometer overstige antallet af passagerton-kilometer i 1959, og Lockheed slutter deraf, at luftfragten i det lange løb vil være en bedre indtægtskilde end passagertrafikken.

I 1958 vil luftfragten udgøre ca. 37 % af en luftrutes samlede indtægter imod de nuværende ca. 20 %. Efter krigens slutning er luftfragten vokset hurtigere end nogen anden form for transport indenfor De Forende Stater, idet forøgelsen i forhold til året 1946 udgør 523 %. I samme periode er luftfragtsatserne blevet reduceret med 52 %, medens fragtraterne for jernbane og vejtrafik er blevet forhøjet med 65 %. Lockheeds undersøgelser siger også, at det potentielle udbytte af et fragtluftfartøj — set fra luftfartselskabets synspunkt — er betydelig større end udbyttet af et passagerluftfartøj, idet fragtluftfartøjet har en årlig netto-indtjeningsevne på 55 % af dets anskaffelsespris, medens passagerluftfartøjets indtjeningsevne kun er 40 %.

* * *

Rapporterne fra Civil Aeronautics Board giver et godt begreb om luftfragtens vækst i USA efter krigen. I sidste halvår af 1945 er der ialt blevet fløjet 2.160.000 tonkilometer fragt. Umiddelbart efter kom en hel del af de militære overskudslagre på markedet, og deriblandt et antal transportflyvemaskiner, som blev købt af en række uafhængige selskaber til brug for fragtbefordring. Nogle af disse selskaber måtte hore op, men der blev dog alligevel ca. 3000 firmaer og enkeltpersoner tilbage, som havde tilladelse til fragttransport ad luftvejen, og i 1950 var tallet på fragt-ton-kilometer steget til 345.619.200. Deraf kunne et enkelt selskab, Slick Airways, tegne sig for 72.980.000 tonkilometer eller 21,2 %.

Slick begyndte sin virksomhed i marts 1946 fra San Antonio i Texas. Dets flåde bestod af ti C-46 Curtiss Commando. Det fik først en almindelig tilladelse til at foretage lejlighedsvise fragtflyvninger, og senere — i 1949 — fik det tilladelse til at foretage regelmæssige fragtflyvninger over visse ruter, som strakte sig fra Californien til Østkysten, og fra Texas til Chicago, hvorved dets fragtruter kom til at anløbe 52 byer.

Idag består Slick's flåde af 21 C-46 og tre Douglas DC-6A. Slick Airways er det første selskab, som tog den specielt byggede DC-6A fragtflyvemaskine i anvendelse; det skete i maj 1951, og resultaterne skal have været særdeles tilfredsstillende — også i økonomisk henseende.

Et andet af de store luftfragtfirmaer i USA er The Flying Tiger Line. Dette firma havde i finansåret 1951—52 en bruttoindtægt på mere end 150 millioner kroner (21.837.496 dollars), hvilket var 40 % mere end året forud. Efter at skatter og et udbytte på 5 % var trukket fra, blev der en nettoindtægt på ca. 10 millioner kroner (1.529.000 dollars).

I øjeblikket foretager dette selskab flere flyvninger end noget andet på Stillehavsluftbroen til Tokio. Af andre grene af dets virksomhed skal nævnes transporten af landarbejdere, militærpersoner indenfor USA, hjemtransporter for regeringen af illegale emigranter, omfattende flyvninger over Nordatlanten til Europa for krigsministeriet og transporten af tusinder af flygtninge til nye hjem over hele verden. The Flying Tigers har endvidere fornylig fået koncession til indenlandsk fragtflyvning. Det råder over 36 tomotorede flyvemaskiner og har nylig bestilt syv Douglas DC-6A.

* * *

The Flying Tiger Line har startet en stor salgskampagne for sin luftfragt, og det benytter herunder de lokale aviser og fjernsynsstationer i omegnen af Los Angeles og San Francisco i størst mulige udstrækning for at propagandere for luftfragt i østlig retning — og man regner med, at denne kampagne nok skal give resultat.

Fragttrafikken har ligesom passagertrafikken vundet indpas på det store marked, og den tid, hvor den civile lufttrafik blev betragtet som luksusbefordring, er forbi.

(Shell Aviation News.)

Fragtudgaven af Lockheed Super Constellation har store åbninger, så den kan lastes og losses samtidig. I gulvet er indbygget et transportbånd til tungere fragtdele. Bestilt til Seabord and Western Airlines atlantruter.

FLYVELOTTERIET 1953 ER STARTET

Det afhænger af DEM, om det bliver udsolgt. — Fine gevinster støtter salget. — Hvem sælger flest?

JA — så er »operation flyvelotteri« i fuld gang, og forhåbentlig varer det ikke længe, inden den fuldstændige sejr er vundet. Hver eneste lodseddel skal være solgt, og det vil også kunne lykkes, når vi alle som een deltager i kampagnen — og kampen for at overbevise publikum om, at flyvelotteriets lodseddel er *den,* man absolut *skal* købe.

Salget begynder den 1. maj, og lodsedlerne må sælges lige indtil den 15. juni. En så lang salgsperiode kan klubberne imidlertid ikke få, fordi der må være et vist tidsrum til rådighed for KDA til afhændelse af eventuelt usolgte lodsedler fra salgsstederne rundt om i landet. Salgsarbejdet i klubberne må derfor sættes i gang med det samme, således at det kan være *sluttet den 28. maj.* Men denne periode skulle også være tilstrækkelig. Jo længere en salgsperiode bliver trukket ud, desto vanskeligere — og mere besværligt — bliver det at holde kampagnen i gang.

Hvis en klub på et meget tidligt tidspunkt skulle blive klar over, at den har vanskeligheder med salget, så *beder vi den indstændigt om at returnere lodsedlerne,* således at de kan blive afsat andetsteds og ikke ligger hen til ingen nytte.

Førsteklasses gevinster

Hovedgevinsten iår er som tidligere nævnt en splinterny Hillman 4-dørs Saloon model 1953 (Minx); den er købt på dollarpræmiering og er klausulfri, således at vinderen kan sælge den, hvis vedkommende ikke ønsker at beholde vognen. Desuden omfatter gevinstlisten en Lambretta Scooter samt følgende tur/retur flyverejser for 2 personer: København—Paris, København—London, København—Oslo og København—Stockholm. For at gøre gevinsterne så tillokkende som muligt, er der denne gang blevet ofret noget mere på indkøbet end nødvendigt var i henhold til justitsministeriets bestemmelser, der kræver gevinster til en værdi af mindst 20.000 kr. Gevinsterne for dette års flyvelotteri repræsenterer en værdi af over 25.000 kroner, og derfor kan man med rette sige, at gevinstlisten er meget fin. Til gengæld er det også nødvendigt at sælge 5000 lodsedler mere, før overskuddet bare kommer op på højde af sidste års. Men med disse præmier skulle det let kunne lade sig gøre.

Flyvelotteriets fornemme førstepræmie er denne dejlige Hillmann Minx kroningsmodel — en 1953-model, der leveres splinterny til den lykkelige vinder. Vis dette billede til kunderne, når De sælger lodsedler.

Salgsorganisationen støttes af præmieforhandlere over hele landet

Vi har organiseret salget på lignende måde som året forud, nemlig gennem klubber, kiosker, boglader samt andre forretninger og institutioner, som vil hjælpe os. Vi håber selvfølgelig, at klubberne vil sælge broderparten, og de vil kunne få en god hjælp til salgsarbejdet, idet British Motors og dets 40 forhandlere hele landet over vil støtte arbejdet. I så at sige samtlige provinsbyer vil det være muligt at koncentrere salget omkring hovedgevinsten på een gang, fordi vognen alle steder står parat til demonstration ved aftale med de respektive forhandlere.

Det samme gælder også Nordisk Dieselauto's forhandlere af Lambretta Scooteren. Vi anbefaler den lokale flyveklub at træffe aftale direkte med de respektive forhandlere om, hvordan salget af lodsedlerne bedst kan støtte sig til Lambretta Scooteren.

Der bliver således flere muligheder for at variere salgsmetoderne, men hvad klubberne til syvende og sidst end måtte bestemme sig for, så henstiller vi meget kraftigt, at alle anstrengelser sættes ind lige fra starten.

I år skal der sælges ud!

Denne frase er også blevet brugt ved tidligere lotterier, men iår *skal* det blive en *realitet!* Med de flotte gevinster skulle det i virkeligheden kunne gå som en leg. Lad det blive en sport at sælge flyvelotteriets lodsedler — uanset hvor hård konkurrencen fra andre lotterier end måtte være.

Der kan findes på mange morsomme og originale salgsmetoder. Det kan gøres indenfor den kreds af foreninger, kontorer, værk-

Denne lækre Lambretta-scooter er flyvelotteriets andenpræmie. Den vil især virke tiltrækkende på kunder blandt ungdommen — og husk selv at beholde en lodseddel. Scooteren er rar at køre til flyvepladsen på!

Hvordan sælger man lodsedler?

Interview med svæveflyversken, der alene solgte mere end de fleste klubber

Signe Skafte Møller, vor eneste kvindelige indehaver af sølvdiplom.

HVEM kan bedre give os gode råd for lodseddelsalget end sidste års rekordsælger, frk. *Signe Skafte Møller*. Som bekendt solgte hun helt alene 2000 lodsedler. Af KDA's samlede medlemstal udgør hun kun 0,3 promille. Men hun solgte over 2½ pct. af samtlige sedler, og af svæveflyvernes samlede indsats klarede hun over 10 pct. Af vore mere end 90 klubber var der kun fire hele klubber, hvis samlede antal medlemmer solgte flere lodsedler end Signe, der er medlem af Landssvæveflyveklubben.

Da hun var inde for at bestille lodsedler til dette års salg, benyttede vi anledningen til at få et lille interview:

— Hvordan sælger man 2000 lodsedler?

— Ved at gøre noget ved det. De sælger ikke sig selv, men skal sælges ved en energisk og målbevidst indsats.

— Solgte du dine lodsedler i hovedstaden?

— Ikke mange af dem, måske de 400. En dag kunne jeg sælge ved at gå gennem strøget med dem. Så duede det ikke mere. Men så var der vinduet, hvor gevinsterne var udstillet. Det var godt. Og så solgte jeg for resten 90 en eftermiddag i toget hjem. Et tog er et af de bedste steder at sælge, hvis man ellers kan undgå konduktørerne. For det er desværre ikke tilladt.

— Hvor kom du så af med resten?

— Ude på landet.

— Det må da være besværligt at sælge i så tyndt befolkede egne frem for blandt byernes tætte skarer?

— Nej, det er ikke så svært. Og så er der den store fordel, at man ikke er overrendt af konkurrerende lotterier på landet.

— Solgte du i landsbyer eller på gårde?

— Begge steder. I landsbyerne er der den fordel, at man kan gå ind i alle husene og opsøge folk. Det kan man ikke i de større byer.

— Er landboerne villige til at købe?

— Ja, enkelte kender lotteriet fra avisen og køber straks. Men de fleste aner ikke noget om flyvning, så dem må man sludre med og fortælle, hvad svæveflyvning egentlig er, og hvorfor man ikke falder ned, når man ingen motor har o. s. v.

— Køber de så?

— Ja, ofte. Men andre kommer med de sædvanlige udflugter som »vi køber aldrig lodsedler« og »vi vinder aldrig«. Men det må man ikke lade sig afskrække af. Man skal bare snakke videre om køerne og kornet og den slags. Så giver det som regel resultat. Tit køber både mand og kone.

— Det må da tage lang tid at sælge på den måde?

— Ikke længere, end det tager at få afslag i 10 huse, hvis man straks giver op.

— Hvor mange solgte du på en dag?

— 150 til 200, en enkelt gang 250.

— Hvordan kom du rundt?

— Jeg cyklede efter i forvejen at have afmærket ruterne på et kort. I selve landsbyerne gik jeg fra hus til hus.

— Kan du give klubberne flere gode råd?

— Ja. Sælg først i byerne, f. eks i forbindelse med udstilling af en Hillman eller scooter. Dernæst tager man de større byer i oplandet, og så finkæmmer man landet, borte fra hovedvejene. Tag en bil og sæt et medlem af i hver landsby og hent dem igen om aftenen. Man skal ikke være 4 mand sammen for at sælge een lodseddel. Men iøvrigt kan man også cykle. Der er dejligt på landet om sommeren. Tag pigen med og få hende til at sælge også.

— Hvis det er regnvejr, duer det vel ikke?

— Den sidste dag ifjor øsede det ned. Jeg manglede 200 lodsedler i at nå de 2000, og jeg *ville* nå dem. Jeg blev gennemblødt, og lodsedlerne blev våde. Men takket være regnvejret var alle mennesker hjemme, og de 200 blev solgt. *PW.*

Flere præmier: Så hyggeligt har præmievinderne det på flyveturene med SAS til Paris, London, Oslo og Stockholm.

steder, fabrikker el. lign., som klubmedlemmerne kender. Og der er gadesalget, salg fra biler, salg foran et udstillingsvindue (f. eks. et af bil- eller motorcykle-forhandlernes) eller inde i selve vinduet. Det vil føre for vidt her at komme ind på de utallige muligheder, der er for at sælge lodsedler, men der er ihvertfald een måde, hvorpå man *ikke* kan sælge: ved *ikke* at have lodsedler på sig.

Hvis vi får udsolgt iår, kan vi til næste år gøre os håb om at få bevilling til endnu flere lodsedler med endnu flottere gevinster og endnu større overskud til klubberne og KDA. Tænk på dette! Og for sidste gang: I år skal der sælges ud — og sælges ud hurtigt!

Held og lykke med salget.

Flyvelotteriet.

Justitsministeriets bestemmelser for salg af flyvelotteriets lodsedler

Til orientering for alle, som skal sælge flyvelotteriets lodsedler, meddeles herved, at justitsministeriet har givet sin tilladelse til lotteriets afholdelse på følgende betingelser:

at omkostningerne ved bortlodningen, bortset fra udgifterne til indkøb af gevinster, ikke overstiger 9.000 kr.,
at lodsedlerne kun sælges til den pålydende pris (d. v. s. 1 kr. pr. stk.),
at der ikke indrykkes bekendtgørelse om bortlodningen i dagblade, bortset fra meddelelse om bortlodningens resultat,
at salget af lodsedler kun finder sted i tiden fra den 1. maj til den 15. juni 1953,
at salget på søn- og helligdage først tager sin begyndelse efter kl. 16,
at gevinsterne ikke ombyttes med pengebeløb,
at gevinsterne, for så vidt disse består af indkøbte genstande, der kan fremstilles her i landet, skal være dansk arbejde,
at der ikke ydes leverandørerne af de bortloddede genstande vederlag for disse i form af lodsedler,
at der ikke ved salget af lodsedler under nogen form ydes provision eller andet vederlag,
at der ikke som forhandlere af lodsedler anvendes børn under 13 år,
at salg af lodsedler ved henvendelse i husene ikke sker ved personer under 18 år,
at en statsaut, revisor forpligter sig til fra bortlodningens begyndelse at kontrollere, at udgifterne ikke overstiger ovennævnte beløb 9.000 kr., samt til at aflægge regnskab til justitsministeriet,
og at iøvrigt de forskrifter, som politiet finder det fornødent at kræve ingttaget, overholdes.

MODELFLYVNING

Flyvedagskonkurrencerne

Resultaterne fra 6. distrikt nåede ikke med i sidste nummer, fordi konkurrencen blev udsat til 15. marts. Her er de:

A 1: Hans O. Hansen (611) 530, Damkjær (611) 508, Knud Larsen (612) 487. — A 2: O. Matthiesen (611) 513, H. O. Hansen (611) 373, H. Poulsen (611) 318.

Konkurrencen fandt sted i Esbjerg lufthavn med 8 deltagere fra 2 klubber.

— — —

Hermed er stillingen for hele landet om flyvedagspokalerne denne:

Svævemodeller (KDA's pokal): Neumann 824, Børge Hansen 806, Arne Hansen 785, Egon Madsen 762 og Julius Hansen 751 sek.

Gummimotormodeller (Zonens pokal): Erik Knudsen 728, Bjarne Jørgensen 317, Widell 196 sek.

Gasmotormodeller (DDL's pokal): J. Chr. Nielsen 463, Steen T. Nielsen 437, Knud Jensen 272 sek.

Der flyves igen den 14. maj.

Lavere kontingent? Ingen annoncer på MB-bladene? Større tilskud til VM? Førsteinstruktørens arbejde mere praktisk udøvende — alt dette var ønsker på repræsentantskabsmødet. Det er alt sammen pengespørgsmål. Uden flyvelotteriet kunne KDA's modelflyvearbejde ikke opretholdes, og kun ved større indsats for salget af lodsedler kan forholdene forbedres.

Windy's byggekonkurrence

Atter i år har Windy arrangeret en byggekonkurrence for egne og andre klubbers medlemmer. Konkurrencen gjaldt holdkapflyvningsmodeller. En dommerkomité bestående af reklamechef *Erling Frederiksen* fra KLM samt *Børge Hansen* og *Kurt Rechnagel* fra modelflyverådet udpegede den 23. marts vinderne, som blev *Uffe Larsen*, *Børge Jørgensen* og *Henning Jönsson*. De tre vindermodeller og flere andre af de særdeles velbyggede modeller var derpå udstillet i vinduet hos KLM's passagerkontor i Shell-huset.

Fik du et diplom eller flere? Når disse kan udstedes gratis, skyldes det støtte fra flyvelotteriet.

Modelflyvning fra solopgang

Hvis vejret tillader det, vil VM for fritflyvende modeller blive fløjet St. bededag den 1. maj i de årle morgentimer. For at mindske termikkens indflydelse, vil konkurrencen begynde allerede kl. 0530 og slutte ved 9-tiden efter de bedste VM-mønstre. Der er større deltagelse end nogensinde — ca. 50 af vore bedste modelflyvere strømmer pr. bus og tog til Odense i natten til den 1. maj. Det bliver en værdig optakt til flyvelotteriet.

12 danske modelflyvere deltog sidste år i verdensmesterskaberne. De bedste af dem fik tilskud fra flyvelotteriet. Skal vi kunne hævde os ved VM, må vi gennem lodseddelsalg skaffe midler til at udsende holdene.

Svæveflyvning

Herning får DM og svæveflyveskolen

Svæveflyverådet besluttede den 12. april at henlægge danmarksmesterskabet og årets svæveflyveskole til Herning flyveplads, og DM-udvalget udnævnte straks *Hans Bie* fra Herning til indkvarteringschef.

Pr. 1. april havde kun følgende tilmeldt sig til DM: *Ebbe Wermuth Jensen*, *Cowboy* og *Weishaupt*. På mødet den 12. regnede man imidlertid med ialt 7 deltagere i mesterskabsklassen og 4 i Baby-klassen, idet bl.a. Herning (2), flyvevåbnet (3) og PFG (2) regnede med at deltage.

Når den første frist for indbetaling af gebyr udløber den 1. maj, vil tilmeldingerne sikkert tegne sig klarere.

Det samme gælder forhåbentlig svæveflyveskolen, hvortil midt i april kun 4 havde meldt sig — alle fra Landssvæveflyveklubben. Så tidligt kan man ikke vide noget om tilgangen, men med DM og flyvning i udlandet til at beslaglægge interessen hos mange, kan det måske knibe med at få deltagere nok til at gennemføre skolen.

Sommerens DM i svæveflyvning gennemføres med støtte af flyvelotteriet.

Vellykket RI-kursus i påsken

Et lille, men vellykket repetitionskursus for instruktører blev i påskedagene gennemført i Ålborg lufthavn med *Cowboy* og *Wetlesen* som lærere. Både lærerne og de fem deltagere var meget tilfredse med kursus. De fem har nu reddet deres flyvelederbevis ud over skæringsdatoen — men ca. 30 flyveledere har endnu ikke været på RI og burde i store strømme melde sig til de to kursus på flyveskolen til sommer. Ellers vil det se sort ud for mange klubber efter 1. januar.

Cowboy udtaler iøvrigt, at dette kursus i høj grad viste, at disse RI-kursus er meget nødvendige.

50 lodsedler i lommen i salgsperioden sælger sig selv — men ikke, hvis de ikke bliver trukket frem og tilbudt ved enhver lejlighed — og der er lejligheder mange gange hver dag.

Første resultater i flyvedagskonkurrencerne

I påsken lagde mange klubber ud og påbegyndte årets svæveflyvning. Vejret var dog ikke til de store resultater, men 2. påskedag fløj Aviators formand, *Kaj V. Petersen*, dog 80 minutter og 425 m højdevinding, hvilket er de første resultater fra flyvedagskonkurrencerne. I den kommende måned begynder konkurrencerne sikkert for alvor.

Vigtig meteorologi-rapport fra OSTIV

De betydningsfulde videnskabelige og tekniske foredrag, der blev holdt på sidste møde i OSTIV sammen med VM i Madrid sidste sommer, er nu ved at blive trykt.

Meteorologi-foredragene bliver udgivet som en „Meteorological Monograph" af American Meteorological Society og vil koste omkring 4 dollars (ca. 28 kr.).
De tekniske foredrag udgives af OSTIV, fylder 120 sider og vil koste ca. 0,80 dollars (ca. 5,60 kr.).

Da KDA skal videresende sin ordre til OSTIV om få dage, så OSTIV ved, hvor mange der skal trykkes, beder vi alle interesserede om *omgående* at indsende bestilling til KDA, Østerbrogade 40, Kbh. Ø.

FLYVEVÅBNET

Den danske New Zealand-flyver

Flyvevåbnet har nu udnævnt flyverløjtnant *Flemming Kofod-Jensen* til at føre den danske Republic Thunderjet i New-Zealand-hastighedskonkurrencen. Kofod-Jensen var med på det første hold, som sidste sommer afgik fra flyvevåbnets officersskole, og han er nu næstkommanderende ved eskadrille 725 i Karup.

Flyveulykken på Bornholm

Torsdag den 19. marts forulykkede en Airspeed Oxford fra flyvevåbnet i nærheden af Rytterknægten på Bornholm, idet den i tåget vejr fløj ned i en skov. Maskinens fører, kaptajnløjtnant *N. B. Larsen*, og hans ledsager løjtnant *Stier Andersen* fra Bornholms værn, blev dræbt. N. B. Larsen var militærflyver fra 1937.

Kvindeligt Flyvekorps

På flyvestation Vedbæk stiftedes i flyverkommandoen den 28. marts 1953 efter indhentet godkendelse fra forsvarsministeriet en kvindelig forening omfattende flyvevåbnets område og svarende til hærens og søværnets kvindelige foreninger.

Foreningens navn er: „Kvindeligt Flyvekorps" (KFK).

Korpsets formål er at udføre aktiv hjælpetjeneste for flyvevåbnet overalt, hvor det måtte ønskes.

Bestyrelsens sammensætning er følgende:

Fru *Harriet Førslev*, æresmedlem,
Fru *Else Martensen-Larsen*, fg. korpschef og formand,
Fru *Eddy Grønbech*, fg. basisleder, FLST. Karup,
Fru *Lulla Lucas*, fg. sektionsleder, staben FLST. Vedbæk,
Fru *Agnete Leschly*, fg. sektionsleder til rådighed for staben,
Fru *Birthe Bendix Sørensen*, repræsentant for FLST. Værløse,
Fru *Elfie R. Hansen*, repræsentant for FLST. København,
Frk. *Ellen Ingvorsen*, repræsentant for FLST. Avnø,
Frk. *Marie Schaumann*, pressesekretær,
Fru *Tanja Grønning*, repræsentant for luftmeldekorpset.

Flyverkommandoens forbindelsesofficer til korpset er oberstløjtnant *G. C. U. Grüner*.

Som medlem kan optages enhver kvinde, som

a) er fyldt 18 år,
b) er ustraffet og uberygtet samt uangribelig i national henseende,
c) har dansk indfødsret,
d) er egnet til tjeneste, herunder i fysisk henseende.

Foreningen er såvel ved optagelsen som senere berettiget til at fordre attestation fra en af foreningen udpeget læge for, at vedkommende har tilfredsstillende helbred.

Flyverkommandoen kan efter indstilling dispensere fra kravet om dansk indfødsret.

Optagelse af medlemmer skal i hvert enkelt tilfælde godkendes af vedkommende hjemmeværnsdistriktsudvalg.

Luftmeldekorpsets kvindelige medlemmer kan efter tilfredsstillende gennemgang af luftmeldekorpsets 1. klasse optages som som medlemmer af Kvindeligt Flyvekorps. Medlemsskabet er af udelukkende foreningsmæssig betydning, idet administration, kommandoføring og uddannelse udøves af luftmeldekorpset.

Foreningen kan optage æresmedlemmer, men optager iøvrigt kun aktive medlemmer.

Trafikflyvenyt

I Vickers Viscount over København

Den 15. i forrige måned havde Københavns Lufthavn, Kastrup, besøg af BEA's nye Vickers Viscount. Denne hypermoderne luftliner vakte berettiget interesse hos alle, der var inviteret på en flyvetur over København og Falsterbo. Det var en rummelig kabine, hvor man sad behageligt, og hvor man intet mærkede til vibrationer takket være de fire turbinemotorer. De meget store vinduer i den tryktætte kabine gav et glimrende udsyn for hver eneste af de 47 passagerer, som var med på turen. Og den fløj hurtigt. Marchfarten er ca. 525 km/t. Den bliver taget i brug på ruten København—London den 1. juli.

(Se iøvrigt „Med FLYV i Vickers Viscount" i FLYV nr. 5/1950, s. 97.)

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup

Tallene for marts måned var følgende:

ank. passagerer på ruter	8.498
afg. „ „ „	9.044
ialt.....	17.542
transitpassagerer	21.454
andre passagerer	930
ialt..	39.926

I tallet for transitpassagerer er den samme passager medtaget to gange, nemlig ved ankomst og afgang.

SAS pladsbestilling samles i København

SAS's pladsbestilling — også kaldet booking — er fra april måned blevet koncentreret i København, hvor en stab på ca. 90 personer disponerer over de 2221 pladser, som SAS's samlede flåde råder over. Booking'en i København har overblik over al udgående trafik fra Skandinavien, og den kontrollerer pladsbestillingen på praktisk talt alle SAS-ruter verden over. Det er en meget stor organisation, der bl.a. betjener sig af fjernskrivercentral med direkte forbindelse til alle de vigtigste SAS-stationer.

KLM's sommerfartplan

Ligesom de øvrige selskaber indførte KLM turistklassen på ruterne i Europa og den nære orient den 1. april. Convair 240 maskinerne bliver til turistklassebrug ikke udstyret med flere sæder end de sædvanlige 40.

Som bekendt ynder luftfartsselskaberne at reklamere med, hvor mange lande og byer, de beflyver. KLM kunne med stolthed berette, at man nu har nået by nr. 100 og endda var kommet videre, idet der i sommer opretholdes et rutenet på 225.000 km til 103 byer i 66 lande med en flåde på ca. 70 trafikmaskiner.

I andet halvår af dette år forøges flåden med 6 Convair 340, 2 DC-6A og 9 af de 13 bestilte Lockheed Super-Constellations med Wright Turbo-Cyclone motorer. KLM regner ikke med at få jetflyvemaskiner de første 5—6 år, men er klar til at tage konkurrencen op med dem. Når Super-Constellation til sin tid indsættes på Sydafrikaruten, vil den effektivt kunne konkurrere med Comet, idet den takket være sin længere rækkevidde kan nøjes med een mellemlanding og derved — trods væsentlig lavere rejsehastighed — kan flyve ruten 1 time hurtigere.

PS: Foruden de ovenfor omtalte 6 Convair 340 har KLM først i april bestilt endnu 6 til levering sidst i 1953 og først i 1954.

De foredrag, der har været afholdt i motorflyvekluberne landet over, har været arrangeret med støtte fra flyvelotteriets overskud.

PRIVATFLYVNING

Københavns privatflyveplads

Sidst i marts afholdt Skovlunde-bestyrelsen et pressemøde og redegjorde for flyvepladsens vanskeligheder. Københavns kommune har som bekendt støttet pladsen og giver et årligt tilskud til dens drift på 40.000 kr., men der er brug for yderligere ca. 20.000 kr. Skovlunde-konsortiet har gennem luftfartsdirektoratet søgt finansministeriet om støtte, men har fået afslag. Endvidere har man forgæves søgt at få hjælp fra Frederiksberg og Gentofte, hvor en stor del af privatflyverne bor. Situationen så derfor ikke godt ud; men forhåbentlig findes der en løsning, så København ikke mister den flyveplads, som er så meget mere nødvendig, som lufthavnen ikke kan tage trafikken med små maskiner uden radio.

På mødet udtalte man, at hvis Skovlunde blev lukket, var Malmøs lufthavn Københavns nærmeste privatflyveplads. Det lyder paradoksalt; men en kendt norsk privatflyver kunne på vej til København sidste sommer ikke blive klareret til lufthavnen eller Skovlunde, da der dengang ikke var toldmuligheder her, men blev i Gøteborg faktisk henvist til Malmø!

Afholdelsen af de mange teorikursus landet over har kun været muligt, fordi flyvelotteriet har kunnet yde tilskud til disse kursus.

Hvad spørgsmålene viste

KDA udsendte i december spørgeskemaer til samtlige klubber for at fortsætte undersøgelserne af klubbernes betydning for flyvevåbnet m.m. Trods disse undersøgelsers betydning svarede kun 50 af 94 klubber herpå. Det var 23 af 52 modelflyveklubber 23 af 28 svæveflyveklubber (fint) og 4 af 14 motorflyveklubber.

Undersøgelsen gav følgende resultater:

15 af modelflyveklubbernes medlemmer blev i 1952 svæveflyvere.

7 af model- og svæveflyveklubbernes medlemmer blev i 1952 privatflyvere. Heraf er 2 dog endnu ikke færdig-uddannet og 1 var i forvejen militærflyver.

2 af motorflyveklubbernes medlemmer fik erhvervsflyvercertifikat og 4 blev ansat som piloter i SAS.

1 klubmedlem blev ansat som ingeniør i luftfartsdirektoratet, 1 som ingeniør i SAS og 1 som trafikelev i SAS.

12 klubmedlemmer trådte ind i flyvevåbnet for at uddannes til militærflyvere. Endvidere trådte en søn af et medlem ind, mens to medlemmer søgte, men dumpede ved lægeprøven.

4 trådte ind ved flyvevåbnet for at uddannes til flyvermather.

3 trådte ind i andre stillinger (1 linkinstruktør, 1 flyveleder, 1 svejser).

9 medlemmer aftjente deres værnepligt ved flyvevåbnet.

2 motorflyvere begyndte at svæveflyve.

De virkelige tal er formodentlig noget større, da ikke alle klubber har svaret, ligesom nogle klubber jo kan have glemt eller ikke være vidende om medlemmer, der skulle være påført. Men så store multiplikationsfaktorer som sidste år, hvor undersøgelsen gjaldt alle årene efter krigen, kan man naturligvis ikke med rimelighed anvende.

Når vi nu gennemfører årlige undersøgelser, skulle de blive ret pålidelige, og man kommer ikke uden om, at klubberne har en vis betydning som „rekrutteringsbasis" for militær og civil flyvning. På den anden side er den næppe så stor, som klubberne ofte går og tror. At den kunne blive væsentlig større, hvis klubberne med dette formål fik støtte fra staten som i mange andre lande, er en helt anden sag.

Diverse

Povl Jensen hædres

Efter indstilling fra KDA har FAI vedtaget at tildele luftkaptajn i SAS *Povl Jensen* det nystiftede Paul Tissandier diplom for året 1952.

PFG i Norge

PFG har i påsken haft den traditionelle ekspedition på Steinsfjorden i Norge med Fi-1'en. Desværre tillod vejret ikke nogen flyvning af betydning, mens det få dage før naturligvis havde været fremragende, så f. eks. en svensk klub med eet plan havde haft 40 timers flyvning på en uge.

Har tante Rasmine fået sin årlige lodseddel? Og onkel Tobias, som plejer at købe 5? De må alle have lejlighed til at vinde en Hillman eller en Scooter — samt til at støtte den gode sag, som flyvelotteriet er. —

Royal Danish Air Force

Iflg. Notam-Danmark er der i telekommunikationstjenesten blevet indført forkortelsen RDAF for Royal Danish Air Force.

SBA-anlægget i Kastrup nedlægges

Iflg. Notam-Danmark vil SBA-anlægget i Københavns lufthavn fra 1. juni blive nedlagt.

Dansk flyver i USA udmærket

Påny har en dansk flyveelev udmærket sig i USA. Det er den 23-årige sergent *Steen Rankin Hansen* fra Langeland, hvis instruktør på Laredo AFB i Texas betegner ham som den mest lovende flyveelev, han har haft i 16 år. Instruktøren roser hans personlige og militære egenskaber og betegner ham som en storartet repræsentant for sit land.

Generalløjtnant *Førslev* har sendt Hansen et brev og udtalt sin glæde over rapporten over ham.

Lockheed T-33 til flyvevåbnet

I sidste måned fik flyvevåbnet den første af en serie Lockheed T-33 (tosædet Shooting Star).

I stedet for raketter, der sidder udvendigt under planerne, bygges nu i stigende grad installationer som på denne North American F-86D Sabre med indtrækkeligt raketudstyr.

Internationale signalbestemmelser

Da andre end de aktive motorflyvere interesserer sig for signalreglerne, bringer vi dem her fra Notam-Danmark

Efterfølgende signalbestemmelser, der er et uddrag af „Rules of the Air", Anneks 2 til konventionen angående international civil luftfart, gælder indenfor de stater, der ligesom Danmark er medlem af ICAO.

1. *SIGNALER FOR KONTROL AF FLYVEPLADSTRAFIK.*

1.1. *Lyssignaler.*

1.1.1. Fra kontroltårn til:

Lys rettet mod pågældende luftfartøj	Luftfartøjer i luften	Luftfartøjer på jorden
Fast grønt	TILLADT AT LANDE	TILLADT AT STARTE
Fast rødt	GIV PLADS FOR ANDET LUFTFARTØJ OG FORTSÆT I LANDINGSRUNDEN	STOP
En række grønne blink	VEND TILBAGE FOR AT LANDE*)	TILLADT AT KØRE
En række røde blink	FLYVEPLADSEN UEGNET FOR LANDING; LAND IKKE	FORLAD LANDINGSOMRÅDE I BRUG
En række hvide blink		VEND TILBAGE TIL UDGANGSSTEDET PÅ FLYVEPLADSEN
Rød lyskugle	LANDING IKKE TILLADT I ØJEBLIKKET, UANSET TIDLIGERE INSTRUKSER	

*) Tilladelse til at lande vil derefter blive givet ved hjælp af fast grønt lys.

1.2. *Landingsforbud.*
En vandret anbragt rød, kvadratisk flage med gule diagonaler betyder, at landing på flyvepladsen er forbudt, og at forbudet sandsynligvis vil være af længere varighed.

1.3. *Iagttagelse af særlige forsigtighedsregler under indflyvning og landing.*
En vandret anbragt, rød, kvadratisk flage med en gul diagonal betyder, at der på grund af manøvreområdets dårlige tilstand eller af andre årsager skal udvises særlig forsigtighed under indflyvning og landing.

1.4. *Anvendelse af baner og rulleveje.*

1.4.1. En vandret anbragt hvid flage af form som en håndvægt betyder, at start, landing og kørsel med luftfartøjer udelukkende skal foregå på baner og rulleveje.

1.4.2. En vandret anbragt hvid flage af samme form som den i 1.4.1. beskrevne håndvægt, men forsynet med en sort stribe tværs over hver af håndvægtens cirkulære flader og vinkelret på dennes skaft betyder, at start og landing med luftfartøjer udelukkende skal foregå på baner, hvorimod andre manøvrer kan foretages udenfor baner og rulleveje.

1.5. *Uanvendelige dele af manøvreområdet.*
Ensfarvede kors af en iøjnefaldende farve, helst hvid, anbragt vandret på manøvreområdet angiver et område, som er uanvendeligt for luftfartøjer.

1.6. *Start- og landingsretning.*

1.6.1. Følgende signaler, anvendt sammen eller hver for sig, angiver den retning, i hvilken luftfartøjer skal starte eller lande, på følgende måde:
1) Et vandret anbragt hvidt eller orangefarvet landings-T betyder, at start og landing skal foretages i en retning parallel med T-ets stamme og mod overliggeren.
2) En tresidet, liggende pyramide, der set fra grundfladen mod spidsen er orange- eller sortfarvet på venstre side og hvid eller aluminiumsfarvet på den højre side (fig. 7) betyder, at start og landing skal foretages i den retning pyramiden peger.

1.6.2. En sort kugle, hejst i en mast og synlig for luftfartøjer på manøvreområdet, betyder, at oplysning om startretningen skal indhentes fra kontroltårnet.

1.6.3. En hvid eller orangefarvet, cirkulær flage anbragt vandret ud for overliggeren på et landings-T i stammens forlængelse er et opmærksomhedssignal, som angiver, at samme retning ikke anvendes for alle starter og landinger.

1.6.4. Et tocifret tal, anbragt lodret på eller i nærheden af kontroltårnet, angiver overfor luftfartøjer på manøvreområdet startretningen, udtrykt i misvisende dekagrader.

1.7. *Højrehåndstrafik.*
En mod højre afbøjet pil af iøjnefaldende farve, anbragt vandret på et signalområde eller for enden af bane eller landingsfelt i brug, betyder, at drej udenfor landingsarealet umiddelbart efter start eller før landing skal udføres til højre.

1.8. *Tårnkontrollens meldekontor.*
Bogstavet „C" i sort på gul bund, anbragt lodret, angiver overfor luftfartøjer på manøvreområdet det sted, hvortil rapporter vedrørende flyveledelse afgives.

Efterretninger for luftfarende nr. 8/1946 er hermed annulleret.

*

Opstartning af landflyvemaskiner og amfibier (på landjorden)

A. *Maskiner med hjulbremser.*
Ved opstart skal parkeringsbremserne være trukket an, så de blokerer landingshjulene. Er bremserne ikke så effektive, at de kan holde luftfartøjet i ro med motoren (motorerne) på fuldgas, skal stopklodser anbringes for hjulene. Disse kan dog undlades i tilfælde af, at der under opstarten findes en person med fornødent kendskab til luftfartøjet på førersædet (flyver eller mekaniker).

B. *Maskiner uden hjulbremser.*
Ved opstart skal luftfartøjet altid være sikret med stopklodser for hjulene.

Bøger

„Teknikkens vidundere i fartens tidsalder" af Edgar B. Schieldrop. Gyldendal, 26 hæfter à 3,75 kr. 1248 sider med over 1000 illustrationer.

Gyldendal har påbegyndt udsendelsen af en ny udgave af den norske professor *Schieldrops* værk, der udsendtes midt i trediverne. Siden da er der sket en enorm udvikling i teknikken, der berettiger udsendelsen af en stærkt revideret udgave.

Den danske udgave er gennemset af en række fagmænd, flyvningen således af kaptajn *John Foltmann*. Afsnittet om flyvemaskinen kommer i andet bind. I det første hæfte, som indledes med nogle betragtninger over teknikkens rolle i menneskehedens skæbnedrama, har civilingeniør *Per Kampmann* skrevet forordet til den danske udgave af værket.

Verdensrummets Erobling af E. O. Errebo-Knudsen, Leo Hansen og Julie M. Vinter Hansen. Hans Reitzels Forlag. 79 sider.

Bogen, der er udkommet i serien „Mennesket og Naturen", er den første bog, skrevet af danske videnskabsmænd — og overhovedet den første bog på dansk — om mulighederne for rejser bort fra jordens atmosfære og videre til andre planeter.

Det er ikke nogen fantasiroman i lighed med Science Fiction-genren, men udelukkende en realitetsbetonet redegørelse for de problemer, der knytter sig til rumfartens muligheder. Civilingeniør *Leo Hansen* skriver om den tekniske side af problemet og om fremtidsperspektiver, observator ved universitetets astronomiske observatorium *Julie Vinter Hansen* fortæller om rumfartens astronomiske side, og overlæge i flyvevåbnet, dr. med. *E. O. Errebo-Knudsen* skriver om, hvorledes de vanskeligheder kan løses, der vil opstå, når menneskelegemet er uden for jordens beskyttelse.

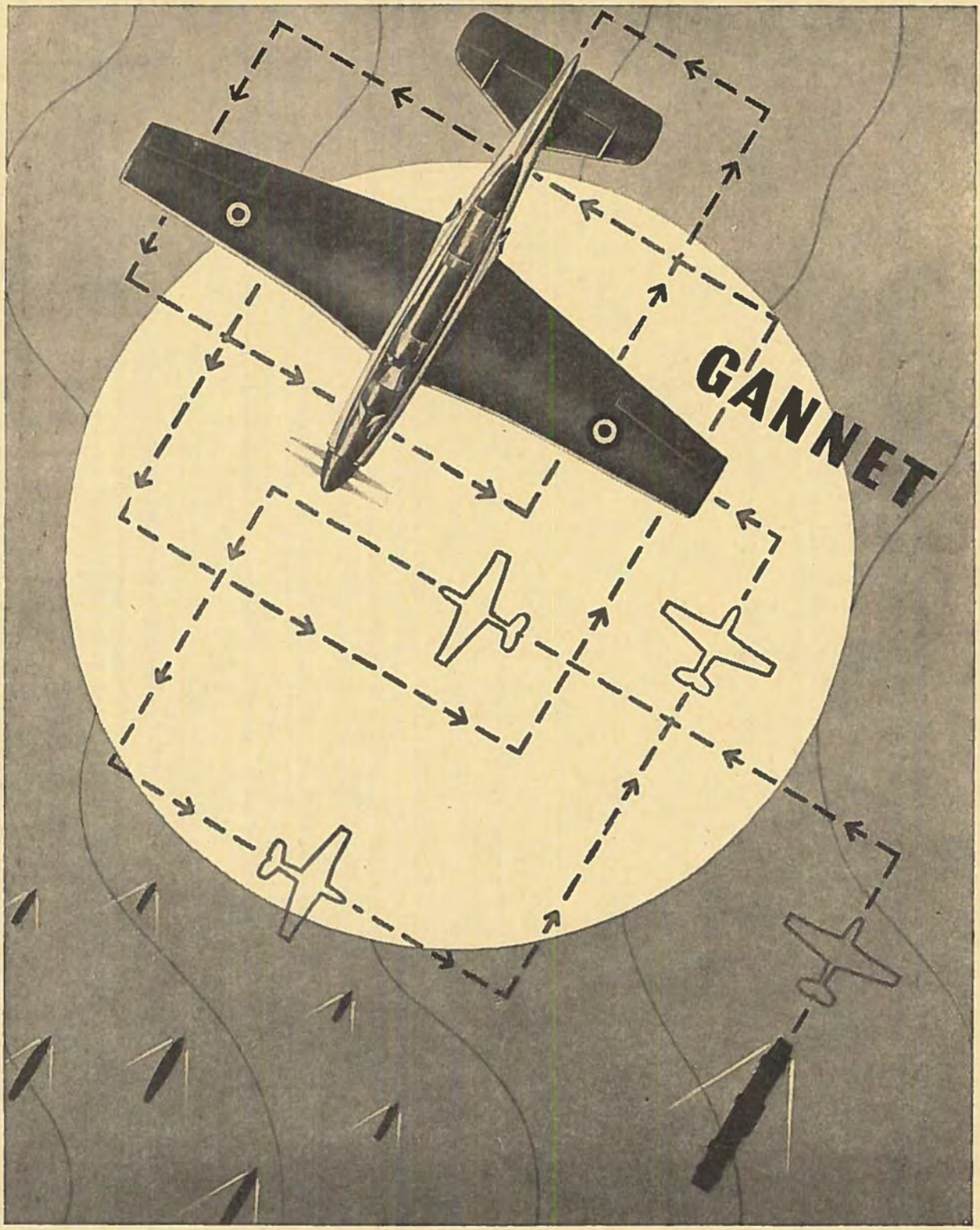
Det er en interessant bog, som ganske givet vil interessere mange af FLYV's læsere.

„På opdagelse i verdensrummet" af Arthur Clarke, Hasselbalchs forlag. 174 sider. Pris kr. 12,75.

Forfatteren er en velkendt engelsk astronom og præsident for „Det britiske interplanetariske selskab". På et rent videnskabeligt grundlag — men forståeligt for enhver uden forudsætninger — gør han i denne bog rede for de store vanskeligheder og enorme muligheder, der er forbundet med rejser til månen, planeterne og stjernerne. Indholdet omfatter i store træk følgende: Hvorledes raketter kan fungere i det lufttomme rum uden for jordatmosfæren; Er der liv på månen? Hvorledes kommer fremtidens rumstation til at se ud? Kan atomenergien bringe os ud i verdensrummet? Vil månen få strategisk betydning? Kan man forudse, hvad der kræves for at bygge en Mars-koloni?

Alle disse — og utallige andre — problemer belyses klart på baggrund af videnskabens sidste landvindinger. Det er en interessant og tankevækkende bog.

De bedes sende mig (understreg de ønskede bøger):
Rudel: Stuka Pilot (eng.) 259 s. 15.00
Andersson: KALLA KRIGETS FLYG, svensk fjernkendingsbog, 226 s., ill. ... 11.90
OBSERVERS BOOK OF AIRCRAFT, 280 s. foto og silhuetter 6.00
Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955



FAIREY

THE FAIREY AVIATION CO. LTD · HAYES · MIDDLESEX

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

CIVILE DANSKE GLIDE- OG SVÆVEPLANER

Oversigt over danske glideplaner pr. 31.12. 1952

Klub	OY-	Type	Byggeår	Starter	Timer
Århus	79	SG-38	45	2800	—
Aviator	58	SG-38	46	2551	117
—	125	2 G	51	750	40
Birkerød	115	SG-38	50	705	—
Bornholm ..	94	SG-38	46	1231	25
— ..	116	SG-38	46	1894	41
Esbjerg	84	SG-38	45	1408	27
Falster	108	SG-38	46	—	—
Frederikshavn	81	SG-38	45	1321	32
—	100	2 G	46	4099	—
Herning	59	SG-38	41	2020	52
—	98	Polyt	46	2404	58
Køge	60	SG-38	44	682	14
Nykøbing S.	101	SG-38	46	573	8
Næstved	107	SG-38	48	1129	11
Odense	121	2 G	50	729	35
Polyteknisk ..	65	Polyt	44	4604	91
Ringsted ..	86	SG-38	46	5278	98
Silkeborg ..	97	SG-38	46	1969	52
— ..	123	2 G	50	1644	78
Slagelse	102	SG-38	47	742	12
Sportsflyvekl.	70	SG-38	43	1985	46
Struer	99	SG-38	47	2500	—
Vejle	118	Polyt	49	748	23
Viborg	96	SG-38	46	2256	64
—	119	2 G	49	1210	47
Kolding	73	SG-38	45	(1750)	(44)
Nakskov	114	SG-38	47	362	11
Svæveflyvefond	54	KZ-G1	43	5083	83
—	106	SG-38	47	744	—

Oversigt over danske svæveplaner pr. 31.12. 1952

Klub	OY-	Type	Byggeår	Starter	Timer
Århus	90	Baby 2b	46	3600	—
—	DUX	Baby 2b	43	1300	—
—	DOX	Hü 28	43	159	180
Aviator	AXA	Baby 2b	47	2300	230
—	AXL	Baby 2b	50	460	79
Birkerød	AXG	Baby 2b	47	966	—
—	DIX	Rhönbuss.	43	332	—
Bornholm	50	Baby 2b	42	3130	164
Esbjerg	93	Baby 2b	46	1111	100
—	AXK	Baby 2b	50	180	25
Falster	117	Baby 2a	49	(189)	(17)
Frederikshavn	113	Hü-17	47	—	—
Havdrup	68	Baby 2b	45	1539	262
Herning	AXC	Baby 2b	47	2735	321
—	MUX	Mü-13d	44	595	228
Kolding	39	Asiago	42	(1618)	(154)
Køge	89	Baby 2b	46	271	14
Nykøbing S.	AXE	Baby 2b	48	630	56
Næstved	124	Baby 2b	50	807	72
Odense	AXB	Baby 2b	47	2461	327
Polyteknisk	XEX	Baby 2b	47	1938	292
—	XIX	Fi-1	45	322	232
Randers	120	Baby 2b	49	372	50
Ringsted	87	Baby 2a	46	3272	339
—	122	Baby 2a	50	423	72
—	AXN	Baby 2b	51	199	48
Silkeborg	DAX	Baby	39	1218	167
Slagelse	44	Baby 2a	42	2351	178
—	AXF	Baby 2b	48	584	149
Sportsflyvekl.	82	Baby 2a	45	1572	83
—	AAX	Baby 2b	43	1074	79
—	DXO	Baby 2b	43	1926	158
Stamgruppen	DXI	Baby 2b	46	—	—
—	DXA	Rhönbuss.	45	—	—
—	DEX	Olympia	39	—	—
—	DYX	Delfin	39	—	—
Vejle	76	Baby 2a	45	964	116
Viborg	103	Baby 2b	46	938	89
Svævefl.fond	AUX	Baby 2b	47	1674	251
—	BUX	Baby 2b	48	1124	242
—	DXE	Gö-4	45	582	68
Eli Andersen	AXH	Hü-17			

I det foredrag om »Udviklingslinier i dansk svæveflyvning«, som undertegnede holdt ved repræsentantskabsmødet i Odense, er der samlet en del oplysninger om vore planer, og nogle af dem gengiver vi her.

Glideplaner: Der har siden 1938 været registreret 77 ensædede skoleglidere, nemlig 35 SG-38, 18 Stamer & Lippisch, 9 unionsglidere, 5 Grunau 9, 4 Polyt, 3 Gumpert, 2 Zögling og 1 KZ-G1. Hertil kommer 5 tosædede 2 G. Som det fremgår af tabellen, var der ved nytår 30 af disse glideplaner tilbage (hvortil nok kommer en del vrag og rester rundt omkring). Af disse 30 er de 21 af typen SG-38, 5 er 2G, 3 Polyt og 1 KZ-G1.

Deres byggeår ligger mellem 1943 og 1951. Gennemsnitlig er de fra 1946, altså 7 år gamle. Antallet totale starter og flyvetimer er værd at studere nærmere. Det viser sig, at der er stor forskel på klubbernes udnyttelse af planerne. Gennemsnitlig har de fløjet 1886 starter og 45 flyvetimer. Pr. år bliver det 270 starter og 6½ flyvetime. Det svarer kun til ca. 10 flyvedage og er altså ikke nogen god udnyttelse. Hver klub kan nu undersøge, om dens udnyttelse ligger over eller under gennemsnittet.

Øvelsesplaner: Disse er i overvældende grad standardiseret på Grunau Baby, som er bygget her gennem 17 år. Der har ialt været registreret 41 af denne type (10 af versionen IIa, 31 af IIb) og endvidere 1 Kassel 20, 1 Wolf, 3 Hü-17 og 1 Asiago. Tilsammen 47. Som det fremgår af tabellen, var der ved nytår 34 øvelsesplaner, nemlig 31 Grunau Baby, 2 Hü-17 og 1 Asiago med byggeår fra 1939—51.

Også deres gennemsnitlige byggeår ligger sammen med svæveplanernes på 1946. Gennemsnitlig har de fløjet 1220 starter og 151 timer. Eller pr. år 175 starter og 21½ time. Heller ikke imponerende tal. Et plan til 10.000 kr. med en levetid på 10 år kommer alene i afskrivning til at koste 46½ kr. pr. flyvetime! Prøv selv at regne ud, hvor meget jeres plan hidtil har kostet pr. start og flyvetime i forhold til anskaffelsesprisen.

London Gliding Club har tre planer, som er bygget efter krigen, og som alle har fløjet over 100 timer hver. Men de har også en skrænt. Vi vil ikke på fladland kunne nå så højt op som i skrænterræn, men vi bør stræbe efter at opnå en bedre udnyttelse af materiellet.

Svæveplaner: Et sørgeligt kapitel. De fleste burde henregnes under øvelsesplanerne. De 8 planer omfatter 1 Gö-4, 2 Rhönbussard, 1 Mü-13d, 1 Hü-28, 1 Fi-1, 1 DFS Olympia og 1 Delfin. Deres gennemsnit er medregnet under øvelsesplanerne, men disse egentlige svæveplaner er endnu ældre end gennemsnittet af glide- og svæveplaner, nemlig fra 1943. Ti år! Specielt at udregne deres årlige udnyttelse har liden værdi, så længe vi ikke har Stamgruppens tal.

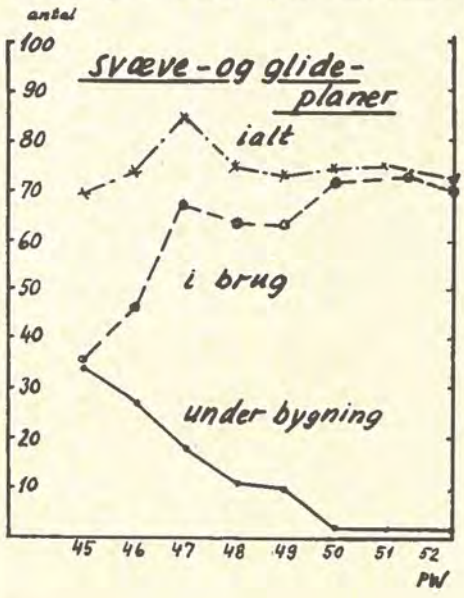
Den havarerede Hü-28 er, som det fremgår, det eneste plan med en gennemsnitlig flyvetid på over en time pr. start.

Heldigvis er der tegn på forbedringer i statistikken for svæveplaner. I år kan vi forhåbentlig tilføre registret to Olympia, 1 gammel Kranich og en splinterny Spatz. Men selv da har vi ikke et eneste svæveplan med så gode præstationer som 1938-typen Weihe, der til og med 1950 dominerede internationalt for ifjor at blive overgået af andre typer.

En kedelig udvikling: Som figuren viser har det samlede antal planer været nogenlunde konstant siden 1945. Dengang var der 35 i brug og 34 under bygning. Siden er antallet af planer i brug steget, men antallet af planer under bygning gået ned, så nybygningen næsten er stoppet. D.v.s. at det samlede materiel forældes år for år og falder i værdi, hvis ikke vi gør noget alvorligt for at modvirke denne udvikling.

Planerne har iflg. statistikken en værdi på 370.000 kr. (klubbernes samlede gæld er 80.00 kr.), men genanskaffelsesværdien er nok det dobbelte af den vurdere værdi.

P. W.

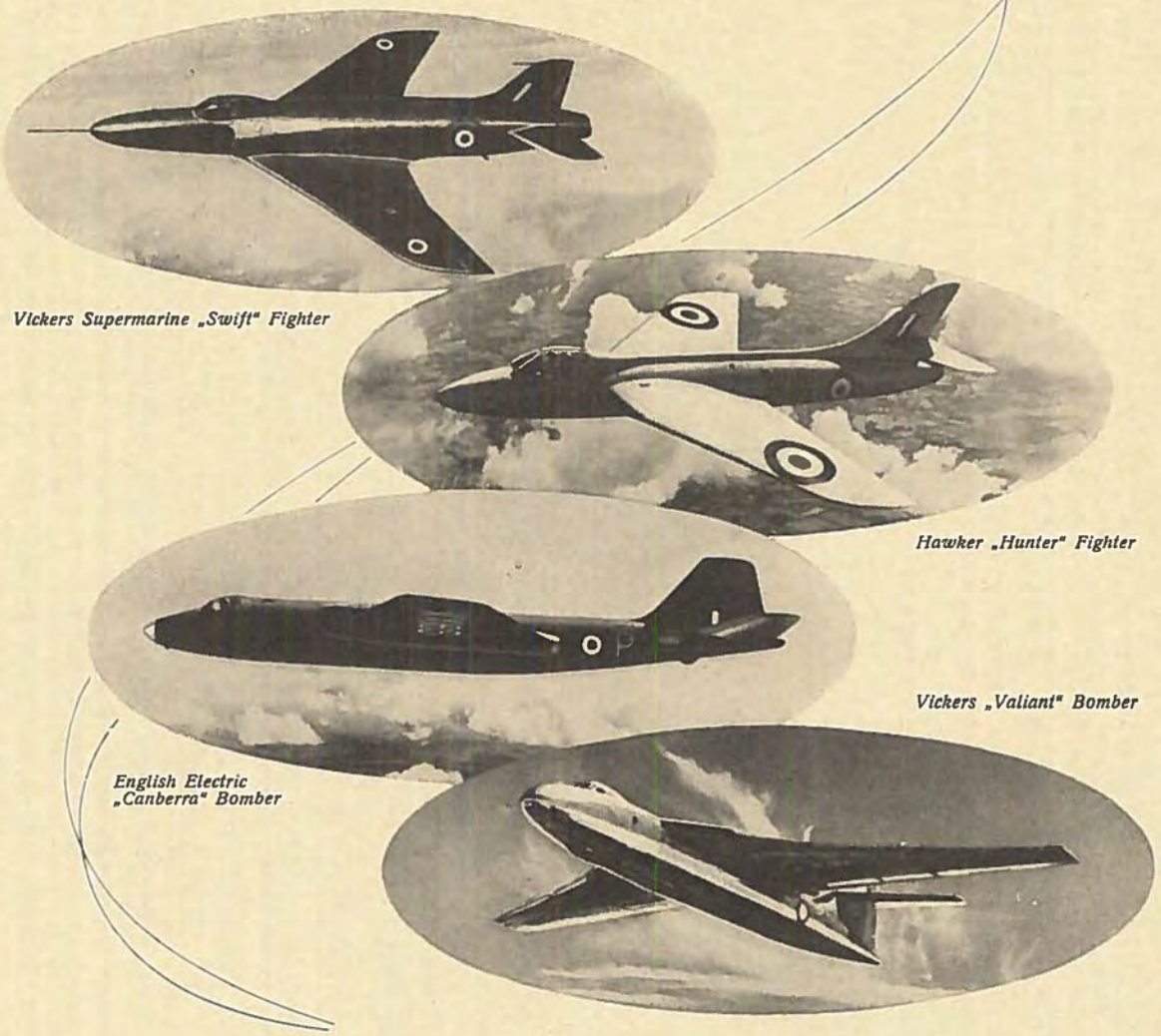


Enhver dansk svæveflyver, der er oplært af instruktører, som er uddannet på svæveflyveskolen, har nydt godt af flyvelotteriet.

Svæveflyveskolens og mange af klubbernes materiel er anskaffet med støtte fra flyvelotteriet.

ÅRENE FREMOVER ...

er til stadighed i Rolls-Royce's tanker.



Vickers Supermarine „Swift" Fighter

Hawker „Hunter" Fighter

Vickers „Valiant" Bomber

English Electric „Canberra" Bomber

Ligesom Hurricanes, Spitfires, Lancasters og Mosquitoes under den anden verdenskrig var forsynet med Rolls-Royce motorer, således er English Electric Canberra og Vickers Valiant Bomber og to af de nyeste jagere, som er udtaget til masseproduktion under R.A.F.'s genoprustningsprogram, forsynet med Rolls-Royce „Avon" motorer. Rolls-Royce arbejder intenst på at fremstille nye motortyper til fremtidens behov.

ROLLS-ROYCE

Aero Engines

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

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

Andet end diplomer og konkurrencer

Modelflyverne må ikke blive for ensidige

På repræsentantskabsmødet i Århus diskuterede man mulighederne for at gøre noget for den kategori modelflyvere, der ikke er interesseret i jagt på diplomer og konkurrenceresultater.

Indledningsvis må vi dog fastslå, at diplomprøverne og konkurrencerne er af meget stor betydning og gerne skulle opretholdes i fuldt omfang. De ansporer modelflyverne til at udvikle deres kunnen og til at fremme en teknisk udvikling på disse områder. Kappestriden mellem klubber og enkeltpersoner ansporer til forøget aktivitet. Det er en meget sund tilstand.

Diplomprøverne findes nu i så mange afskygninger, at her er rigeligt at stræbe efter. Især de internationale diplomer virker fremmende på alsidigheden, hvorimod det »sølv-diplom« for svævemodeller, der som en flyvende hollænder regelmæssigt dukker op som forslag på distriktsleder- og repræsentantskabsmøder, ville virke fremmende på ensidigheden. Vil man opnå endnu større præstationer, end der skal til ved et c-diplom, kan man gøre det ved konkurrencerne — og her bliver man også nødt til det.

Virkelige resultater ved konkurrencer og mulighed for deltagelse ved DM og VM samt sejre i distrikts- og flyvedagskonkurrencer kræver, at man koncentrerer sig om een bestemt kategori, bygger mange modeller af denne klasse, deltager i så mange konkurrencer som muligt — kort sagt stadig bestræber sig efter at yde en topindsats. Det stiller så store krav til tid, penge og energi, at kun et fåtal kan og vil yde det.

Klubberne og måske også KDA har i høj grad stræbt efter at fremme diplomer og konkurrencer og må stadig gøre det. De er fremmende for udviklingen, og resultaterne kan direkte måles.

Vi må ikke glemme de andre

Hvad vi nu skal bestræbe os for, er også at gøre noget for de modelflyvere, der gerne vil dyrke andre interesser. I Århus blev det foreslået, at klubberne afholdt åbne stævner, hvor man gennem pressen opfordrer alle modelflyveinteresserede til at møde op med deres modeller, uanset om det er medlemmer eller ikke.

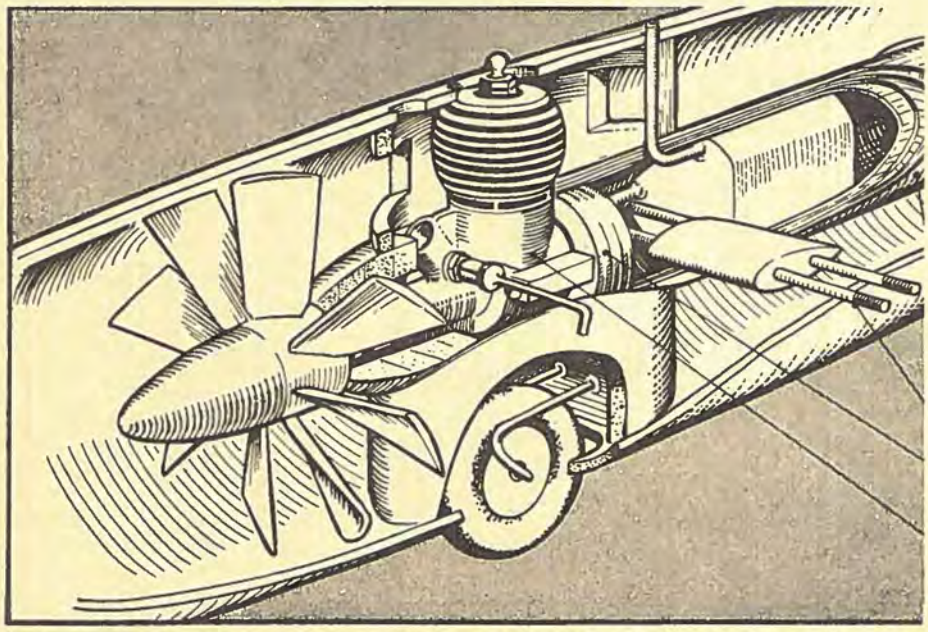
Der skal ikke være konkurrencer af nogen slags, ikke udsættes præmier, ikke sammenlignes resultater.

Man skal blot komme sammen og flyve for sin fornøjelses skyld med modeller af alle mulige arter, hvad enten de passer ind i klasseinddelingen eller ej. Modelflyveklubbens medlemmer skal vise »de andre«, hvad de kan, og til gengæld skal de se, hvad de andre beskæftiger sig med, og udveksle erfaringer. Utvivlsomt kan klubmedlemmerne give de udenforstående gode tips, og måske det omvendte også kan være tilfældet. I hvert fald kan synet af helt andre modeltyper måske give sund inspiration til at prøve noget andet.

Modelflyvefilmen, som er blevet en stor succes og gør god propaganda for klubberne, blev optaget med støtte fra flyvelotteriet.

Stævnerne bør ikke arrangeres som publikums*opvisninger*. De stiller meget store krav og kan måske laves senere, når man virkelig har noget nyt og spændende at vise. For 10—15 år siden lavede man sådan noget med godt resultat. Men publikum bør have lejlighed til at komme og se på det — gratis naturligvis. Da vejret helst skal være godt, må stævnet laves med aflysningsorganisation som ved konkurrencer. Hvilken klub lægger for?

Tanken med det hele er at udvide klubbernes arbejdsområde og dermed give klubberne lejlighed til at få flere medlemmer. For der eksisterer mange flere modelflyveinteresserede end de små 1000, vi er i klubberne. Efter modelflyvehandelens skøn drejer det sig snarere om 25.000.



Installation af en »ducted fan«. Glødhovedmotoren er indbygget i en kanal i en skalamodel og driver en ventilator. Udadtil ser modellen ud som en jetdrevet maskine.

Smukt udseende modeller

Byggekonkurrencer er de senere år trådt i baggrunden; men der er dog tegn på stigende interesse. Nu skal vi igen passe på ikke at afskrække de »konkurrenceangste«; men man kunne jo godt holde udstillinger og invitere andre til at vise deres smukke modeller uden for en evt. byggekonkurrence.

De *ikke-flyvende skalamodeller* var jo stærkt fremme under krigen, men forsvandt derpå næsten. Nu går det atter lidt frem med dem. De er udelukkende for dem, der dyrker model*bygning* som hobby, men har derudover også interesse for typekendere, idet man gennem dem lærer meget om forskellige flyvemaskinetyper.

Flyvende skalamodeller kan være af interesse både for »byggere« og »flyvere«. Tidligere var man henvist til at anvende gummimotorer og dermed afvige en del fra det nøjagtige skala-udseende. Nu har vi langt flere muligheder. Diesel- og glødhovedmotorer findes i små størrelser, der muliggør en smuk indbygning og alligevel har kraft nok til god flyvning. Disse modeller vil ofte være lettere at bringe til flyvning end de uregerlige konkurrencemodeller i gruppe D, der skal have voldsom motorkraft i forhold til vægt og størrelse for at opnå gode resultater. En skalamodel skal også flyve skalamæssigt — altså med jævn og rolig stigning.

Bygger man linestyrede skalamodeller, slipper man fra mange stabilitetsproblemer og kan få mange fine typer til at flyve. Holdkapflyvningsmodellerne skal jo foruden at kunne flyve hurtigt også have et godt udseende.

Flermotors typer er også et interessant felt, som er muligt i linestyret form.

Vil man bygge fritflyvende (eller linestyrede) skalamodeller af jetflyvemaskiner, har man også muligheder for det. Efterhånden må vi vel kunne indføre Jetex-raketmotorerne, som man kan lave meget med. De store ventilreaktionsmotorer er for støjende og brandfarlige og bør kun anvendes til regulær linestyret hastighedsflyvning under iagttagelse af mange forsigtighedsforanstaltninger.

I England er der fremkommet en ny måde at bygge jet-lignende modeller på. Det er de såkaldte »ducted fans«. I stedet for en propel monterer man en mangebladet ventilator af ringe diameter på en diesel- eller glødhovedmotor og anbringer denne skjult inde i en kanal, der går gennem kroppen af en skalamodel af f. eks. en MIG-15 eller en Thunderjet. Herved kan man få ret store skalamodeller til at flyve.

Interessante eksperimenter

Dette fører os over til eksperimentmodellerne. Det er jo netop en fordel ved modelflyvningen, at man på en nem måde kan få de mærkeligste ting til at flyve.

De haleløse modeller og andemodellerne er næsten helt forsvundet, fordi de var svære at få konkurrencedygtige. De kunne ganske vist flyve lige så godt som normalmodellerne, hvorfor deres særlige klasser blev ophævet for forenklingens skyld; men det var for besværligt. Til de haleløse eller de flyvende vinger er nu kommet deltatyperne med trekantet bæreplan.

Så er der gyroplaner og helikoptere, som i mange afskygninger kan laves i modelform.

Og der er de aktuelle og teknisk meget interessante radiostyrede modeller.

Sådan kan man blive ved. Prøv at gennemblade nogle af de udenlandske modelflyvetidsskrifter. De viser, at der er stor interesse for al den slags i udlandet, og det er der sikkert også herhjemme.

Meninger og forslag udbedes

Vi vil gerne høre lidt om, hvad andre mener om disse synspunkter, både klubberne og disses medlemmer samt de udenforstående. Ønsker og forslag og gode idéer kan måske komme frem på denne måde. Skriv derfor til KDA, Østerbrogade 40, Kbh. Ø, og lad os få en diskussion i gang.

PW

KALENDER 1953

Modelflyvning:

1/5. DM f. fritflyvende (Odense).
14/5. 2. distriktskonk. (fritflyvende).
6—7/6. VM i hastighed (0—10 cm³). Milano.
14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).
1—3/8. VM for gummi- og gasmotorm. England.
3-8/8. Sommerlejr.
21—23/8. VM for svævemodeller. Jugoslavien.
23/8. DM f. linestyrede (Århus).
13/9. Finale for fritflyvende modeller.
11/10. Finale for linestyrede modeller.
31/12. Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

5—18/7. Danmarksmesterskab.
19/7—15/8. Svæveflyveskole.
Uden dato: Samaden-Zell am See distanceflyvning.

Motorflyvning:

9—10/5. Internationalt rally i Brest. (Fr.)
23—25/5. Intern. rally i Champagne (Fr.)
5— 7/6. Intern. rally i Yorkshire. (Engl.)
6— 7/6. Sportsflyveklubbens fødselsdagsstævne (Skovlunde).
13—14/6. Tour Aérien de Sicile. (It.)
20—21/6. Rally d'Anjou. (Fr.)
27—30/6. Intern. rally i Livorno. (It.)
18—19/7. Tour des Dolomites (Trente). (It.)
8—13/8. Tour de Suisse. (Schweiz)
22. ell. 29/8: Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).
30/8. Intern. rally i Pescara. (It.)
3—10/9. Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9. Int. rally i Modena. (It.)
8—10/10. England—New Zealand race
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier)

Diverse:

26/6— 5/7. Udstilling. Paris.
7/9—13/9. Farnborough udstilling.

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.

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

KTS

KØBENHAVNS **TRYKLUFT** SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

KZ-VII-Lærke

Spændvidde 48 cm

Alle Ribber er udsavede. Spanter, Randbuer, m. m. er trykt paa let Plader. Motorgummi og Gummihjul medfølger. Modellen er egnet til Polflyvning.
Komplet Samlesæt m. Tegning Kr. 4,85
Tegning alene Kr. 0,85

Flyvende Skalamodel — Skala 1:20

GREIG - Risingsvej 30 - Odense

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

„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

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

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 **G. Q. FALDSKÆRME** **UNDERSTEL**
REDNINGSUDSTYR **LUFTFOTOGRAFIAPPARATER** **K. L. G. TÆNDRØR**
INSTRUMENTER **FLYVEMASKINELÆRRED** **ILTAPPARATER**

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
VODROFFSVEJ 46 . CENTRAL 6395

Fra KDA's arbejdsmark

Aeroklubbens nye lokaler

Som tidligere meddelt i FLYV blev KDA sagt op til flytning fra sine hidtidige kontorlokaler hos Kgl. Dansk Automobilklub i Nørre Farimagsgade 3 pr. 1. august. KDA har imidlertid været heldig at finde nye kontorlokaler, således at flytningen allerede kunne ske de sidste dage i april, og når dette nummer af FLYV kommer læserne i hænde, er KDA flyttet til *Østerbrogade 40* (ved Lille Triangel). De nye telefonnumre er *Øbro 29* samt (for svæveflyve- og modelflyveafd.) *Øbro 249*.

Biblioteket er lukket nogle dage

På grund af flytningen fra Nørre Farimagsgade til Østerbrogade 40 er KDA's bibliotek lukket i perioden 1.—15. maj.

Nye medlemmer

stud. art. *Peder Tønder*.
Købmand *Erik Juhl*.
Entreprenør *Harry Olesen*.
Maskinarbejder *Jørgen Jensen*.

KDA's bibliotek

Wind und Wetter af Leonhard Weber.
Aerial Navigation of to-day af Charles C. Turner.
Øvelser med Drageballoner.
Taschenbuch: Flugtechniker und Luftschiffer af Hermann W. L. Moedebeck.
Einige Erläuterungen zur Behandlung des Ballonmaterials.
Grundlagen der Ballonführung af Robert Emden.
Håndbog for de under Forsvarsministeriet henlagte Institutioner m. fl. 1952—53.
Raumfahrforschung af Heinz Gartmann.
På Opdagelse i Verdensrummet af Arthur C. Clarke.
Cloud Reading for Pilots af A. C. Douglas.
Air Touring Guide to Australasia.
Air Touring Guide to South Africa.
Handbuch des Segelfliegens af Wolf Hirth (ny udgave).

Air Touring Guide to Europe 1953

Den engelske Royal Aero Club har udsendt 1953-udgaven af den udmærkede håndbog "Air Touring Guide to Europe". Det er en meget nyttig bog for alle privatflyvere, som heri kan finde oplysninger om de flyvepladser i Europa, der kan benyttes af privatflyvere. KDA har sikret sig nogle eksemplarer af bogen. Den koster 10 kr. og ved indsendelse af dette beløb — eller ved personlig henvendelse — får man bogen tilsendt.

C. le Dous sælger lodsedler

Et af KDA's gamle medlemmer, *C. le Dous*, beder os meddele, at han sælger lodsedler fra sit firma, Kronprinsensgade 13. Andre medlemmer med forretning bedes følge hans gode eksempel.

Til motorflyverne

De, der ønsker at deltage i flyvedagskonkurrencerne den 6.—7. juni, kan rekvirere propositionerne hos KDA.

Foreningen Danske Flyveres kontingent

I disse dage udsender foreningen girokort til indbetaling af kontingentet for 1953. Kontingentet er fastsat til kr. 16,00; hvad der indbetales derudover, tilfalder foreningens blomsterfond.

Danske Flyveres skovtur

Lørdag den 16. marts afholder foreningen Danske Flyvere sin årlige skovtur. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne direkte.

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde blev afholdt om eftermiddagen den 17. april på Hotel d'Angleterre i København. Der var mødt 9 repræsentanter for 5 klubber.

Formanden for motorflyverådet, kommunelærer *William Nielsen*, aflagde beretning.

Generalsekretæren gennemgik situationen i de forskellige motorflyveklubber, og der udspandt sig derpå en debat om, hvorledes man skulle forsøge at modvirke den fortsatte tilbagegang for klubberne. Efterhånden var det kun Vestjydsk Flyveklub, som drev ren privatflyvning og kun Sportsflyveklubben, som fornyede medlemmerne tilstrækkeligt hvert år til at opretholde medlemstallet.

Motorflyverådets medlemmer genvalgtes alle, nemlig Wm. Nielsen, *Østergård Vejvad*, *Aulkjær Andersen*, *Korsgård* og *Flensborg*.

Er klubbens økonomi sløj? Mangles der penge til at udbygge virksomheden? Sælg da dobbelt så mange lodsedler som sidste år! I tilskud til klubberne blev sidste år udbetalt ialt 9.243 kr.

Polyteknisk Flyvegruppe 10 år

Den 21. marts fejrede PFG sin 10 års fødselsdag, der dog nøjere falder d. 30. marts. Der var samlet ca. 50 gamle og nuværende medlemmer til lejligheden. Den egentlige foranledning til stiftelsen af flyvegruppen, der tog den tidligere Polyteknisk Svæveflyvegruppes arbejde op (se FLYV 6/52), var at de nuværende civilingeniører *J. von Staffeldt* og *Chr. Zøylner* var begyndt på konstruktionen af Polyt-skolegliderer, hvortil Dansk Svæveflyver Union havde fået midler stillet til rådighed af Tuborgfondet.

Klubben voksede sig hurtigt stor og stærk og er med sine 52 medlemmer landets største klub. Foruden de tekniske og videnskabelige formål, som den ved sin tilknytning til Danmarks tekniske Højskole arbejder på, har den heldigvis også kunnet gøre en stor indsats på det sportslige område i de år, der er gået.

Civilingeniør *Aksel Feddersen* er klubbens nuværende formand.

Sportsflyveklubbens generalforsamling

På generalforsamlingen i Sportsflyveklubben den 16. april meddelte formanden, oberstløjtnant *Michael Hansen*, at medlemstallet pr. 1/1 var 442, d.v.s. 2 mere end året forud. Der var afgået 86 og tilgået 88 medlemmer. Teoriskolen havde haft 3 elementærhold med ca. 100 elever samt et par radio-telefonikursus — alt med tilskud fra KDA af flyvelotteriets midler.

Han omtalte uroen omkring Skovlunde, men regnede dog med, at der blev fundet en udvej, så pladsen fortsat kan benyttes.

Motorsektionens formand, *Vagn Thorsmark*, oplyste, at der var fløjet 1595 timer mod 1668 året forud. Nedgangen skyldtes bl. a. benzinrationeringen sidste sommer. Der var taget 12 certifikater i årets løb.

Svævesektionens formand, *Øivind Fastner*, meddelte, at svæveflyverne i eftersommeren var kommet igang på Roskilde eksercerplads efter to års stilstand, men ikke kunne skole nye medlemmer der.

Modelsektionens formand, *Børge Hansen*, kunne se tilbage på et flyvemæssigt fint år, og man havde også optaget en del nye medlemmer, men savnede et egnet byggelokale.

Kassereren, *Bent Michelsen*, aflagde regnskabet, der udviste et nettooverskud på 456 kr. Status balancerede med knap 62.000 kr. Beretninger og regnskab blev godkendt.

Der blev nyvalgt 5 medlemmer af bestyrelsen, der nu består af:

Chr. Fahrner, *Alfred Jensen*, *Johan v. Jessen*, *Jørgen Müller*, *William Nielsen*, *W. W. Nielsen*, *Møller Tåsinge* (fm. for motorsektionen), Ø. Fastner og Børge Hansen.

Der har forskellige steder i landet været afholdt radiotelefonikursus. Det har kun være muligt, fordi flyvelotteriet har ydet sin støtte hertil.

Birkerød Flyveklub 10 år

Den 29. april fyldte Birkerød Flyveklub 10 år. Den blev stiftet af *Chr. Lund* og *Bent Søndergård*, der er de eneste, som er tilbage af de første medlemmer. Man begyndte at bygge en SG-38 og byggede senere endnu en og en Grunau Baby. Disse blev alle solgt, og klubben har nu en SG-38, en „udvidet" Baby, en Rhönbussard, som er blevet forsynet med luftbremser, samt er ved at genopbygge en Kranich 1, der ombygges til en Kranich 2.

Klubben flyver på Sandholmslejrens eksercerplads, der netop er blevet betydeligt udvidet, og man har her selv bygget hangar sammen med Stamgruppen. Hidtil har skolingen taget det meste af tiden; men nu skulle der også blive lidt mere tid til egentlig svæveflyvning. Bl.a. skal „Tyr" (*Otto Sørensen*) deltage i DM.

Der er nu 23 medlemmer i klubben, hvis formand er Chr. Lund.

Siden krigen har enhver elev på svæveflyveskolen i støtte fra flyvelotteriet modtaget 9 kr. pr. start eller 63 kr. pr. flyvetime.

Odense Flyveklub

Odense Svæveflyveklub har den 31. marts haft ekstraordinær generalforsamling, idet bestyrelsen ønskede at indhente medlemmernes sanktion til visse dispositioner.

Formålsparagraffen blev ændret til at omfatte flyvning i almindelighed, og klubben ændrede samtidig navn til Odense Flyveklub.

Benyt SM-bladene! Disse værdivejledninger er udsendt med støtte fra flyvelotteriet.

Det er kvaliteten, der gælder

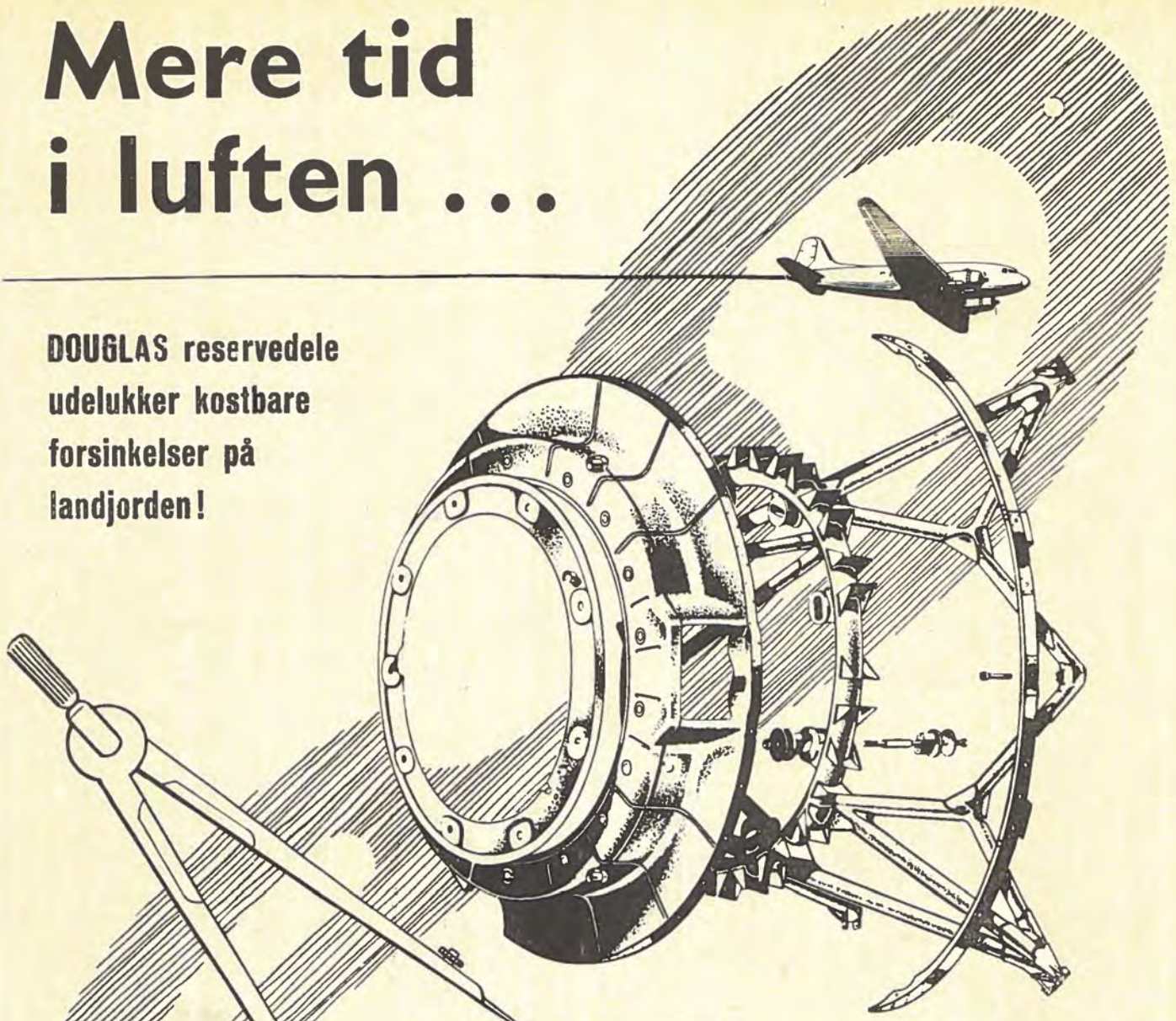
De kender BP Aviation Service. De har set dens grønne og gule tankvogne på hundredevis af lufthavne. Men har De nogensinde tænkt over, hvad der foregår før brændstoffet når tanken i Deres luftfartøj?, eller hvordan dette brændstofs kvalitet er garanteret? Fra det øjeblik råolien udvindes af jorden indtil det færdige produkt leveres til forbrugeren kræves en stadig kontrol under alle faser af produktionen og distribueringen for at sikre, at produktet stadig opfylder kvalitetskravene. Billedet viser en kemiker, der analyserer en prøve af flyvebenzin. Det giver udtryk for den koncentration, der udvises i forbindelse med det laboratoriemæssige forskningsarbejde, som udføres ved fremstillingen af Anglo-Iranian Oil Company's flyvebrændstoffer.

AVIATION BP SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S - SCT. ANNÆ PLADS 5 - C. 5455

Mere tid i luften ...

DOUGLAS reservedele udelukker kostbare forsinkelser på landjorden!



FORLANG DOUGLAS RESERVEDELE TIL
DC-3 • C-47
DC-4 • C-54
DC-6
DC-6A • DC-6B

Reservedele, der passer og fungerer perfekt, betyder mere tid på vingerne ... og dermed større udbytte! De samme erfaringer — i konstruktion og fabrikation — som ligger til grund for Deres DOUGLAS maskiner, er bag alle DOUGLAS reservedele. Takket være DOUGLAS reservedele får De Deres maskiner gjort flyveklare hurtigere — og har Dem længere tid på vingerne. Reservedele kan omgående leveres til DC-3, DC-4, DC-6, DC-6A, DC-6B, C-47 og C-54. Lad Deres illustrerede DOUGLAS katalog med fortegnelser og priser vejlede Dem i valget.

Douglas Parts Sales Division,
Douglas Aircraft Company, Inc.,
Santa Monica, California.

Stol på DOUGLAS

originale reservedele

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

BIBLIOTEKET

25 ÅR: 1928–1953

FLYV

26. ÅRGANG — JUNI 1953 — PRIS 75 ØRE

Supermarine Swift

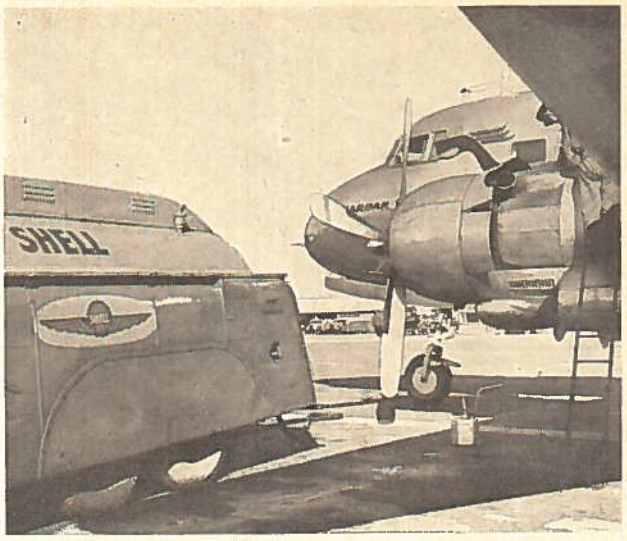
En jager med pilformede planer til flyvning med over-lydhastighed (Rolls-Royce Avon motor med efterforbrænding). I præference-produktion for forsvaret af den frie verdens nationer.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · SUPERMARINE WORKS · ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

Sikker fart med

SHELL AVIATION

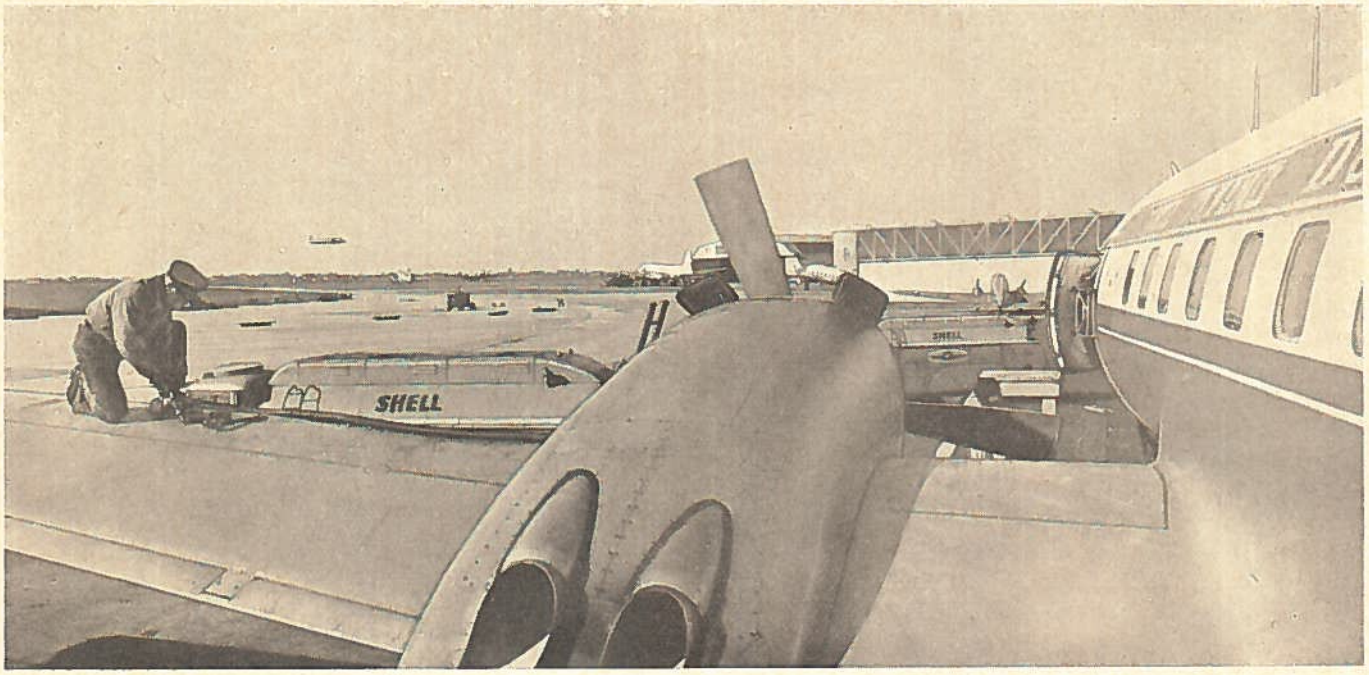


Hverdag i Kastrup Lufthavn; — travlheden er stor. På forklædet kommer og går maskiner fra alle verdenshjørner og under alle luftfartselskabernes mærker og flag.

Shell-Aviation er straks på pletten. Øverst tanker den svensk-byggede Skandia-maskine fra SAS, medens det nedenunder er en af de nye DC 6-B'er der gøres klar til turistrejsen til London.

Nederst indtager KLM's Convair brændstof inden starten til Amsterdam, hvor *Shell-Aviation* atter står parat til at betjene denne luftens gigant.

SHELL



FLYV

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

Nr. 6 | Juni 1953 | 26. årgang

Et dansk flyvetidsskrift

PÅ 25-årsdagen for udsendelsen af det første nummer af FLYV er der grund til at påpege betydningen af, at vi nu gennem et kvart århundrede har haft et fagligt tidsskrift om flyvning her i landet.

I et sådant tidsskrift kan alle flyveinteresserede holde sig underrettet om flyvningens udvikling på dens forskelligartede områder.

Da Danmark er et lille land, bliver bladets omfang naturligvis stærkt begrænset, og det er kun muligt at give orientering i store træk samt at lægge hovedvægten på danske forhold, som man ellers vanskeligt vil kunne få oplysninger om.

Fagmanden, hvad enten han er modelflyver, ingeniør, luftkaptajn eller andet, er desværre henvist til at søge sit videre behov dækket gennem udenlandsk faglitteratur.

Men den almindelige flyveinteresserede dansker, der måske ikke kan fremmede sprog, har dog igennem vore spalter mulighed for at følge med.

Som officielt organ for Kongelig Dansk Aeroklub og Foreningen Danske Flyvere må FLYV naturligvis i vidt omfang beskæftige sig med de specielle interesser, som medlemmerne af disse foreninger og tilsluttende klubber har.

Men FLYV vil gerne søge at give enhver flyveinteresseret noget af det, han har lyst til at høre noget om.

Derfor er læserne også velkomne til at give deres besyv med og at fremkomme med deres ønsker.

Det vil ikke altid være muligt at opfylde dem. Man kan nu engang ikke sammenligne FLYVs forhold og muligheder med forholdene for tidsskrifter i de store lande, hvor oplagene kan være mange gange større, og hvor der står en stærk flyveindustri bagved.

Men det er vort ønske også i fremtiden at bevare FLYV, det ældste af flyvetidsskrifterne i Norden, som et sagligt og alsidigt oplysende blad om flyvning.

25 YEARS FLYV

IN the autumn 1927 »The 1st International Aircraft Exhibition at Copenhagen was arranged under the auspices of the Danish Aeroclub and the economical result was so satisfying, that the Aeroclub earned an amount of more than 27.000 kroner. The board of the Club decided to use some of the money for publishing an aeronautical magazine for distribution to the members of the club; the first issue of the new magazine appeared in June 1928. The new magazine was FLYV and since that time FLYV has been issued regularly once a month.

The fundamental support of an aeronautical magazine is the advertisements and here the weak point of the new magazine was met. Denmark had no aircraft industry of any kind, and therefore it was necessary to look abroad and try to interest the foreign aircraft factories, engine works and accessory firms in the newly established FLYV. First and foremost an application was addressed to Great Britain which was the country where almost every bit of aircraft material was bought for the Danish Flying Corps — and FLYV was so lucky that the appeal was met with understanding on the part of many British aircraft constructors. Therefore, FLYV is very grateful to the British aircraft industry for the valuable assistance that was given to the Danish magazine during the first and difficult days.

As the years passed, FLYV also obtained advertisements from aircraft firms in other countries but the British firms were still the fundamental part of the advertisements. FLYV was developing, the number of pages increased, the editorial contents of the magazine improved — when suddenly the war and the German occupation af Denmark came and threatened to spoil all that had been built up for more than ten years. FLYV lost all its British friends and had to manoeuvre through the German censorship of the press, which amongst others demanded that the magazine should only bring information from the war that was written for use in Germany and that only reported German victories. FLYV refused to publish false news of this kind maintaining that FLYV was a neutral magazine in a neutral country in which German troops were guests. That was what the German Commanders always told the Danish press. However, FLYV maintained the standpoint that is could not report "German-manufactured war news" as long it was not possible for the magazine to publish corresponding war news from the Allied front.

The German authorities tried all means to suppress FLYV. The German military censorship in Denmark gave orders to the German aircraft industry not to advertise in the magazine. But FLYV did not lose courage for that reason. FLYV wrote to several good Danish firms and applied to them for assistance — and the magazine received the necessary support which enabled it to continue the publication. At last the Germans gave up.

After the war the official organ of the Royal Danish Aeroclub FLYV was able to meet its British friends once again, and the Danish Aviation Magazine was met with understanding by the British Aircraft Constructors, who renewed their business relations with FLYV. And now FLYV was met with understanding from aircraft- and engine firms in the United States also, and all this goodwill has contributed to the fact that FLYV — the aviation magazine in a country with pracitically no aircraft industry — has been able to create a steady interest for the furtherance of aviation. For this support from so many foreign firms in the aviation field FLYV expresses its most hearty thanks, and hopes that the good friendship which has lasted for so many years, may last for ever. *FLYV*

„FLYV" GENNEM 25 ÅR

JUNI 1928 — JUNI 1953

Lidt om det ældste af Nordens flyvetidsskrifter

HVORDAN er FLYV blevet til — og hvornår skete det? I afsnittet om Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab i bogen Dansk Flyvnings Historie siges følgende: »Året 1927 sætter på mange måder skel i selskabets tilværelse. Nye ideer fødes, nye veje betrædes, og nye mænd kommer til. Vigtige beslutninger blev truffet, og antallet af bestyrelsesmøder steg i årets løb til ikke mindre end 27, så det er klart, at selskabet arbejdede under større tryk end hidtil.«

Sagen var bl. a. den, at Aeronautisk Selskab, som Aeroklubben jo hed dengang, havde modtaget et forslag fra kaptajnerne *Ussing* og *Krause-Jensen* om afholdelse af en international luftfartsudstilling i 1927 i København. Man ville gerne realisere ideen; men efter at de omfattende forundersøgelser havde givet negativt resultat, vedtog man at aflyse den påtænkte udstilling på grund af manglende tilslutning. Men så blev sagen på kaptajn Krause-Jensens initiativ taget op på ny. Det var nemlig hans opfattelse, at man med en virkelig autoritativ komité i ryggen alligevel kunne bevæge udenlandske firmaer og udenlandske regeringer til at deltage i en luftfartsudstilling i Danmark.

Krause-Jensens optimisme bar frugt. På et konsortiums vegne fremkom han med et

Direktør Tyge J. Rothe

Kaptajn J. B. Ussing

så gunstigt tilbud om afholdelse af den påtænkte udstilling, som ovenikøbet ikke medførte nogen økonomisk risiko for selskabet, at man med den største glæde tog imod tilbudet. Konsortiet var repræsenteret ved følgende:

direktør *Tyge J. Rothe,*
direktør *Aug. Gihm,*
højesteretssagfører *Alb. V. Jørgensen* og
kaptajn *Krause-Jensen.*

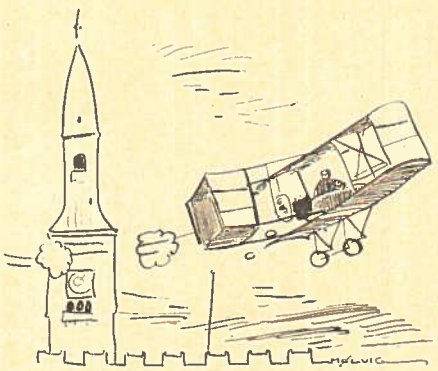
FLYV startes efter udstillingen

Det lykkedes dette konsortium at skabe Den 1ste internationale luftfartsudstilling i København (17. august til 2. september 1927), som blev en stor økonomisk succes. Aeronautisk Selskab tjente ialt 27.640 kr., og dette beløb gav selskabet mulighed for at løse nogle af de opgaver, der var angivet i lovenes formålsparagraf. Efter at have ydet forskellige bidrag til selskabets underklubber og andre formål af aeronautisk betydning, besluttede man sig til at ville udgive et tidsskrift som officielt organ for selskabet. Der blev nedsat et udvalg til at forberede sagen, og efter at medlemmerne på en ekstraordinær generalforsamling i marts 1928 havde godkendt bestyrelsens dispositioner med hensyn til anvendelsen af selskabets pengemidler og oprettelsen af tidsskriftet, fandt de endelige forhandlinger sted med August Bangs Forlag (ved *Ejvind Christensen),* som havde påtaget sig trykningen og forretningsførelsen. Tidsskriftet fik navnet FLYV, dets redaktion blev af bestyrelsen overdraget direktør for Meteorologisk Institut *Dan la Cour* og daværende løjtnant *John Foltmann* med sidstnævnte som ansvarshavende redaktør, og det udkom første gang i juni 1928.

Dermed havde selskabet endelig igen fået sit eget medlemsblad — og det har nu foreløbig eksisteret i 25 år. Trods mange vanskeligheder, trods krige og strejker, er FLYV udkommet hver eneste måned siden juni 1928!

FLYV's forgængere

Selskabet havde tidligere dels haft sit eget medlemsblad og dels haft lejlighed til at benytte andre blade som medlemsblad. I 1911 udgav selskabet bladet Luftsport, som imidlertid kun udkom med eet nummer. Men allerede fra oktober 1911 får medlemmerne tilsendt et nyt blad, idet Kongelig Dansk Automobilklubs »Auto« også bliver medlemsblad for Aeronautisk Selskab, og dette bladmæssige samarbejde varer uden afbrydelse i 10 år. I 1921 og 1922 bliver Forenede Danske Motorejeres »Motor« medlemsblad for Aeronautisk Selskab, og i 1923 får selskabet igen sit eget medlemsblad i Luftens Erobring, som udkommer med 11 numre i 1923. For en kortere periode i 1925 er Motormandens Ma-



gasin medlemsbladet, og da dette ophører at udkomme, kommer der en bladløs periode, indtil FLYV starter sin tilværelse i juni 1928.

Hvorfor navnet FLYV?

Når det nye blad fik navnet FLYV, skyldes det direktør la Cours meget store interesse for bladets trivsel og for hele flyvesagen i almindelighed. Der var flere navneforslag fremme fra andre sider, men la Cour hævdede, at navnet FLYV var en kort og fyndig opfordring til læserne og andre om at flyve — og dermed i sig selv en propaganda for benyttelsen af flyvemaskinen. Og la Cour's forslag blev heldigvis vedtaget.

Kaptajn H. C. Ullidtz.

En af FLYV's store startvanskeligheder — og den gennem årene evigtvarende hovedpine — var at skaffe den nødvendige annoncemængde. Det var svært, fordi Danmark ikke selv havde nogen flyvemaskine- eller motorindustri, men til al held fandt vi forståelse i udlandet og i særdeleshed i England, der dengang som nu var en vigtig leverandør af flyvemateriel til Danmark. Sideantallet var ikke stort, det var på otte tekstsider, og de skulle helst bringe artikler og meddelelser om trafikflyvning, militærflyvning, privatflyvning, ballonsport samt svæve- og modelflyvning og meget mere, og det gav jo anledning til visse misfornøjelser, da bladet kun udkom een gang om måneden.

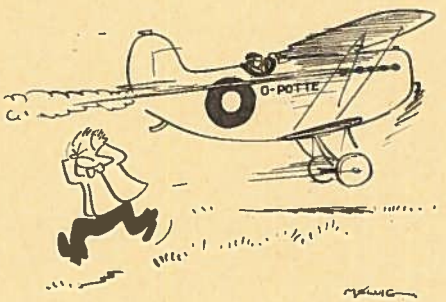
FLYV var så heldig, at det lige fra begyndelsen havde en række meget interesserede medarbejdere, som beredvilligt hjalp redaktionen med at fremskaffe det bedst mulige stof. I denne forbindelse skal nævnes overingeniør *M. P. Eskildsen,* stud. polyt. *P. E. Wiene,* ingeniør *C. V. Thymann,* redaktør *Leif B. Hendil,* kaptajn *G. Schenstrøm,* kaptajn *H. C. Ullidtz,* ingeniør *G. Krebs,* statsmeteorolog *Helge Petersen,* ingeniør *Orm Hansen,* søminemester *Victor Petersen* og løjtnant *Knud Lybye.*

Midt i trediverne skete en fornyelse i FLYV's udseende og indhold. Redaktionsudvalget sluttede overenskomst med redaktør *Kai Erslev* om udgivelse af bladet under videre rammer end hidtil. Orlogskaptajn *Kay Jungersen* indtrådte i redaktionen, sideantallet udvidedes til 24 sider, og det typografiske udseende ændredes derhen, at omslaget blev trykt i farver, teksten blev sat trespaltet, og billedmængden blev væsentlig forøget. Samtidig øgedes oplaget, og i nogen tid udsendtes bladet i 10.000 eksemplarer. Det øgede sideantal gav bedre plads for en mere underholdende tekst, der gjorde bladet velegnet som salgsblad — og dermed til et godt propagandamiddel for flyvningen i almindelighed. Alt tegnede således til det bedste, men desværre varede herligheden kun så kort, for allerede i det følgende år måtte den nye udgiver ophøre sin virksomhed, og FLYV fik atter Ejvind Christensens forlag som udgiver.

Overingeniør M. P. Eskildsen

Vanskeligheder med tyskerne under krigen

Bladets annoncemængde var efterhånden steget; der var kommet en række tyske flyvemaskine- og motorfirmaer til foruden enkelte hollandske, og alt syntes at tegne såre godt, men så medførte besættelsesårene



en række nye vanskeligheder. Den tyske militære pressecensur i København forlangte gentagne gange, at FLYV kun måtte bringe tyske nyheder, og den beklagede sig over, at FLYV aldrig bragte de ensfarvede tyske krigsmeddelelser. Bladets redaktør svarede herpå, at FLYV var et neutralt blad, der måtte have ret til at bringe stof fra begge de krigsførende lejre. Den tyske militærcensur meddelte derefter, at de tyske firmaer, som averterede i FLYV, ville få ordre til at opsige deres annoncer, såfremt bladet ikke ville bøje sig for tyskernes ønsker. Men selskabets redaktionsudvalg og FLYV holdt urokkelig fast ved det engang tagne standpunkt og imødeså truslen med sindsro.

Selskabet affattede en skrivelse, hvori man rettede henvendelse til en række danske firmaer, forklarede dem sagen og bad om at støtte FLYV med annoncer af rent nationale grunde. Og denne henvendelse viste sig frugtbringende. Adskillige danske firmaer ydede den nødvendige håndsrækning, således at FLYV kunne fortsætte sin tilværelse som bindeled mellem bestyrelse og medlemmerne under hele besættelsen. For denne store hjælp er FLYV de pågældende firmaer en dybtfølt tak skyldig.

Da krigen sluttede, tog FLYV fat med fornyet kraft, og det lykkedes også at gøre det til et læseværdigt blad. En meget stor del af æren herfor tilfalder redaktør *Povl Westphall,* som i en desværre altfor kort periode var knyttet til redaktionen. Povl Westphall gav FLYV en frisk oppudsning,

og den søger man stadig at holde vedlige. Økonomisk set begyndte det også at gå bedre, de britiske annoncører vendte tilbage — endog i stigende tal — og nu begyndte de amerikanske flyvemaskinefabrikker også at interessere sig for bladet. Men så bevirkede papirrationering og kæmpehøje papirpriser imidlertid en reduktion af bladets sidetal; men denne ubehagelighed er dog ved at fortage sig, således at FLYV atter er for opadgående og forhåbentlig vil kunne gå en blomstrende fremtid imøde til gavn for medlemmerne og læserne.

Ved afslutning af de første 25 år af sin tilværelse — en levetid, som hidtil intet andet skandinavisk flyveblad har kunnet præstere — ønsker FLYV at rette en tak til alle, som har hjulpet med til at skabe bladet og holde det i live i alle disse år. Det gælder de mænd, der i 1927 skabte det nødvendige økonomiske grundlag for bladets start, FLYV's mange medarbejdere gennem årene, danske og udenlandske annoncører, bladets læsere og FLYV's redaktion, der har måttet arbejde under såre beskedne kår, og som har måttet lægge ryg til den komplet umulige opgave: at skulle tilfredsstille læserkredsens vidt forskellige interesser på et fåtal af sider og med stærkt begrænsede midler til rådighed.

Til slut skal lyde et ønske om, at FLYV må vokse sig endnu større og stærkere med årene, så det i stadig stigende grad kan blive det gode, uundværlige og læseværdige bindeled mellem Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse og dens mange medlemmer, venner og flyveinteresserede.

25 års samarbejde med FLYV.

Der er fire personer, som har været medarbejdere ved FLYV hele bladets 25-årige beståen, og det er FLYV's udgiver, forlagsboghandler *Ejvind Christensen,* bogtrykker *Jens Eilersen,* faktor *Johannesen* og bladets redaktør, kaptajn *John Foltmann.*

SPORTSFLYVEKLUBBEN
FYLDER 15 ÅR

Træk af klubbens bevægede historie

OGSÅ Sportsflyveklubben kan i denne måned holde fødselsdag, idet klubben den 10. fylder 15 år og markerer dagen med et flyvestævne kombineret med flyvedagskonkurrencerne den 6. og 7. juni.

Sportsflyveklubben er ikke vor ældste klub. Det er Fyens Flyveklub, der allerede har passeret de 25 den 5. oktober ifjor. Men den har været og er stadig vor største og mest aktive klub, og netop i dette nummer vil et rids af klubbens historie være på sin plads, idet vi samtidig får et indblik i dansk privatflyvnings udvikling.

Da FLYV begyndte at udkomme for 25 år siden, var ballonsporten den sportsgren, der var den fremtrædende i flyvningens verden. Glideflyvningen begyndte så småt at tage form, modelflyvningen dyrkedes kun af få, og motorflyvningen var det også småt med.

Der fandtes imidlertid allerede på det tidspunkt en klub, der hed Sportsflyveklubben, og her blev der fløjet aktivt og uddannet privatflyvere, og direktør *Thielst* som vor første egentlige privatflyver med egen maskine fløj rundt i landet fra 1929. Meget blev det imidlertid ikke til med klubben, som blev ophævet i 1933.

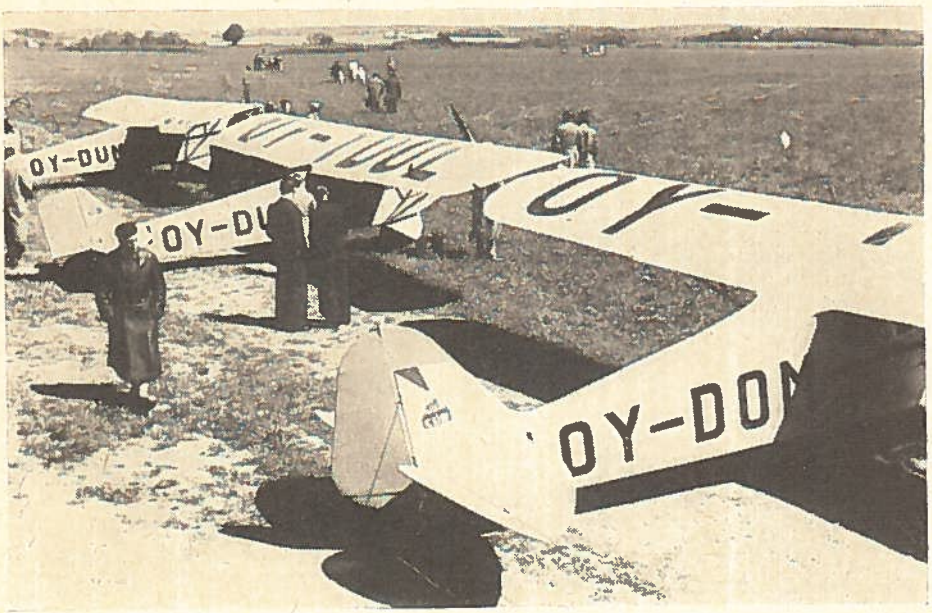
Imidlertid udviklede privatflyvningen sig langsomt videre trods mange vanskeligheder. I 1936 blev foreningen Danske Privatflyvere stiftet, omfattende en del ejere af private maskiner. Vestjydsk Flyveklub, Activ i København, Ålborg Flyveklub fulgte efter. Der blev indrettet samlefabrik for Cub-maskiner i Lundtofte, og Kramme og Zeuthen begyndte. 1938 blev faktisk et gennembrudsår for dansk privatflyvning.

Klubben startes

Medens man ellers kan følge privatflyvningen og klubbernes udvikling i FLYVs spalter, vil man i årgang 1938 lede forgæves efter en omtale af Sportsflyveklubbens start; ejheller findes dens adresse blandt klubadresserne.

Det skyldtes et vist modsætningsforhold mellem klubbens ledelse og det daværende aeronautiske selskab. Oplysninger om klubbens første år finder man derimod i det af Berlingske Tidende udgivne Flyvebladet fra 1939—1940 samt i den lille bog »Fem Aar med Sportsflyveklubben«, som klubben udsendte ved sin 5 års fødselsdag for 10 år siden.

Ifølge bogen, der er skrevet af forlagsboghandler *Poul Carit Andersen,* opstod klubben blandt medlemmer af Berlingske Tidendes flyveklub, som var startet i 1936 og havde 6000 medlemmer. Det var daværende trafikassistent *A. Ohrt,* der tog initiativet. Oprindelig var den planlagt som Berlingske Tidendes Sportsflyveklub; men man fandt, at en uafhængig klub var bedre, og den 10. juni 1938 fandt den stiftende generalforsamling sted. Ohrt blev valgt til formand, og desuden bestod bestyrelsen af kontorchef *Hermann Nielsen,* fuldmægtig *Lykkehøj Jensen,* lagerchef *Rona* og komtesse *Margrete Ahlefeldt-Laurvig.*



På dette førkrigsbillede fra Lundtofte ses klubbens første maskine OY-DOM sammen med to andre Piper Cub — den midterste en ældre version.

Kommunelærer William Nielsen, der siden 1939 har været klubbens sekretær, og som leder teoriskolen

Begyndte med en Cub

Den 26. juni blev klubbens første maskine døbt på Lundtofte. Det var en Piper Cub J. 3 OY-DOM med 40 hk motor. Den kostede 10.500 kr., var bygget i USA og fik navnet »Pegasus«. Kl. 5 næste morgen begyndte undervisningen med løjtnant *Prins* og sergent *Svensson* som lærere, og en lille måned senere fik *Knud P. Andersen* fra Silkeborg, som holdt sommerferie på Lundtofte, klubbens første certifikat. Berlingske Tidende havde på det tidspunkt udsat 50 certifikatpræmier á 200 kr., hvilket utvivlsomt hjalp udviklingen godt i gang, og prisen for flyvning var 10 kr. pr. lektion á 20 minutter.

Den ivrige flyvevirksomhed medførte imidlertid snart klager fra beboerne omkring Lundtofte, så flyvetiden måtte indskrænkes, og et yderligere slag kom, da klubben i oktober blev opsagt til fraflytning fra Lundtofte, da Cub-fabrikken selv skulle bruge det hele. I Kastrup kunne man heller ikke være, så flyvningen gik i stå.

Et par københavnske forretningsmænd havde foræret klubben en ny maskine og stillet endnu to til rådighed. Det var to KZ-II Kupé og en KZ-II Sport, og den første af dem blev døbt »Doggen« i januar 1939.

I løbet af foråret lykkedes det at få en ordning med Nordisk Lufttrafik, så skolingen kunne fortsætte fra Kastrup. I august holdt klubben et stævne ved Bellevue, og endnu en mæcen skænkede 10.000 kr. til certifikatpræmier. Alt tegnede lyst — — men så kom krigen.

Fremgang trods krig og besættelse

Allerede før krigen havde klubben udvidet sin virksomhed og hjalp med at starte klubber i andre byer, ligesom Dansk Motorflyver Union efterhånden blev oprettet. Det kneb lidt for den hastigt ekspanderende motorflyvebevægelse at komme til enighed med Aeronautisk Selskab; men efter mange forhandlinger, en del polemik og ekstraordinære generalforsamlinger blev der efterhånden skabt et samarbejde.

Da man ikke kunne flyve, gik man i gang med teorikursus, først i samarbejde med Berlingske Tidende, senere alene, og

Lrs. Børge Moltke-Leth

disse bredte sig ud over hele landet til det store antal klubber, der skød op som paddehatte.

Ved 5-årsdagen bestod bestyrelsen af Ohrt, kaptajn *Michael Hansen,* Carit Andersen, civilingeniør *C. C. Beckmann,* kommunelærer *William Nielsen,* der blev indvalgt i 1939 og siden da stadig har været klubbens sekretær, assurandør *Otto Thomsen,* løjtnant *H. C. Jacobsen,* landsretssagfører *B. Moltke-Leth,* kaptajnløjtnant *Ramberg* og greve *Mogens Scheel.*

Umiddelbart før stiftelsesdagen brændte klubbens maskiner under en transport til eftersyn.

I 1944 oprettede nogle medlemmer Sportsflyvernes Svæveflyveklub for dog at kunne flyve lidt, og iøvrigt fortsatte man med møder og teorikursus, sparede sammen til uddannelsen efter krigen og fik stadig nye medlemmer.

I 1945 gjorde man sig klar til pany at påbegynde flyvning, idet man allerede før krigens afslutning bestilte 4 KZ-III-maskiner. Desuden blev klubben som følge af den megen diskussion om »enhedsklubber« omdannet til en sådan med motor-, svæve- og modelflyvesektion.

Voldsom opblomstring efter krigen

I marts 1946 begyndte klubben at flyve igen, først med een KZ-III, hvis motor gik næsten uafbrudt fra solopgang til solnedgang, senere med en hel flåde på 7 maskiner, nemlig 4 KZ-III, 2 Auster Autocrat og 1 Miles Magister.

Et team af flyvelærere under ledelse af *Erik Infeld* sled i det efter en skolingsplan, baseret på krigens erfaringer og de nye krav

Løjtnant Erik Infeld startede uddannelsen efter krigen. Ialt er der siden da udstedt 152 certifikater på klubbens flyveskole

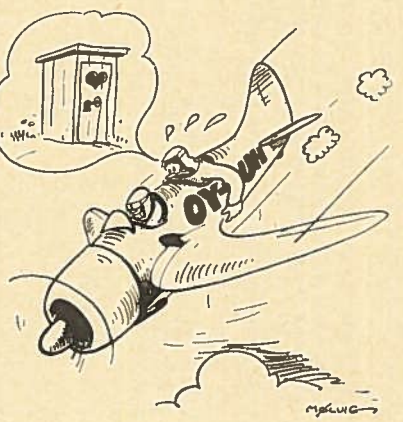
til uddannelsen, der var langt strengere og mere kostbare end de gamle. De mange teorikursus fra krigsårene blev til en permanent teoriskole under William Nielsen ledelse. Certifikatpræmier på 500 kr. pr. stk., bl. a. fra Flyvelotteriets midler, hjalp de mange mindre velstillede elever.

Trods vanskelige flyvepladsforhold (man fløj dels fra Kastrup, dels fra Lundtofte og Værløse) blev der fløjet 2150 timer og taget 27 nye certifikater foruden at 16 gamle blev fornyet.

I 1947 kulminerede klubben. Medlemstallet nåede op på ca. 1400. Antallet af flyvetimer var 4792 — et tal, som vi ikke har set større fra nogen anden flyveklub i verden. Mange nye flyvere blev uddannet, og et stort antal flyvninger rundt om i Europa blev foretaget.

Men vanskelighederne var også mange. Man havde disponeret vel optimistisk ved anskaffelsen af den store flåde, og klubben kom i en svær økonomisk krise, som man måtte kæmpe med i adskillige år, men som man dog kom igennem.

Ved klubbens 10 års dag bestod bestyrelsen af kaptajn *John Foltmann* (formand), direktør *Thomas,* William Nielsen, civilingeniør *Age Gade,* landsretssagfører *Krogmann Thomsen,* salgschef *Max Westphall,* vognmand *Dam,* ingeniør *Fastner* og assistent *Jørgen Gamst.*



Fem år med nedgang og konsolidering

De sidste fem år må være i så forholdsvis frisk erindring, at vi ikke behøver at gå nærmere ind på dem, og iøvrigt er der her ikke plads til nogen historisk redegørelse, men kun til et kort rids over klubbens virksomhed gennem de 15 år.

Som man ser, har det været en bevæget tid. En start med stor begejstring og pludselig opblomstring blev hurtigt standset af krigen. Under denne udvidedes interessen for motorflyvning, så medlemstallet voksede, og der blev dannet masser af klubber med masser af medlemmer landet over. Optimismen blev ikke retfærdiggjort. Nok blomstrede Sportsflyveklubben og andre op et par år efter krigen, men siden har det været en nedgangsperiode, hvor de fleste klubber er bukket under for vanskelighederne, mens Sportsflyveklubben stadig fortsætter, takket være den meget store basis, den har i hovedstadsområdet, og takket være interesserede medlemmer, der trods alt har mod til at tage en tørn i de skiftende bestyrelser.

Klubben fejrer altså sin 15 års fødselsdag førstkommende weekend med en fødselsdagsfest på Københavns Privatflyveplads i Skovlunde, hvor den de sidste år har fundet et hjemsted, som forhåbentlig bliver fast og bliver udbygget til den flyveplads for mindre flyvemaskiner, som en storby som København ikke kan undvære.

Assurandør Otto Thomsen

Lad os slutte med at udtrykke ønsket om, at vi ved 25-årsjubilæet kan berette om støt og sikker opgang for klubben i årene 1953—63. *PW*

★

Sportsflyveklubbens maskiner

Fra 1938 til 1953 har klubben ejet følgende flyvemaskiner, af hvilke DKO, DKU og DKY stadig er i klubbens tjeneste:

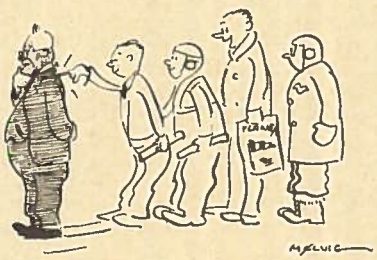
DOM Piper Cub	Pegasus
DAR KZ-II Kupé	Doggen
DER KZ-II Sport	
DUU KZ-II Sport	
DKA KZ-III	Klodshans
DKE KZ-III	
DKI KZ-III	Den flyvende kuffert
DKO KZ-III	Den grimme ælling
DKU KZ-III	Tommelise
DKY KZ-VII	
DGU Auster V	Den standhaftige tinsoldat
DRA Auster V	Fyrtøjet
DNI Miles Hawk III	

Herudover har klubben kunnet disponere over en række andre maskiner tilhørende medlemmer af klubben.

★

Sportsflyveklubbens bestyrelse

Efter generalforsamlingen har klubbens nye bestyrelse, som vi omtalte i sidste nummer, konstitueret sig med grosserer *Chr. Fahrner* som formand.



Flyvepladsproblemet er forhåbentlig snart endeligt løst.

SANSEBEDRAG SOM ÅRSAG TIL FLYVEULYKKER

Chefpilot Cocquyt's interessante artikel oversat og bearbejdet af Bent Froda

Chefpilot Prosper Cocquyt i førersædet

DET vakte i efteråret 1952 stor opsigt i den aeronautiske verden, at det belgiske luftfartsselskab SABENA's chefpilot for de europæiske linier, den kendte trafikflyver *Prosper Cocquyt* havde fået tildelt den eftertragtede pris, som »Flight Safety Foundation, New York« uddeler til personer, der har gjort en betydende indsats til fremme af flyvningens sikkerhed.

Den kgl. belgiske Aeroklubs officielle organ, »La Conquête de l'Air«, offentliggjorde i sit januarnummer commandant Cocquyts resultater. På grundlag af denne artikel skal i det følgende gengives hovedpunkterne af det sensationelle arbejde.

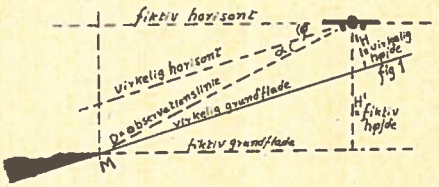
Med ægte gallisk og trang og evne til logisk opbygning af en videnskabelig tankerække indleder Cocquyt med en skildring af den menneskelige karakters indflydelse på opfattelsen af den ydre verden gennem sanserne, om sansebedrag i almindelighed og i forbindelse med flyvning, og om, hvad der sikkert er langt de fleste af dette blads læsere bekendt, at det under den såkaldte blindflyvning så godt som altid vil være piloten umuligt at konstatere maskinens sande stilling, bestemt ved de tre akser, i forhold til horisontal- og vertikalplanerne, uden hjælp af instrumenterne. Men måske ved ikke alle, at fejlbedømmelsen i en hvilken som helst retning kan svinge mellem 0 og 180 grader, hvilket vil sige, at man kan flyve stik nord, medens man tror man flyver mod syd, at man kan stige eller dykke lodret, når man mener man flyver vandret, og endelig, at man, medens man har en fornemmelse af at flyve normalt i vandret stilling, i virkeligheden kan have hovedet nedad.

En række ensartede ulykker og uheld.

Den første af de ulykker, der skulle føre Cocquyt på sporet af årsagen til en række uforståelige hændelser, indtraf for en belgisk maskine, en 3-motorers Fokker F VII, i september 1930. Natpostmaskinen, der som besætning medførte pilot og mekaniker, var startet fra Croydon, men måtte få minutter efter vende om på grund af usigtbart vejr. Få øjeblikke senere ramte højre plan jorden i nærheden af flyvepladsen, hvorved maskinen knustes og kom i brand, og besætningen dræbtes.

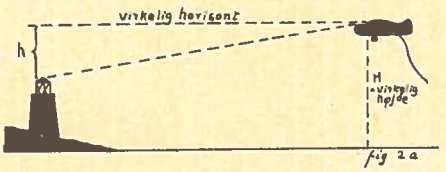
Nogle måneder senere knustes en anden belgisk natmaskine ved Melle på vej fra Gand til Bruxelles på ganske samme måde. Denne gang gik maskinen ikke i brand. En særlig omstændighed vakte Cocquyts opmærksomhed: mekanikeren blev fundet dræbt ombord med begge hænder i lommen. Dette tydede på, at besætningen ikke havde anet, at der var fare på færde, og at ulykken var sket uden nogen som helst reaktion fra besætningens side.

Selv oplevede Cocquyt følgende under en nat-træningsflyvning. Ved den engelske kanalkyst var skyhøjden 150 meter og sigtbarheden 1—2 kilometer med svag regn. Maskinen var fra Croydon nået ud til Kanalen ved Dungeness, hvor Cocquyt svingede til venstre om fyret for at følge kysten til Folkestone. Maskinen havde efter svinget en tendens til at dreje til højre, men det bekymrede ikke piloten. Pludselig råbte mekanikeren, at de var for langt nede, da han kunne se genskinnet af styrbords lanterne i vandet (piloten sidder som bekendt til venstre i maskinen og mekanikeren ved hans højre side). Cocquyt svarede, at han så kysten (til venstre) udmærket, og at højden, som han anslog til 100 meter, var god nok. Da han senere sammenlignede denne hændelse med de omtalte ulykker, blev han klar over, at mekanikeren havde haft ret, og at han her havde været udsat for det typiske tilfælde af synsbedrag forårsaget af en ikke-erkendt krængning af maskinen om x-aksen (fig. 1).

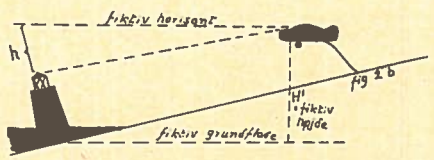


Maskinen er set bagfra og krænger altså til højre. α er vinklen mellem den virkelige horisont og observationslinien D, φ vinklen mellem den virkelige og den fiktive horisont. Den virkelige og den fiktive grundflade skærer hinanden i det observerede mærke M, og den fiktive grundflade er parallel med den fiktive horisont. Det ses umiddelbart, at piloten, der jo skønner sin højde i forhold til den fiktive grundflade, i dette tilfælde bedømmer sin højde H' til at være langt større, end den virkelige højde H.

I samme tidsrum indtraf en episode af samme art for en belgisk besætning. Efter at have forladt den engelske kyst og taget kurs mod fyret på Gris-Nez i mørke, men med god sigtbarhed, nedsatte piloten motorernes omdrejninger for at gå under skyerne. Maskinen tabte nu så meget højde, at slæbe-antennen til stor overraskelse for besætningen berørte vandet. Piloten havde ikke regnet med, at han efter reduktionen af omdrejningerne fløj med større indfaldsvinkel end før, og da han stadig så fyrtårnet et godt stykke under sin (indbildte) horisont,, troede han naturligvis, at højden var tilstrækkelig stor. Her var altså tale om en fejlbedømmelse forårsaget af en upåagtet langskibshældning om y-aksen (fig. 2).



Maskinen flyver normalt vandret.



Maskinen flyver vandret, men med større indfaldsvinkel end før. Da piloten ikke er klar over dette, skønner han, at fyret stadig ligger i en højde af h under horisonten, og at maskinen stadig har tilstrækkelig stor højde over havet.

Commandant Cocquyt havde på den tid studeret en halv snes andre natflyvningsulykker. Alle var karakteriserede ved, at maskinerne ramte jorden efter en forudgående drejning til venstre, men, som han siger, uheldigvis var han dengang ude af stand til at finde en overbevisende forklaring. Først i 1952 efter studiet af en række ulykker inden for den kommercielle luftfart nåede Cocquyt frem til at løse problemet og til en god matematisk forklaring på de følger, som ikke-erkendte bevægelser om x- og y-akserne har.

Cocquyts opdagelse.

De synsbedrag, der medfører fejlbedømmelse af maskinens højde over jorden, opstår under manøvrer, hvor piloten ikke følger sin maskines drejninger, således at *maskinens skønnede stilling i rummet ikke mere stemmer overens med dens virkelige stilling*. En pilot, der er underkastet illusioner med hensyn til sin maskines stilling i luften, hvilket kan ske i mørke, over havet og store sneflader eller over jorden under visse former for nedsat sigtbarhed, vil altid skønne sig til en fiktiv grundflade, der er parallel med hans fiktive horisont, og han

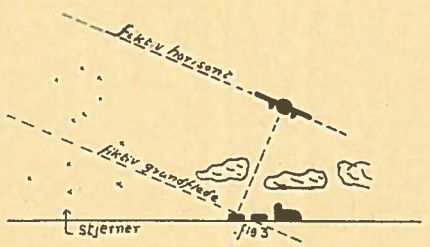
vil bedømme sin højde i forhold til denne fiktive grundflade.

Når piloten ved hjælp af sit syn skønner sin højde, bestemmer han afstanden D til et mærke og vinklen α mellem retningen til mærket (observationslinien) og horisonten. Denne vinkel vil normalt være positiv. I bjergegne, hvor mærkerne kan ligge i et højere plan end maskinen, kan vinklen blive negativ.

Hvis maskinens skønnede stilling i rummet ikke stemmer overens med dens virkelige, observeres mærket under en vinkel $\alpha + \varphi$, hvor φ er den optiske illusionsvinkel, det vil sige vinklen mellem den skønnede og den sande horisont. En pilot vil naturligvis altid dømme afstande og højder ud fra maskinens skønnede stilling, enten denne nu er korrekt eller ej (fig. 1). Vinkel φ's variationer, der kan svinge mellem 0 og plus/minus 180 grader, vil således kunne skabe en række positive eller negative højder, som piloten beregner i forhold til tilsvarende fiktive grundflader.

Skæringslinien mellem den fiktive og den sande grundflades planer må naturligvis gå gennem det observerede mærke, da dette jo ligger i begge planer. Den fejlbedømmelse, der opstår på grund af maskinens upåagtede drejning om x- eller y-aksen, vil gøre sig gældende, hvilken retning observationslinien end har i forhold til skæringslinien mellem de to planer, men den vil have sit maksimum, når de to linier står vinkelret på hinanden, og sit minimum, når de ligger i samme lodrette plan.

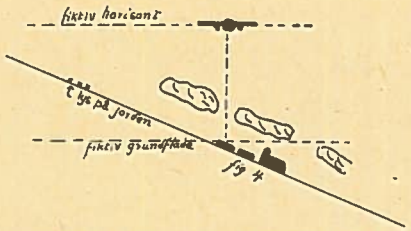
Når de fiktive højder er positive, har piloten en følelse af at flyve højere, end han i virkeligheden gør. Som det ses af fig. 3, vil hans fiktive grundflade ligge *over* den virkelige grundflade. Om natten vil piloten se stjerner *under* den fiktive grundflade og antage dem for lys på jorden. Under disse omstændigheder kan han se landingsbanen hælde nedad.



Maskinen set bagfra med krængning til højre. Den fiktive højde er positiv. Piloten observerer mellem skyerne lyset fra et hus på jorden. Som det ses, vil piloten kunne se stjernerne u n d e r sin fiktive grundflade, og da det er så godt som umuligt at bedømme afstand til lys, vil han ganske naturligt opfatte disse stjerner som lys på jorden.

Når de optiske bedrag, der frembringer positive fiktive højder, opstår og vedbliver under landingsmanøvrer, er de meget farlige, for piloten vedbliver at synke, lige til han når jorden, og mødet med denne vil komme som en fuldkommen overraskelse for ham. De fiktive højder kan nå anselige værdier selv under ret små værdier for vinkel φ. Således vil et mærke, der observeres på en afstand af 1 kilometer under en illusionsvinkel på 10 grader, give en fiktiv højde på 174 (!) meter.

Er de fiktive højder negative, tror piloten, at han flyver lavere, end han i virkeligheden gør. Af fig. 4 fremgår det, at hans fiktive grundflade ligger *under* den virkelige grundflade. Om natten vil piloten derfor kunne se lys på jorden *over* den fiktive

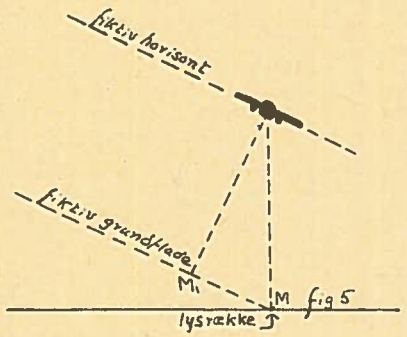


Maskinen set bagfra med krængning til venstre. Den fiktive højde er negativ. Piloten observerer mellem skyerne et hus på jorden. De lys på jorden, som piloten desuden kan se, vil ligge o v e r hans fiktive grundflade, og han vil derfor opfatte dem som stjerner.

grundflade og antage dem for stjerner. Under disse omstændigheder kan han se landingsbanen hælde opad.

En særlig situation.

En situation, hvor virkningen af sansebedraget kan have meget uheldige følger, opstår når piloten i mørke flyver hen over



Maskinen set bagfra med krængning til højre. Piloten flyver lige over og parallelt med en række lys, der fra M må tænkes at gå vinkelret på papiret. På grund af den ikke-erkendte krængning tror han, at han befinder sig over M' og vil dreje til højre for at komme hen over M.

en række lys parallelt med disse, samtidig med at maskinen har en ikke-erkendt krængning om x-aksen. Følgende situationer kan nu opstå, hvis maskinen kræng er f. eks. til højre:

1. Piloten flyver virkelig lige over lysrækken:

Han projicerer sin højde vinkelret på den fiktive grundflade, og projektionen vil derfor træffe den virkelige grundflade til *venstre* for lysrækken, hvorfor han tror, at han er kommet for langt til venstre (fig. 5). For at komme på linie med lysrækken drejer han så til *højre* og øger derved den allerede i forvejen meget farlige situation.

2. Piloten flyver i virkeligheden til højre for lysrækken:

a) Projektionen falder til venstre for lysrækken: samme situation som ovenfor.

b) Projektionen falder nøjagtigt i lysrækken: piloten vil nu naturligvis ikke reagerer, da han mener at flyve rigtigt, men maskinen, der kræng er til højre, vil have en tendens til at dreje samme vej. Visse fly kan flyves i denne stilling, når piloten støtter med sideroret.

c) Projektionen falder til højre for lysrækken: piloten skal denne gang gøre den rigtige manøvre (dreje til venstre), men hans reaktioner vil være utilstrækkelige.

— — Synsbedrag gør sig ikke alene gældende med hensyn til det vandrette plan, det vil sige medfører fejl i højdebedømmelserne, men forekommer også med hensyn til det sande vertikale plan, hvor der altså bliver tale om fejlbedømmelse af afstande i det horisontale plan. De således fremkomne fiktive horisontale afstande synes ikke at være så farlige som de fiktive højder, men også de fremkalder ukorrekte reaktioner hos piloten i føringen af hans maskine.

Commandant Prosper Cocquyts konklusioner.

»Mennesket er altid ansvarlig for ulykkerne. Hvis disse sidste var til at forudse, ville der blive taget passende forholdsregler for at undgå dem.

Disse forholdsregler måtte være yderst varierede og indviklede for sanse-illusionerne i almindelighed, medens det, *hvad angår de optiske illusioner, blot er nødvendigt for piloten at korrigere sine fornemmelser ved iagttagelse af instrumenter ombord.* Dette må absolut få pilotens hjerne til at reagere og få ham til at erkende, at han er udsat for et optisk bedrag, så at han kan undgå ulykker med synsbedrag som årsag.«

Til slut fremhæver den belgiske chefpilot, at det stadig vil være nødvendigt at uddybe studiet af problemet og at videremeddele resultaterne, ligeledes at det ville være virkningsfuldt at fremstille en film, der viser nogle af de mange forbløffende illusioner, man udsættes for i dagliglivet og under flyvning, samt at offentliggøre en statistik over ulykker, forårsaget af sansebedrag, således at deres betydning kan blive fremhævet.

Disse opgaver magter commandant Cocquyt efter sit eget udsagn ikke at løse alene. »Dette arbejde påhviler de kompetente myndigheder, der ved opgavens realisation vil give et nyt bidrag til øgelse af flyvningens sikkerhed.«

Bent Froda.

(Læsere, der måtte ønske adgang til et mere indgående studium af emnet, henvises til »Illusion sensorielles des pilotes« i Den kgl. belgiske Aeroklubs blad »La conquète de l'air«, januar 1953, eller »Sensory Illusions«, Shell Aviation News nr. 178.)

Også et sansebedrag?

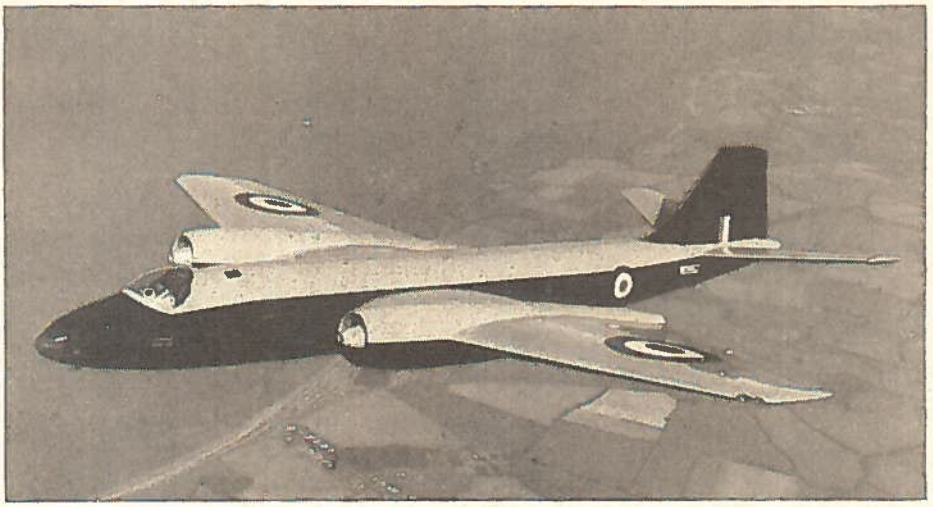
NYT UDE OG HJEMME

Ny højderekord for flyvemaskiner

Højderekorden for flyvemaskiner er kun steget langsomt igennem en længere årrække. For et par år siden satte *John Cunningham* med en særlig de Havilland Vampire den op til 18.119 m. Den absolutte højderekord er sat med en amerikansk ballon i 1935 og er på 22.066 m.

For nogen tid siden viste det sig under prøveflyvninger med en English Electric Canberra, som var udstyret med to Bristol Olympus reaktionsmotorer, at den kom op omkring Cunninghams rekord.

Fredag den 8. maj satte maskinen, ført af wing commander *Walther F. Gibb*, rekorden op til 19.406 m (under forbehold af FAI's anerkendelse). Flyvningen varede kun en times tid, og piloten var iklædt en særlig beskyttelsesdragt.



Højderekorden for flyvemaskiner går kun langsomt i vejret. I 1938 kom den over 17 km, i 1948 over 18 og nu har denne English Electric Canberra med to Bristol Olympus reaktionsmotorer passeret de 19 km. Svævplaner har nået de 13 km.

Morian nåede 3490 meter op

Kaptajn *Morian Hansen* foretog søndag den 26. april fra Skovlunde Flyveplads en flyvning med en KZ VII for at prøve, hvor højt han kunne komme. KDA kontrollerede flyvningen, gennem sit luftsportsråd, og resultatet viste, at en højde på 3.490 m kunne godkendes.

Store ordrer til England.

Fra luftfartselskaber rundt om i verden har den britiske luftfartsindustri indtil dato modtaget bestillinger på levering af 78 Vickers Viscount og 37 Bristol Britannia til et samlet beløb på ca. 1000 millioner danske kroner.

Første internationale helikopterforbindelse.

Den 1. august åbner SABENA en helikopterrute mellem Bruxelles og Rotterdam via Antwerpen. Man har i Rotterdam påbegyndt anlæggelsen af en helikopterflyveplads i byens centrum; i Bruxelles skal ligeledes anlægges en landingsplads midt i byen (ved Allée Verte), medens man i Antwerpen foreløbig vil anvende Deurne flyveplads. Der skal anvendes Sikorsky S-55 helikoptere til 7 passagerer. Rejsetiden Bruxelles centrum til Rotterdam centrum bliver 70 minutter.

Store ordrer på NATO-maskiner

Ved NATO-mødet i april blev der truffet endelig aftale om en række store ordrer på flyvemaskiner til NATO-landene. Det drejer sig bl. a. om de såkaldte amerikanske „offshore" kontrakter, d. v. s. at amerikanerne afgiver ordrer på europæiske fabrikker til leverance af flyvemaskiner, som amerikanerne stiller til rådighed for andre NATO-lande.

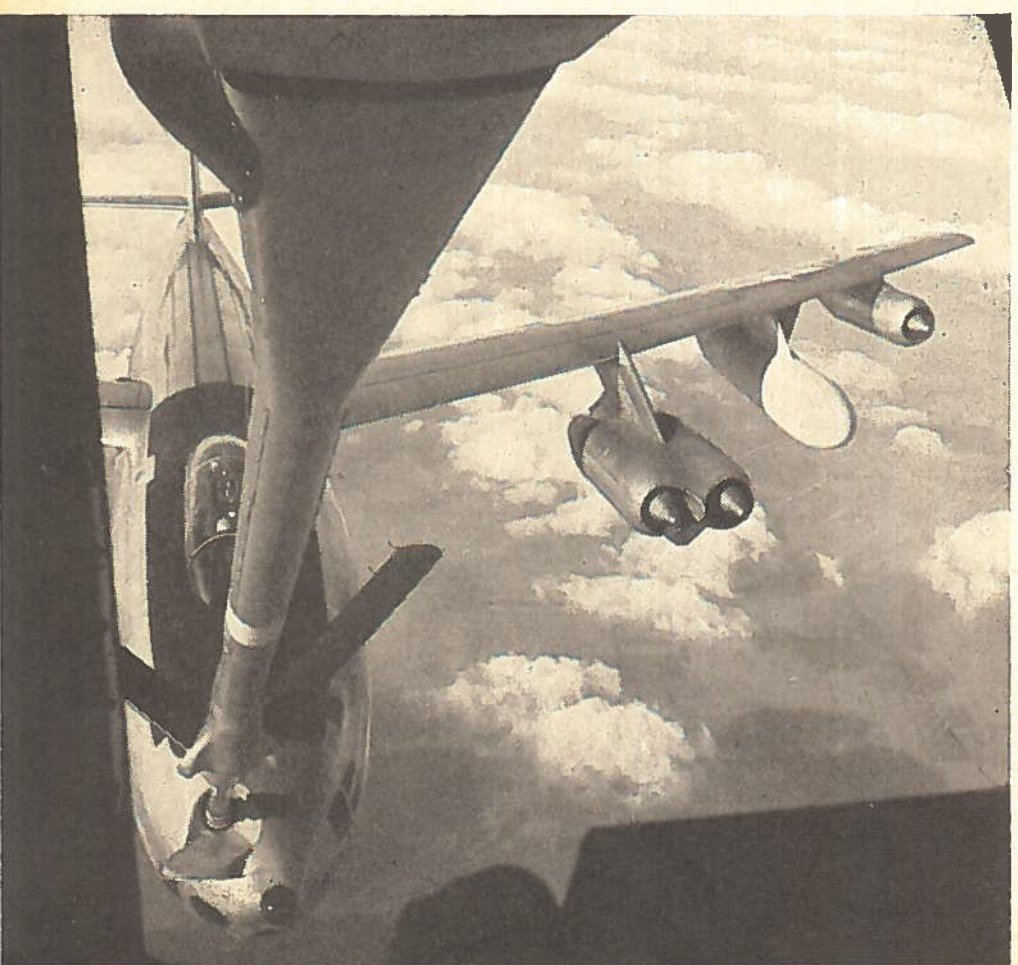
Således har Hawker fået en ordre på 450 Hunter-jagere (med Avon-motor) til levering 1955 og 56, Supermarine har fået ordrer på 250 Swift og over 100 Sea-Hawk. Belgien og Holland skal i fællesskab bygge Hunter, og Frankrig har fået en stor ordre på Mystere IV (med licensbygget Rolls-Royce Tay med efterbrænder), mens italienerne skal samle North American F-86D Sabre altvejrsjagere.

Som bekendt ventes det, at Danmark skal have Hunter som efterfølger for Gloster Meteor. Af kontrakterne fremgår det, hvor meget en sådan moderne jager koster. Det bliver med bevæbning, radio og reservedele ikke mindre end ca. 2,2 millioner kroner pr. stk.!

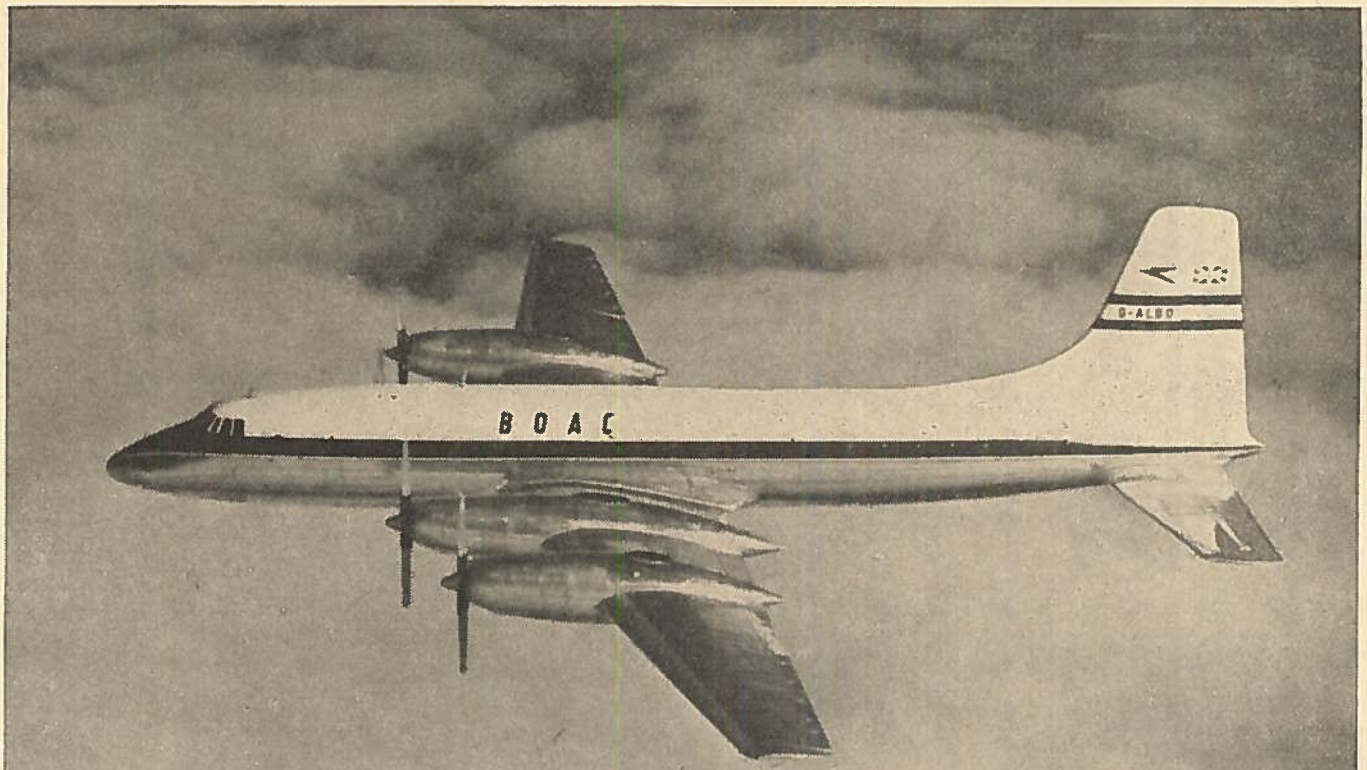
Ørnejagt pr. flyvemaskine.

I Australien, som vel nok er verdens mest flyveinteresserede nation, anvender man nu flyvemaskiner til ørnejagt. Det drejer sig om nogle store ørne, som forårsager store ødelæggelser på fåreflokkene i New South Wales.

En smart farmer fandt på at lade en dygtig skytte gå med i en flyvemaskine, og med sin riffel opnåede denne så gode resultater, at andre australske farmere er begyndt at anvende samme fremgangsmåde.



Et fint billede af en Boeing B-47 Stratojet, der tanker i luften fra en Boeing KC-97 Stratofreighter. Under et 1000 timers forsøgsprogram med en enkelt Stratojet blev den tanket 69 gange under alle forhold, ved dag som ved nat. Under en medvindsflyvnign i en jet-strøm opnåede den i en halv time en fart af 1275 km/t over jorden.



"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 udfores 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

Tidligt op for at blive DANMARKSMESTER

Hidtil største DM i modelflyvning begyndte kl. 5 morgen!

Stor FLYV-reportage fra Odense

NATTEN til den 3. maj strømmede et halvt hundrede af Danmarks bedste modelflyvere og ca. 25 hjælpere til Odense lufthavn. Nogle kom om aftenen og overnattede i halm, andre ud på morgenen pr. tog eller bus. Oprindelig var DM ansat til den 1. maj, men vejrudsigterne torsdag eftermiddag var for usikre, og konkurrencen blev udsat. Selv om der alligevel havde kunnet flyves St. bededag, blev det alligevel bedre om søndagen. En stille mild sommerlig morgen muliggjorde en virkelig fin konkurrence.

Det interessante konkurrencetidspunkt og systemet med, at rejseudgifterne deles (de blev 25 kr. i gennemsnit), havde bevirket den usædvanlig store deltagelse. Alle kunne derfor ikke være i topklassen; men som man vil se af resultaterne, var toppen ualmindelig bred.

Den spændende kamp med svævemodellerne

Der var tilmeldt hele 40 i klasse A2. 4 deltog dog ikke, og adskillige fik først deres c-diplom kort før konkurrencedagen. Der var deltagere fra 16 klubber fordelt på alle 6 distrikter — dog kun en enkelt fra 4. og 6. distrikt. Klubmæssigt udskilte der sig tre større grupper — Sportsflyveklubben i København, Ørnen i Næstved og Djursland-klubben, der alle stillede med to hold hver i den holdkonkurrence, der for første gang blev gennemført ved DM.

Efter instruktionen kl. godt 0430 — mens månen endnu stod på himlen, og solen rødmosset steg til vejrs — blev der travlhed med kontrol af højstartsnorene og vejning af modellerne. Enkelte modeller måtte have nogle gram ekstra i, mens andre nåede helt op mod de 600 g!

Kl. 0500 fløjtede konkurrencelederen, *Per Weishaupt,* til 1. periodes begyndelse. Der var — efterhånden — seks tidtagerhold, og det var fuldt tilstrækkeligt. Der var på intet tidspunkt større trængsel. Der var en ganske svag nordlig brise, som drev modellerne over mod Beldringe by, men kun få kom uden for pladsen. Medvirkende til den hurtige afvikling af starterne var, at der næsten ikke blev fejlstartet. De fleste starter var meget fine.

Der var ingen maximumsflyvninger, men mange fine flyvninger — ialt 7 over de 4 min. *Fritz Neumann* førte med 296, fulgt af *Jens Arne Lauridsen* med 294 og *Hans Hansen* med 291.

Anden periode bragte gennemgående lidt finere resultater — der var tre maximumflyvninger. Den længste havde *Hans Fr. Nielsen* fra Haslev med knap 7 min. Efterhånden som stillingen blev regnet ud på resultattavlen ved konkurrenceteltet, blev det klart, at kampen om den endelig sejr ville blive hård.

Efter 2. periode førte Hans Hansen med 576, fulgt af Neumann med 572 og *Arne Hansen* med 564.

Hans Hansen sikrer sig sejren

Straks efter sidste periodes begyndelse kl 0800 gik Sportsflyveklubbens folk til start. Sidste års danmarksmester, *Børge Hansen,* var med pæne jævne flyvninger på 273 og 271 gået ned fra 4. til 5.-pladsen, og nu fik han øjensynlig faldvind. Han fik kun 225 sek. og måtte nøjes med 5.-pladsen.

Hans Hansen fik derimod svag termik over startbanen og fik noteret 12 min. 20 sek. som konkurrencens længste tid. De 300 sek. maximum gav ham et slutresultat på 819 sek., og han var dermed umulig at slå.

Neumann fik 247 og holdt 2. pladsen, mens bl. a. Hans Fr. Nielsen igen fik maximum og derved blev nr. 3.

Da førstepladsen var røget, havde spændingen samlet sig om andenpladsen, som Arne Hansen ret nemt skulle have kunnet tage. Han udførte en af sine perfekte starter — — men ak, modellen ville ikke udløse! Arne opførte en bedre cirkusforestilling, hvor han kastede spillet op i luften, løb efter det, mens modellen slæbte det henad græsset, forsøgte igen — mens han naturligvis hver gang trak modellen i tophøjde pâny. Alt var forgæves. Først nogen tid efter udløste modellen selv i ret lav højde. Dog herfra fløj den 213 sek., og det var nok til fjerdepladsen.

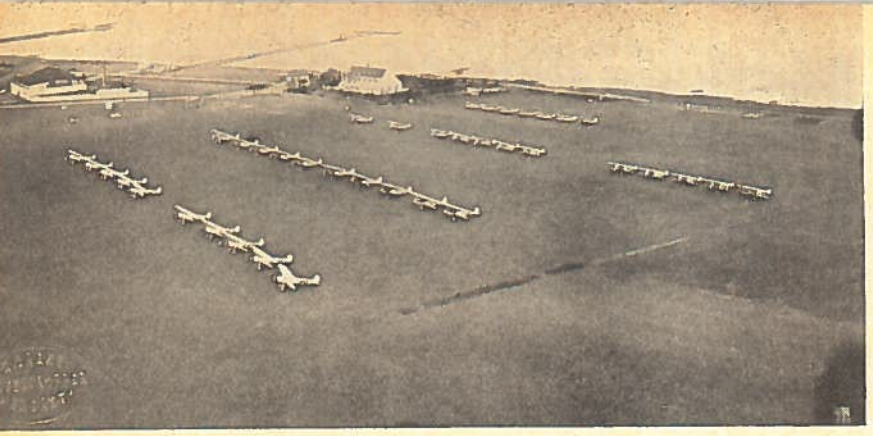
I denne periode var det så stille, at adskillige modeller efter lange flyvninger landede på startstedet.

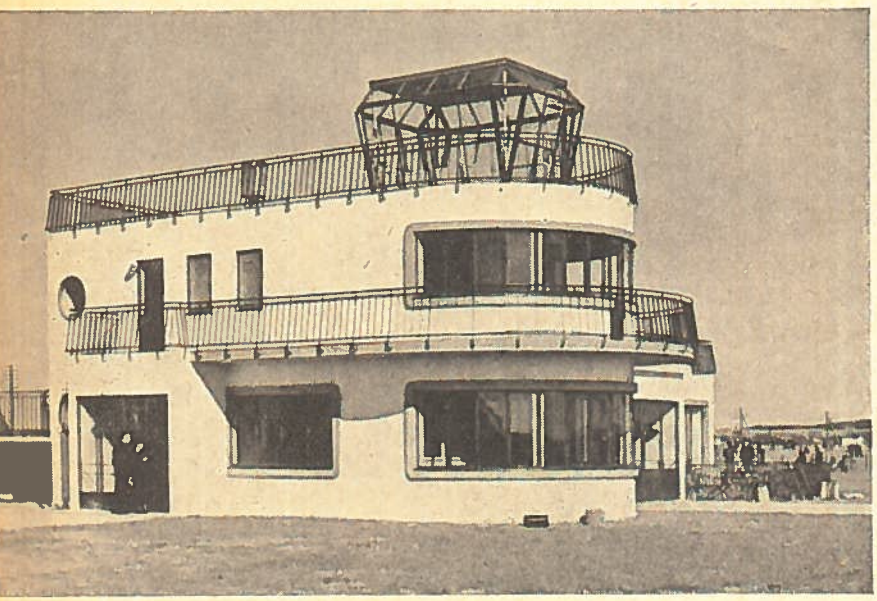
Få, men gode gummimotormodeller

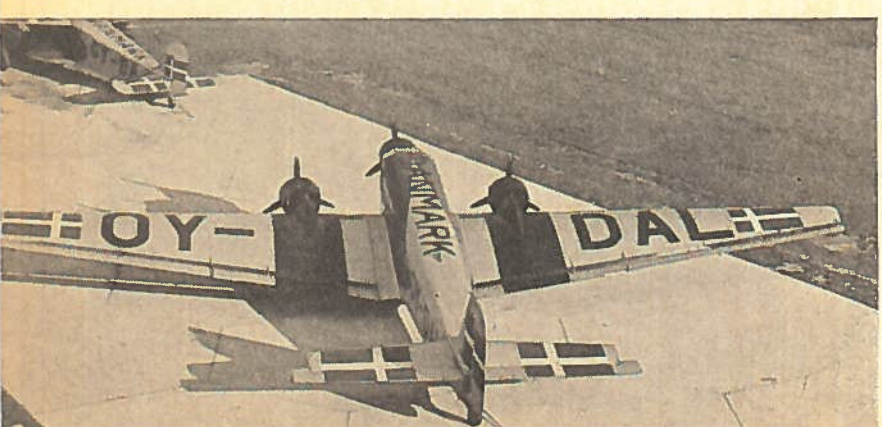
Der var tilmeldt 4 mand med wakefield-modeller, men *Niels Wagner Sørensen* fra Næstved var desværre blevet forhindret.

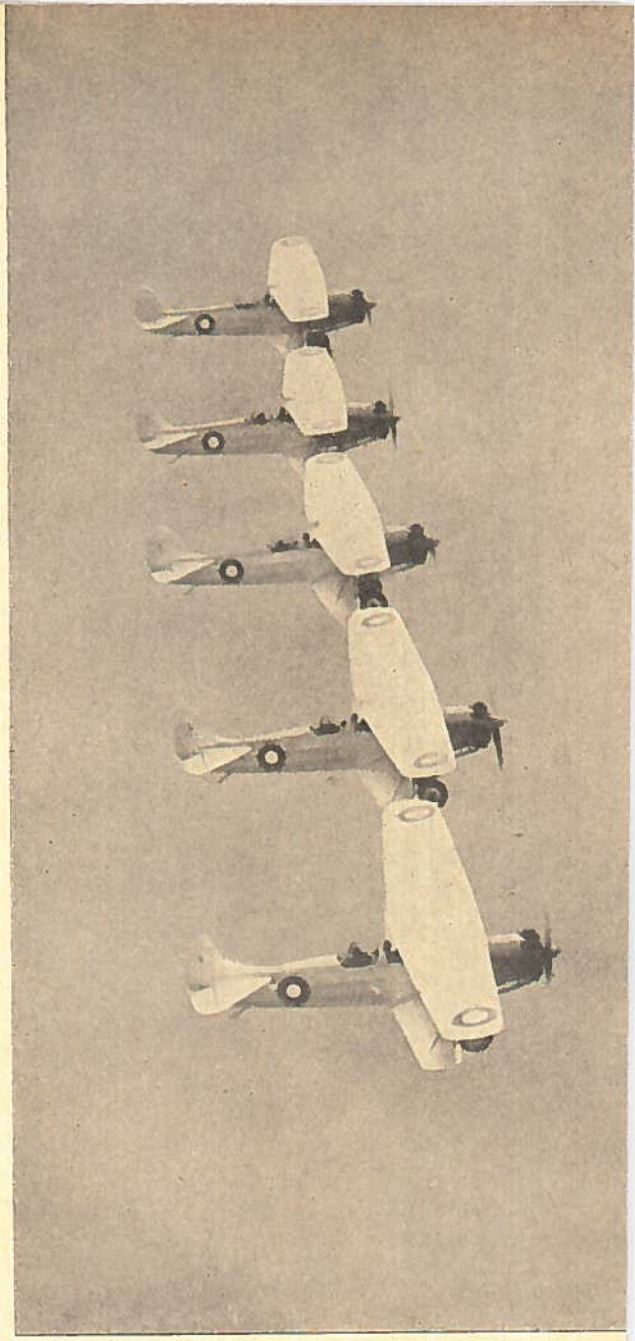
Fra oven busser fra København og Jylland; Steen T. Nielsen fra Århus med sin velflyvende model, der dog manglede en pålidelig timer; Vagn Petersen med en model med krydsede ribber — den havarerede i første start; dernæst de tre mestre, Knudsen, Høst-Aris og Hans Hansen; så følger Sportsflyveklubbens to vindende hold, bemærk gummistøvlerne til det dugvåde græs; nederst Bjarne Jørgensen med sin wakefield.

Vægter ...
hvad med Natten?
Alt er godt. Thi når flere og flere N.F. 11 natjagere indgår i R.A.F.'s og NATO-landenes forsvars-eskadriller, kan Europa sove mere roligt. Lang rækkevidde, hurtig stigeevne, svær bevæbning og fin søge-radar gør Armstrong Whitworth N.F. 11 til den mest frygtindgydende og effektive natjager i brug.
ARMSTRONG WHITWORTH N.F. 11
SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
BAGINTON, COVENTRY. ENGLAND
MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP/PIONEER ... AND WORLD LEADER IN AVIATION









Glimt fra FLYV's 25 år — I

I anledning af FLYV's 25-årsdag bringer vi et par billedsider med glimt fra større og mindre begivenheder, vi har omtalt gennem disse år.

Herover ses en formation på fem danske Fokker CV, som under ledelse af daværende overofficiant, nuværende oberst *C. C. Larsen* vandt den internationale formationsflyvningskonkurrence i Zürich i 1932.

I rækken til venstre ses øverst 39 maskiner fra Hærens Flyvertropper opstillet til parade i Københavns lufthavn i Kastrup. Billedet bragtes i anledning af flyvertroppernes 25-års jubilæum i 1937.

Den smukke administrationsbygning derunder er fra Ålborg lufthavn, der blev indviet i 1938.

De fire smilende herrer herunder er fotograferet under en konkurrence, som Danske Privatflyvere afholdt i maj 1939. De er fra venstre *Rud. Olsen, Ib Aller, H. Lund-Hansen* og *K. G. Zeuthen.*

Men snart stoppede krigen privatflyvningen, og nederste billede viser DDL's Junkers Ju 52 Selandia med neutralitetsmaling.

GLIMT FRA FLYV's 25 ÅR — 2

Til venstre ses en af DDL's Fokker F VII a i Flensborg lufthavn ved indvielsen i 1932 af ruten København-Flensborg, som dog ikke fik lang levetid. En af disse Fokkere flyver som bekendt endnu i dag i Danmark.

Til højre ses nuværende generalinde *Harriet Førslev*, der i 1932 i England fik privatførercertifikat og derved blev den første danske kvindelige flyver. Senere gjorde fru Førslev et stort arbejde for udviklingen af dansk svæveflyvning, og endnu i dag indehaver hun danmarksrekorden for varighed for kvinder med 7 timer 25 minutter.

I midten til venstre ses *Charles A. Lindbergh* og frue sammen med statsminister *Stauning*. Ægteparret Lindbergh var på tur for at udforske den nordlige atlanterhavsrute via Grønland og fik en stormende modtagelse i København, verdensberømt som han var for sin første New York-Paris flyvning i 1927.

Nederst har vi DDL's Focke-Wulf Condor »Dania« ved dåben i 1938.

Til højre faldskærmsudspringeren *John Tranum* under et udspring. Han omkom under et rekordforsøg i 1935.

FLYVELOTTERIETS HOVEDGEVINST

BLIVER AARETS SENSATION:

DEN NYE HILLMAN MINX 1953

»KRONINGSMODELLEN«

Til Kroningsaaret har Humber-Hillman Fabrikkerne fremstillet Minx'en med nyt Ydre af raffineret Enkelhed, velafbalanceret og smukt Forparti, harmonisk og og smagfuldt Interiør og flere tekniske Nyheder. Kroningsmodellen er renlivet britisk Komfort, Stabilitet og Elegance — og den er blevet en stor Salgssukces. — En dejlig Vogn . . . og en dejlig Gevinst.

GEVINSTEN KAN BESES HOS

BRITISH MOTORS A/S

og hos alle autoriserede **BRITMO** Forhandlere Landet over

FLYV's HÆDERSPRIS

En årlig pris på 500 kroner, der for 1953 tildeles svæveflyvepioneren Harald Wermuth Jensen

Cowboy i et svæveplan parat til start

I anledning af FLYV's 25-årige beståen har bladets udgiver, forlagsboghandler *Ejvind Christensen,* indstiftet en hædersprис på 500 kroner, som hver år den 1. juni skal tildeles en person, som findes at have gjort sig fortjent til denne belønning.

Hædersprisen kan ikke søges; den uddeles gennem Kongelig Dansk Aeroklub; der stilles ingen betingelser for uddelingen; den kan tilfalde enhver med tilknytning til flyvningen.

Hædersprisen er indstiftet ud fra ønsket om at få lejlighed til at yde en håndsrækning til arbejdet for flyvningens sag.

I år har man besluttet at uddele prisen til en af vore mest kendte svæveflyvere, driftsleder *Harald Wermuth Jensen,* bedre kendt som Cowboy, fra Århus Svæveflyveklub.

Igennem en halv snes år har Cowboy gjort en kolossal indsats for svæveflyvningens udvikling her i landet, og den kvalitative fremgang, der har fundet sted efter krigen, kan i meget høj grad tilskrives ham.

Cowboy, der er født den 29.7.1917, fik sin uddannelse i Bjergstedlejren i 1942, hvor han tog A nr 200 den 8.9., B nr 102 den 12.9 og C nr. 50 den 18.9., så det gik hurtigt!

Senere under besættelsen flygtede han til Sverige og vendte hjem med brigaden, og derpå gik det voldsomt fremad. I 1946 fik han sit S og flyvelederbevis samt tog sølvdiplom nr 1 og begyndte at sætte rekorder, og siden gik det slag i slag med flere rekorder, besøg i alle mulige lande, hvor der svæveflyves, inklusive deltagelse ved VM i 1950 og 1952.

Foruden den egentlige flyvemæssige indsats har Cowboy gjort en organisatorisk indsats i sin klub samt i unionsbestyrelsen og senere svæveflyverådet, hvis flyvetekniske medlem han har været i en årrække, og hvor han har ydet et meget stort og ansvarsfuldt arbejde.

Cowboy har altid anset det af betydning at »blande sig« med så mange andre svæveflyvere som muligt — i andre klubber og andre lande for derved stadig at lære så meget som muligt. Man må aldrig være sig selv nok, siger han.

Som maskinarbejder har han ikke haft for mange sprogkundskaber, men for at klare sig i udlandet og for at udnytte den udenlandske faglitteratur har han simpelthen sat sig hen og lært sprog.

For at kunne deltage i alle de lejre, rejser og konkurrencer, som han har været med til, har han gentagne gange uden videre sagt sin stilling op og taget fri nogle måneder — uden smålig hensyntagen til den tabte arbejdsfortjeneste.

Hvordan det bliver i fremtiden, må tiden vise. Nu er Cowboy som driftsleder bundet til en fabrik, og han er agtværdig familiefader og er begyndt at påpege, at der må unge friske folk med initiativ og handlekraft ind til efterhånden at erstatte de ældre, men man kan roligt regne med ham mange år endnu — i første omgang ved DM i svæveflyvning i næste måned.

Direktør Fr. Bay fra Tommerup har nu fået genopbygget sin Percival Proctor efter uheldet i Luxemburg ifjor. Den rød-hvide maskine er hvad radio og instrumenter angår utvivlsomt vor bedst udstyrede privatmaskine. Bay har nu bygget en lille hangar til den og en Auster ved siden af hovedbygningen i Odense lufthavn.

Propositioner for motorflyvernes flyvedagskonkurrencer 1953

Tidspunkt:

Pokalkonkurrencen afholdes som led i Sportsflyveklubbens 15-års fødselsdagsstævne på *Københavns Privatflyveplads, Skovlunde,* den 6.—7. juni 1953. Konkurrencen starter *lørdag d. 6. juni 1953 kl. 1300.*

Materiellet:

Konkurrencen er åben for alle typer af eenmotorede privatflyvemaskiner m. hjulunderstel.

Konkurrencen

bliver en kombineret orienterings- og landingskonkurrence. I alle konkurrencens enkelte afsnit gives strafpoints. Vinder bliver den pilot, som har færrest points. Står to eller flere lige, er pointstallet i orienteringsflyvningen afgørende. Står to eller flere lige her, foretages nye landinger, som er afgørende.

Orienteringskonkurrencen

foregår ad en 100—125 km lang rute med 3 vendepunkter. Ved disse vendepunkter er anbragt kontroller, og på ruten er udlagt kontrolflager.

På vendepunkterne og i målet er udlagt tydelige markeringslinier, der skal overflyves under en ret vinkel og i retning fra forrige punkt.

Forudberegningen af passagetidspunkter og måloverflyvningstidspunkt skal foretages i overensstemmelse med en i forvejen opgivet egenfart, på hvilken basis er udregnet en idealflyvetid, der alene vil ligge til grund for pointsberegningen.

Kongelig Dansk Aeroklub's luftsportsråd udarbejder opgaven.

Landingskonkurrencen

vil foregå i umiddelbar fortsættelse af orienteringskonkurrencens måloverflyvning, idet deltageren straks går videre venstre rundt på pladsen og fra 200 m højde tager motoren fra udfor det udlagte mærke i medvindsbenet.

Landingen bliver nu en fingeret nødlanding, og hensigten er at foretage en korrekt indflyvning og trepunktslanding ved det udlagte mærke uden brug af motoren. Bremse må benyttes.

Straks efter foretages endnu en landing på samme måde.

Dommerkomitéen:

Konkurrencen bedømmes af en dommerkomité bestående foruden konkurrencelederen af 3 sagkyndige personer, alle udpeget dertil af luftsportsrådet.

Dommerkomitéens afgørelser er inappellable.

Præmierne er

1 pokal udsat af Skandinavisk Aero Industri for vinder i orienteringsflyvningen.

1 pokal udsat af Dansk Pool for vinder i den samlede konkurrence.

* * *

Eksemplarer af propositionerne kan fås ved henvendelse til motorflyveklubberne eller til KDA.

25 års svæveflyvning i Danmark

Interessante statistiske oplysninger om svæveflyvningens udvikling maner til eftertanke

DE 25 år, FLYV er udkommet i, er stort set den danske svæveflyvesports levetid. Ganske vist blev de første glideforsøg udført her i landet i 1909 og den første klub startet i 1924, men først i 1927 udføres de første glideflyvninger i større stil og i 1936 de første længere svæveflyvninger. I 1934 samledes klubberne i Dansk Svæveflyver Union, der i 1950 gik op i KDA.

Statistiske oplysninger finder man så småt fra unionens start, og vi viser hosstående nogle kurver fra foredraget »Udviklingslinier i dansk svæveflyvning«.

Medlemmer og klubber: Nederst ses kurven over antallet af klubber, der steg op mod krigens begyndelse, og under krigen steg mod sit maximum på 49 i 1945 for derpå atter at gå nedad. De sidste år har tallet ligget på 27—28.

Der har imidlertid været mange flere end 49 forskellige klubber. Der har ialt været over 110, heraf 35 i hovedstadsområdet. I dag er der 3, hvoraf ingen er åben for en bred uddannelse af begyndere på grund af mangel på egnede flyvepladser.

Medlemstallet har fulgt klubtallet med et maximum på ca. 1000 i 1945. De sidste år har vi været ca. 500. Hvor mange der ialt har været, ved vi ikke. Men for tiden udskiftes omkring en trediedel af medlemmerne om året. Deres gennemsnitsalder er 27 år. 38 % af dem kommer fra håndværk og industri, 30 % fra handel, kontor og landbrug, 16 % er akademikere og teknikere, 6 % militære, 4 % skoleelever og 6 % fra diverse erhverv. (20 % er skoleelever, lærlinge og studerende uden mange pengemidler.)

Medlemmernes flyveerfaring: Tre fjerdedele af medlemmerne er begyndere, kun en fjerdedel har S og evt. sølv-diplom og kan altså dyrke egentlig svæveflyvning. 24 % har intet diplom, 8 % har A, 17 % B og 25 % C.

Efter startantal har 37 % under 100 starter, 32 mellem 100 og 200 og 31 % derover (6.5 % mellem 500 og 1000 og kun 2 % over 1000 starter). Tilsvarende ligger tallene for flyvetid (34 % under 5, 28 % 5—10 og resten over 10 timer, heraf 8.5 % over 50 timer).

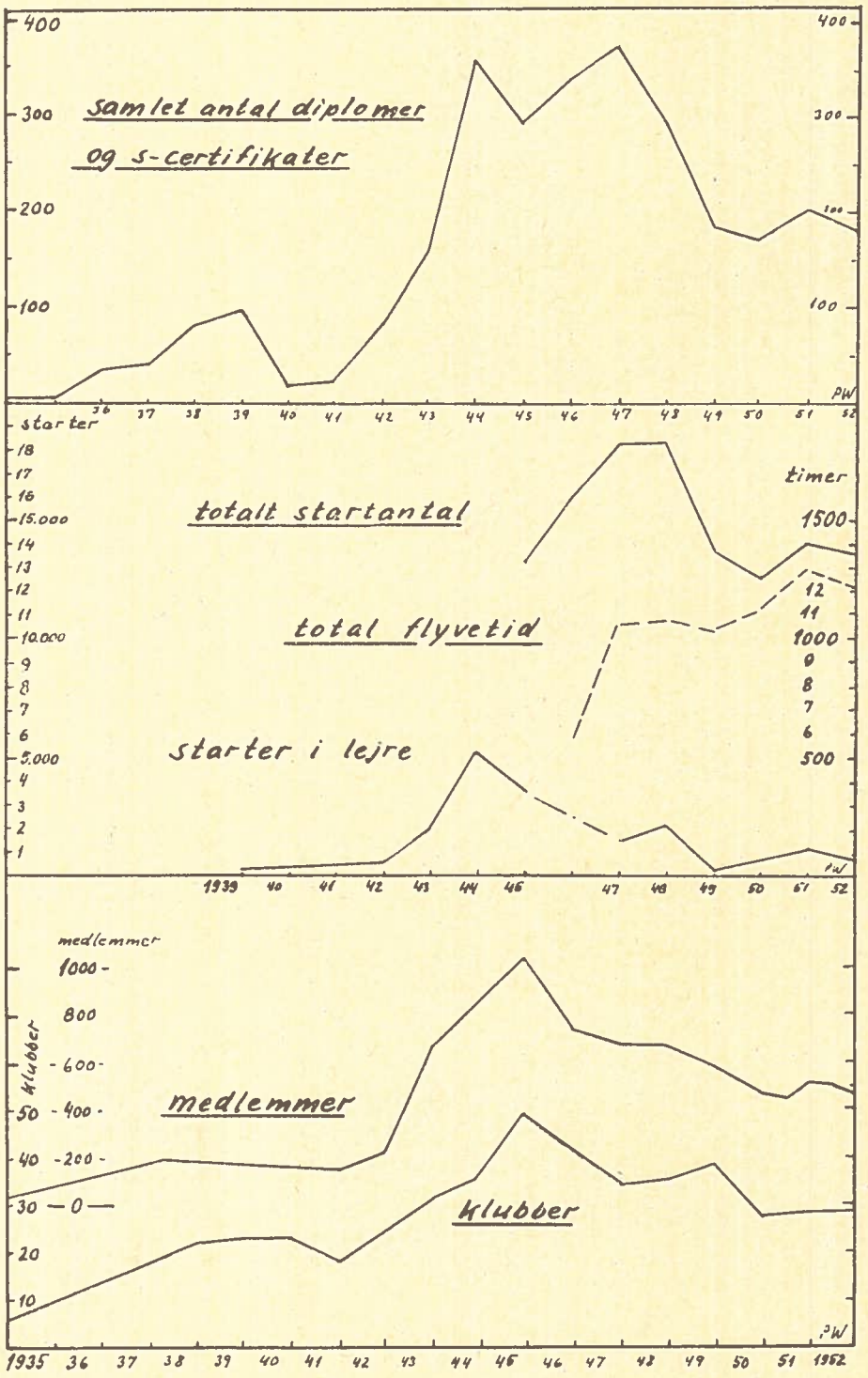
Totalt startantal og flyvetid: En landsomfattende statistik findes først fra 1945. Før dette år havde vi kun antal starter i lejre at se på — det nåede op på over 5000 i Bøtølejren 1944. Startantallet nåede op på over 18.000 i 1947 og 48, men har siden ligget omkring 13—14.000 pr. år. Derimod er det samlede antal flyvetimer stort set stadig steget.

I det hele taget karakteriseres efterkrigstiden ved en kvantitativ fremgang. Således er varigheden af hver flyvning steget fra ca. 2 til 5,5 minutter. I 1945 fik hvert medlem gennemsnitlig 13 starter, de senere år omkring 27. I 1946 fik han 46 minutter, de senere år omkring 2½ time. Danmarksrekordernes stigning viste vi i nr. 2.

Diplomer og certifikater: Udviklingen i kurven over det samlede årlige antal diplomer og certifikater ligner klub-, medlems- og startkurverne. Den kulminerer med 1947 (377). De sidste fire år har diplomtallet været konstant omkring 164, men certifikattallet svinget mellem 9 og 39 pr. år.

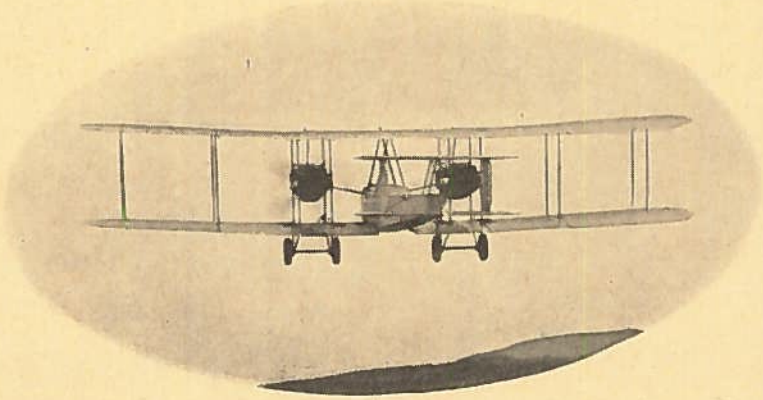
Rettelse

Sætternissen, som var noget på spil i sidste nummer, havde bl.a. fået svæveflyveklubbernes samlede gæld til 80.00 kr. Gid det var så vel. Der skulle have stået 80.000 kr.

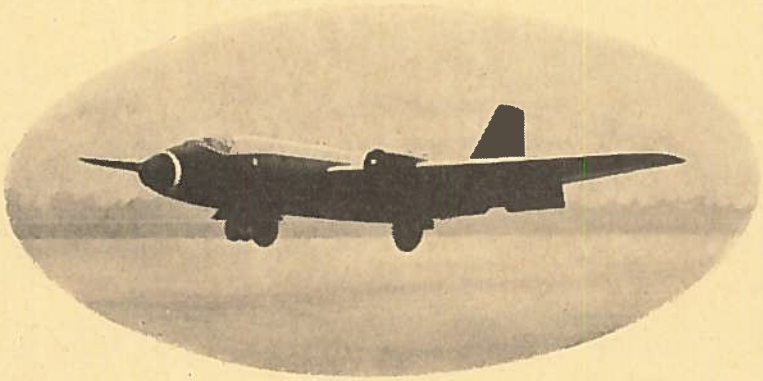


FREMSKRIDT

Twice as far in half the time



1919 Den 14/15. juni foretog en Vickers Vimy den første flyvning direkte over Atlanterhavet med en flyvetid fra Newfoundland til Irland på 16 timer og 12 min.



1952 Den 26. august foretog en English Electric Canberra den første flyvning frem og tilbage over Atlanterhavet med en total flyvetid direkte fra Irland til Newfoundland og tilbage på 7 timer og 48 minutter: Forløben tid 10 timer og 3 minutter.

ROLLS-ROYCE
Aero
ENGINES

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

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

Ny SAS-flyvning via Thule

I sidste måned foretog SAS en ny flyvning over de nordlige polarområder. Det var denne gang en charterflyvning for det norske forsvarsministerium med ca. 40 medlemmer af afløsningspersonalet til det norske felthospital i Korea.

Turen blev fløjet med en DC-6B fra Oslo over Thule, Anchorage i Alaska, Shemya på Aleuterne til Tokio. Distancen denne vej er 12.386 km og den omtrentlige flyvetid beregnedes til 33 timer.

Hjemturen skulle fortsat gå vestover ad SAS's normale Tokio-rute, der er ca. 17.000 km og tager ialt 56 timer incl. ophold.

Turen skulle starte den 23. maj og på tilbagevejen nå København den 29. maj.

Man ser heraf, hvor store fordele polarruten byder på. Det er forøvrigt interessant til sammenligning at se, at BOAC efter indsættelsen af Comet på sin Tokiorute nedsatte tiden fra 86 til 36 timer.

KLM trafik-statistik for 1952.

Den samlede flyvedistance i 1952 udgør 44.657.100 km og det samlede antal flyvetimer 134.338. Tonkilometerproduktionen var 240.814.400 og tonkilometer-salget 155.927.000. Af øvrige tal kan nævnes:

517.075 passagerer (1951: 499.194)
14.348.841 kg fragt (1951: 12.870.000 kg)
1.977.287 - post (— 1.516.000 -)

SABENA i 1952.

Trafiken i 1952, som var på 57.176.133 tonkilometer, betød en stigning på omtrent 9 % i forhold til året forud. Statistikken siger iøvrigt følgende:

udbudte t-km	78.562.288
befordrede t-km	57.176.133
udnyttelse	72,8 %
fløjne km	21.243.303
befordrede pass.	277.028
pass.-km	377.134.558
t-km fragt	16.471.698
t-km post	3.155.391

Fra 1950 til 1952 er den befordrede fragtmængde blevet forøget med ca. 5 mill. t-km. I 1952 udgjorde fragten 28,8 % af SABENA's trafik.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup.

Tallene for april måned var følgende:

ank. passagerer på ruter	..	11.641
afg. „ „ „	..	11.056
ialt	.....	22.697
transitpassagerer	.....	29.272
andre passagerer	.....	7.474
ialt	..	59.443

(I tallet for transitpassagerer er den samme passager medtaget to gange, nemlig ved ankomst og afgang.)

Tallene for fragt, post og bagage er henholdsvis 695 t, 216 t og 629 t.

Hayhow forsvundet

Den kendte engelske sportsflyver *T. W. Hayhow*, der med sin Auster Aiglet har sat en lang række rekorder mellem forskellige europæiske hovedstæder, og som vi også har haft fornøjelsen af at kontrollere rekorder for i København, forsvandt den 10. april under et nyt rekordforsøg på strækningen London-Belgrad efter starten fra München.

Hayhow må desværre anses for at være omkommet i bjergene.

Tuborgfondet støtter påny svæveflyvningen

Tuborgfondet, som gennem den sidste halve snes år har ydet en betydningsfuld hjælp til dansk svæveflyvnings opbygning, først og fremmest gennem tilskud til svæveflyvefondets centrale materiel, har i år stillet et beløb på 1000 kr. til rådighed for aeroklubbens svæveflyveråd.

Disse kærkomne penge skal anvendes til påbegyndelsen af en meget savnet transportvogn til fondets svæveplaner.

Flere nye tyske svæveplaner

I de netop modtagne marts- og apriludgaver af tidsskriftet Thermik er der beskrivelser og oplysninger om nye tyske svæveplaner.

Mest interesse herhjemme vil utvivlsomt *Egon Scheibe*'s nyeste konstruktion Specht vække. Det drejer sig om en enkel tosædet skoletype, som ikke koster mere end den ensædede Spatz. Det er et højvinget afstræbet plan med stålrørskrop og træplan. Spændvidden er 13 m, fuldvægt 350 kg og præstationerne af Baby-størrelsesorden. Pris som for Spatz 5400 DM.

Mü-13E er forøvrigt kommet i ny udgave med bæreplan med negativ pilform. Det forbedrer udsynet fra agtersædet og forenkler sammenbygning af plan og krop, således at der spares 15—20 kg i vægt, ligesom prisen også vil kunne nedsættes.

En ny tosædet type er Schleicher Ka-2, konstrueret af *Rudolf Kaiser*. Den vil fremkomme under navnet Rhönschwalbe. Den er af almindelig trækonstruktion, har også negativ pilform, er 15 m i spændvidde og har et bedste glidetal på 24, bedste synkehastigheder på 0.85 m/sek. tosædet og 0.75 m/sek. ensædet. Ingen oplysninger om prisen.

Endelig arbejdes der på en tosædet forsøgstype med de helt store præstationer, nemlig HKS-1 med 19 m spændvidde, laminarprofil og alle raffinementer. Den bygges af de herrer *Haase*, *Kensche* og *Schmetz*.

FLYVEVÅBNET

Flyvestation Skrydstrup

Flyvestation Skrydstrup blev den 7. maj ved en parade overgivet til sin nye stationschef, oberstløjtnant *K. van Wylich-Muxoll*. I løbet af maj regnede man med, at eskadrille 728 skulle tage den nye station i brug.

Flyvermath udmærket

Flyvermath *Erling Christensen*, som fra juli sidste år til april i år har gennemgået et electronic fundamental course og radar mechanic ground equipment course på Keesler AFB i Mississippi, har udmærket sig ved at blive nr. 1 i sin klasse. Erling Christensen er blevet rost af sine amerikanske lærere og er blevet modtaget og lykønsket af generalløjtnant *C. Forslev* for det fine resultat. Han gør nu tjeneste i flyvemateriel-tjenesten i Værløse.

PS: Erling Christensen, der er knap 20 år gammel, er søn af forstander Christensen på Haslev landbrugsskole. Han er en af de mange model- og svæveflyvere, der efterhånden er gået over i flyvevåbnet som flyvere mather eller i andre stillinger. Han stiftede i 1949 modelflyveklub nr. 216 Skyen i Haslev og gik senere over i Ringsted Svæveflyveklub.

Flyvevåbnet bestiller Spatz

Ifølge meddelelser i dagpressen har flyvevåbnet hos Jydsk Aero Import i Viborg bestilt to Spatz-svæveplaner.

Flyveulykken i Storebælt

Fredag den 8. maj omkom den 22-årige flyverkadet *Thyge Holten Hansen* fra Bjergsted ved en flyveulykke over Storebælt i nærheden af Sprogø.

Han var på flyvning med en Republic Thunderjet fra Karup, da maskinen tilsyneladende eksploderede i luften.

Ulykkens årsag kendtes ikke ved redaktionens slutning, og vraget af maskinen var ikke fundet.

Udnævnelse

Sergent i flyvevåbnet *Fritz Birger Pedersen*, der har bestået afgangsprøven fra fodfolkets reserveofficerskole 1952/53, er udnævnt til flyverløjtnant af 2. grad af reserven fra den 13/4 1953 at regne.

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

Hayhow foran sin veludstyrede Auster Aiglet.

FACTS ABOUT THE GLOSTER JAVELIN / *Super Priority for the R.A.F.*

Point of Stall

High speed aircraft are often suspected of early stalling. The Delta Wing however, on the Gloster Javelin, enables this mighty fighter to land at low speed and its positive control characteristics to the point of stall are outstanding.

Gloster Aircraft Co. Ltd.
Hucclecote / Glos.

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER . . . AND WORLD LEADER IN AVIATION

Skandinavisk Aero Industri A/S

Kramme & Zeuthen

DANAVIA A/S

Jens Kofods Gade 1 **København K**

STRÅLENDE OPTAKT TIL FLYVEDAGSKONKURRENCERNE

De civile klubber har fået et godt forspring for flyvevåbnet

SVÆVEFLYVERNES flyvedagskonkurrencer kom tidligt igang i år takket være den fine weekend 25.—26. april. Det var nogle af de dage, som der kun findes et par af hele sommeren igennem — og så faldt det nøjagtigt på en weekend. Det var en kold og klar bagside med lange skygader og kraftig termik, og et stort antal klubber udnyttede lejligheden.

Vi mindes ikke at have fået så mange resultater fra en enkelt flyvedag som fra den søndag. Der kom 28 varigheder, 23 højder, men kun een distance. Der blev fløjet over hele landet, og der er indløbet resutater fra klubber, som ellers ikke plejer at være med. Om det så var helt vestpå, i Esbjerg, blev der fløjet termik — og herfra blev den eneste distance (til Vandel) foretaget.

20 timer på 12 flyvninger

I varighed fik stamgruppen mest ud af det i Sandholm, hvor luften var fuld af klubbens og Birkerøds planer. Ialt fik Stamgruppen fløjet 20 timer på kun 12 starter; men den sendte kun de 6 ind med ialt 14 timer 15 min. Den længste var på 4½ time. St. bededag, som ellers blev anset for en kedelig dag, der ikke gav mange resultater, fløj *Harry Nielsen* i Delfin'en 3½ time, hvorpå klubben førte med 17½ time.

Aviator var begyndt først og fik også et par ture St. bededag, hvorpå klubben havde 11 t. 40 m.

Ringsted havde en fantastisk dag den 26. Klubbens udvidede Baby fløj først godt 3 timer, så tre kvarter, og til slut igen lige over 3 timer — og også andre planer var i luften.

De militære svæveflyvere tog den mere med ro. Karup sendte 3 resultater fra den store weekend og Værløse 2. Derimod hørte man intet til Århus, og PFG begyndte først at flyve St. bededag. Første resultat er fra 3. maj (2 timer).

19 sølvhøjder

I selve konkurrencen blev der anmeldt 19 højdevindinger på over 1000 m — mange af dem dog af folk, der har betingelsen eller sølvdiplomet i forvejen.

Ringsted havde tre om lørdagen og fire om søndagen og var med et par mindre den første klub til at »fylde op« til 10 — rigtig konkurrencetaktik. Ialt blev det 10.600 m.

Herning, som vandt højden sidste år, koncentrerede sig ganske herom og fik ialt 8 over 1000 m ved flyvninger på lidt over ½ time hver — de indsendte kun een varighed på 1 time. *Dyhr Thomsen* tegnede sig for de tre og for den største på 1750 m højdevinding om lørdagen.

Værløse indsendte to foruden to tidligere, hvorimod der ingen kom fra Karup.

Der er ganske givet lavet adskillige flere 1000 m højder end de indsendte, men ikke alle har haft barograferne i orden. Der er kun indkommet få ansøgninger om højdebetingelser til sølv-diplom. Det var ellers en dag, hvor mange kunne have taget den.

Hvorfor kun een distance?

Det må betegnes som sløjt, at ingen anden end *Mogens Simonsen* fra Esbjerg fløj distance i et sådant vejr. Det havde været omtrent lige så let at tage sølv-distancen som højden, hvis man havde land nok til at flyve med vinden. Det kunne imidlertid også være gjort på trekantbane denne dag; men det var åbenbart ingen forberedt på, og det er også sjældent, at det er muligt. Til trods for, at det blæste noget, kunne man med en Baby under skygaderne komme godt frem mod vinden. Undertegnede fløj således to gange på en flyvning 10—12 km frem. Fra Sandholm gik planerne i fast rutefart ud til Rungsted og derpå de ca. 15 km mod vinden til Hillerød og tilbage til flyvepladsen. Her kunne godt være kontrolleret nogle distancepræstationer. Lukket bane tæller dobbelt.

I det hele taget må man sige, at selv om der blev fløjet godt, så blev situationen ikke udnyttet til bunds. F. eks. blev der ikke taget en eneste 5 timers prøve. Nu var det bidende koldt oppe ved skybasis, og mange landede p. gr. af utilstrækkelig påklædning; men det var en 5-timers-dag.

Ja, faktisk en dag, hvor termik»rekorden« kunne være slået. Dagens første termikflyvning begyndte i Ringsted kl. 0920 og den sidste sluttede 1840. I Sandholm landede tre planer i formation ved 1830-tiden.

P. W.

Stillingen pr. 30.-4.:

Varighed

Stamgruppen	14 t. 15 m.	(6)
Ringsted	9 t. 27 m.	(6)
Karup	8 t. 47 m.	(4)
Aviator	7 t. 50 m.	(6)
Værløse	6 t. 48 m.	(4)
Birkerød	5 t. 33 m.	(4)

5 andre klubber har indsendt resultater.

Højdevinding

Ringsted	10.600 m	(10)
Herning	10.585 m	(8)
Værløse	4.930 m	(4)
Aviator	3.395 m	(6)
Stamgruppen	3.350 m	(3)

Distance

Esbjerg	52 km - 78 p.	(1)

★

Guld-højde i Baby

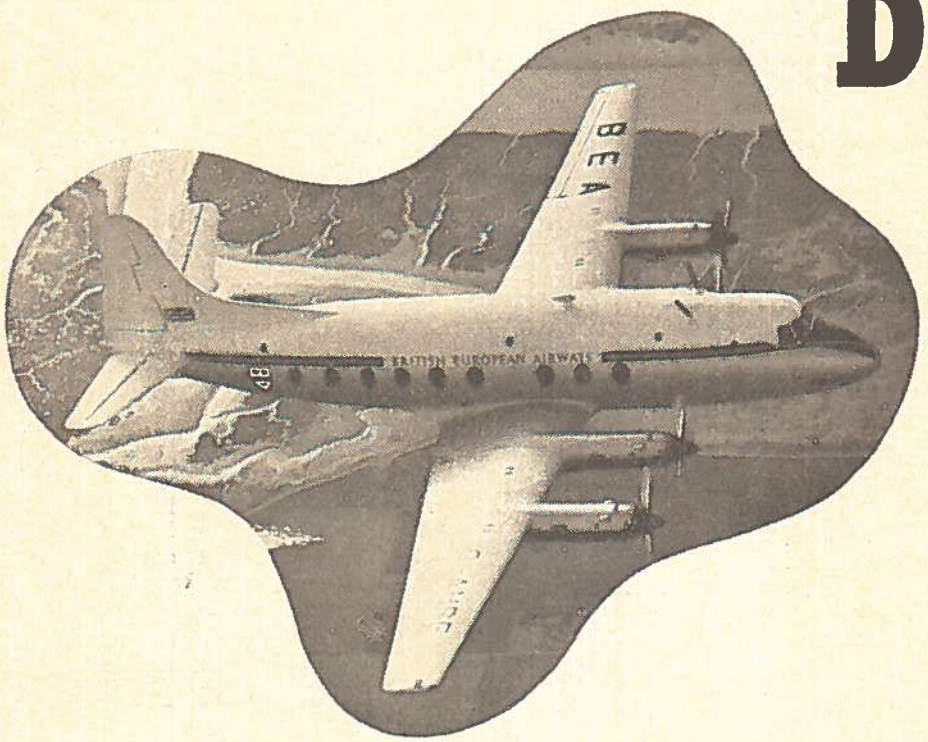
I første halvdel af maj er der fortsat strømmet resultater ind i konkurrencen, og med de resultater, der foreligger midt i maj, har Aviator taget føringen i varighed med 20 t 20 m foran Stamgruppens 17.30 og Karups 9.47.

I højdevinding er Herning nået over sit slutresultat fra sidste år og har ca. 16.000 m, mens Ringsted uændret har 10.600 og Aviator har nået tredjepladsen med 8.640 m.

Antallet af resultater i distancekonkurrencen er fordoblet, idet *Dyhr Thomsen* mandag den 11. foretog en 87 km målflyvning til Esbjerg. Efter udkoblingen i 300 m havde han en minimumshøjde på 280 og senere på turen efter en voldsom stigning fra ca. 1000 til 3480 m (på mindre end 10 min.) opnåede han altså højdebetingelsen til guld-diplom med 3200 m, der jo også tæller godt i konkurrencen. Det mest imponerende er, at flyvningen blev udført i den Grunau Baby, han skal flyve til DM, hvor der altså bliver skrap konkurrence også i Babyklassen. Ærgerligt, at han og *Ebbe Wermuth Jensen* ikke har materiel til at konkurrere i den åbne klasse, hvor de jo utvivlsomt er kvalificerede til at være med i kampen om mesterskabstitlen.

Mange danske svæveflyvere agter sig til udlandet i sommer for at flyve, f.eks. til Zell am See i Østrig, hvorfra dette billede er hentet. Skolen har nu en halv snes planer, bl.a. to Musger Mg 19 som denne. Desuden Mü-13E, Spatz og Grunau Baby.

DUNLOP



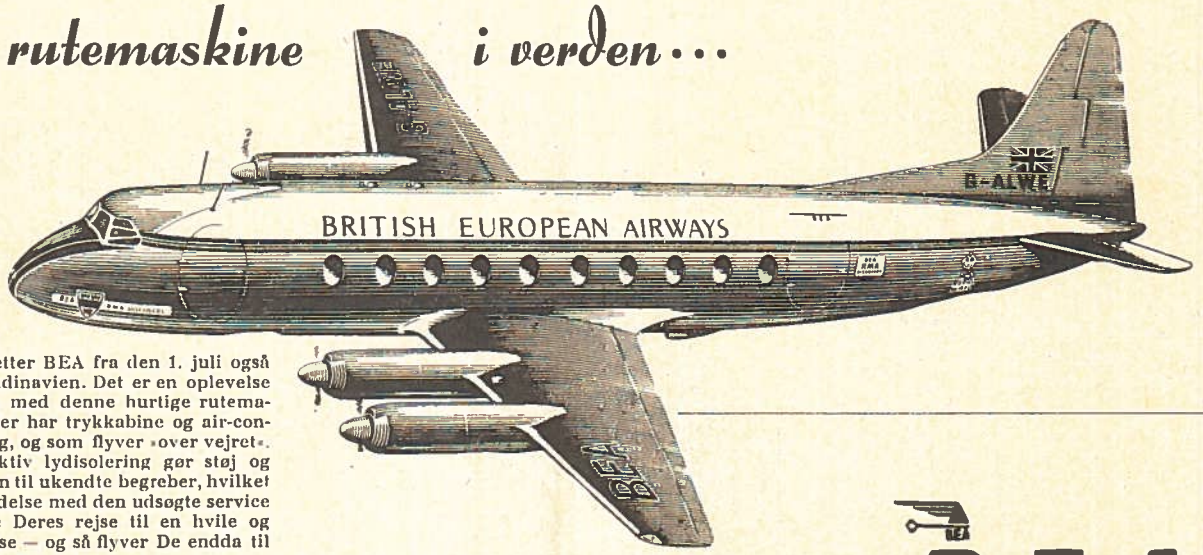
Fra Motoriseringens Begyndelse har DUNLOP holdt Hjulene i Gang — og DUNLOP-Mærket været en Garanti for fremragende Kvalitet. I Dag dækker DUNLOP Trafikken i alle Elementer. Den straalende, engelske VICKERS VISCOUNT er f. Ek. forsynet med DUNLOP DÆK, HJUL og BREMSER.

TRADE MARK

DUNLOP RUBBER CO. A/S
Vennemindevej 30, Kbh. Ø.

Den første JET-PROPELDREVNE

rutemaskine i verden...



— indsætter BEA fra den 1. juli også på Skandinavien. Det er en oplevelse at flyve med denne hurtige rutemaskine, der har trykkabine og air-conditioning, og som flyver »over vejret«. En effektiv lydisolering gør støj og vibration til ukendte begreber, hvilket i forbindelse med den udsøgte service vil gøre Deres rejse til en hvile og fornøjelse — og så flyver De endda til turistpris.

TAL MED DERES REJSEBUREAU

— daglig forbindelse

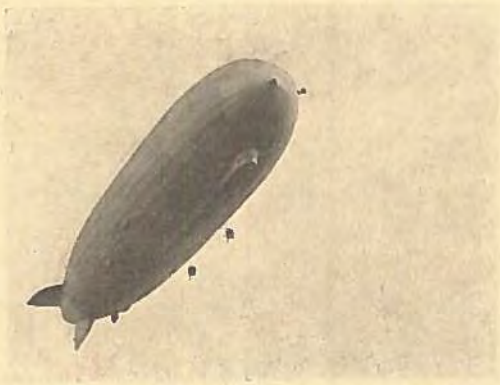
VISCOUNT

KØBENHAVN
LONDON
STOCKHOLM

BEA

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
VESTRE BOULEVARD 12, PALÆ 6311

GLIMT FRA FLYV's 25 ÅR — 3



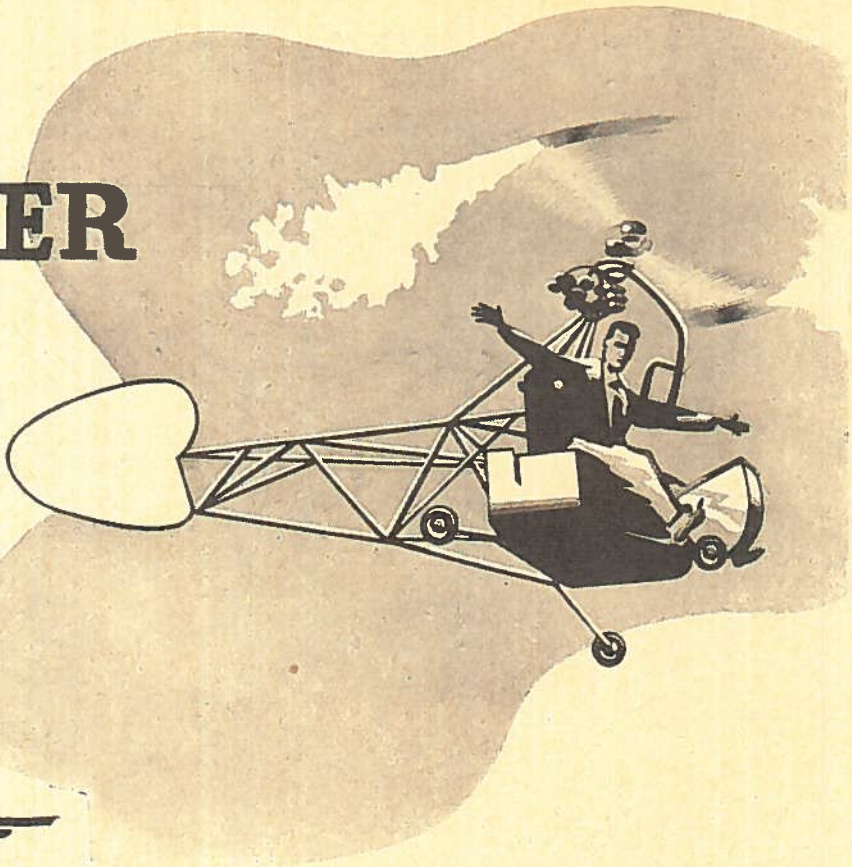
På billedet øverst til venstre er *Robert Svendsen* (i midten) ved at gøre sig klar til påny at flyve over Øresund i 1930 på 20-årsdagen for den første sundflyvning. Nu foregik turen i en Moth med dav. overofficiant *C. C. Larsen* (t. v.) som fører.

Til højre flyverne *Egebjerg, Arvid Hansen* og *Bjørn Andersen*, som i 1932 holdt flyvestævner landet over med to D. H. Moth og en Klemm.

Til venstre luftskibet »Graf Zeppelin«, som i 1931 fløj over København.

Det store billede forneden viser det Bellanca-monoplan »Liberty«, hvormed *Holger Højriis* og *Otto Hillig* i 1931 fløj over atlanterhavet og fik en strålende modtagelse i København.

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.

Esso
AVIATION PRODUCTS

Tourist Class
på alle **EUROPÆISKE** ruter
samt til og fra
ORIENTEN, CANADA, U.S.A., MEXICO, VESTINDIEN
Fra 23/5 til 21/9 „MOONLINER" forbindelse København—Amsterdam og vice versa
Pris tur/retur (23 dage) kr. 380,00
Ultra moderne maskiner
Uovertruffen service
Stærkt reducerede priser
Ethvert anerkendt rejsebureau giver beredvilligt alle nærmere oplysninger
KLM
DET KONGELIGE HOLLANDSKE LUFTFARTSELSKAB

„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

KALENDER 1953

Modelflyvning:

6—7/6. VM i hastighed (0—10 cm³). Milano.
14/6. 2. distriktskonk. (linestyrede).
1—3/8. VM for gummi- og gasmotorm. England.
3-8/8. Sommerlejr.
21—23/8. VM for svævemodeller. Jugoslavien.
23/8. DM f. linestyrede (Århus).
13/9. Finale for fritflyvende modeller.
11/10. Finale for linestyrede modeller.
31/12. Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

5—18/7. Danmarksmesterskab.
19/7—15/8. Svæveflyveskole.
Uden dato: Samaden-Zell am See distanceflyvning.

Motorflyvning:

5— 7/6. Intern. rally i Yorkshire. (Engl.)
6— 7/6. Sportsflyveklubbens fødselsdagsstævne (Skovlunde).
13—14/6. Tour Aérien de Sicile. (It.)
20—21/6. Rally d'Anjou. (Fr.)
27—30/6. Intern. rally i Livorno. (It.)
18—19/7. Tour des Dolomites (Trente). (It.)
8—13/8. Tour de Suisse. (Schweiz)
22. ell. 29/8: Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).
30/8. Intern. rally i Pescara. (It.)
3—10/9. Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9. Int. rally i Modena. (It.)
8—10/10. England—New Zealand race
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier)

Diverse:

26/6— 5/7. Udstilling. Paris.
7/9—13/9. Farnborough udstilling.

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 viderebefordrer henvendelserne.

Husk derfor: *navn* og *adresse*.

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.

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.
KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

KZ-VII-Lærke
Spændvidde 48 cm

Alle Ribber er udsavede. Spanter, Randbuer m. m. er trykt paa let Finér. Motorgummi og Gummihjul medfølger. Modellen er egnet til Polflyvning.
Komplet Samlesæt m. Tegning Kr. 4,85
Tegning alene Kr. 0,25
Flyvende Skalamodel — Skala 1:20
GREIG - Riisingsvej 30 - Odense

Sabena — som i år fejrer 30 års jubilæum — sender FLYV sine bedste lykønskninger i anledning af 25 års jubilæet.

Sabena beflyver på turistklasse en del ruter til de største pladser i Europa, til Cairo, Tel Aviv, Canada og USA.

Sabena har også forbindelser på 1. kl. til alle de større byer i Belgisk Kongo, til Johannesburg etc. samt et par destinationer i Europa.

SABENA
DET BELGISKE LUFTFARTSELSKAB
ØSTERGADE 53 - BYEN 2314

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

KZ III til salg
Billet mrkt. 61 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Fra KDA's arbejdsmark

Flyvelotteriets slutspurt begynder

På indeværende tidspunkt (midt i maj) er det desværre umuligt at udtale sig om, hvorledes lotteriet går. På denne tid hører vi på lotteriets kontor kun fra de salgssteder, som det går godt, og som derfor rekvirerer flere.

Samtlige lodsedler er udleveret, og vi må låne eller tilbagerekvirere fra de mindre gode sælgere for at kunne tilfredsstille efterspørgslen fra de større sælgere.

Der er tegn på, at salget i kioskerne ikke går så godt, så det gælder derfor i så meget større grad om at klubberne sætter deres salg i vejret. Når alt kommer til alt, er det jo os og ikke kioskerne, der får del i overskuddet.

Fra klubberne er de små rapportbrevkort ved at indløbe, og de fleste klubber regner med at kunne sælge, hvad de har fået udleveret. Af de indkomne svar synes det at fremgå, at Odense Flyveklub ligger i spidsen med 4.500 solgte lodsedler. Klubben regner „sandsynligvis" med at sælge resten, og den har fået udleveret 8.000. Klubben, som for et par år siden var oppe på et salg af 10.000, stiler tydeligt nok mod stillingen som klub nr. 1 i lodseddelsalget. Men også Aviator i Ålborg vil være med i kapløbet og har fået udleveret 5.500.

Mange klubber har allerede indbetalt á conto beløb og rekvireret flere.

Har klubben afregnet?

Som bekendt skulle usolgte lodsedler være lotteriets kontor i hænde den 29. maj, og afregning foretages den 2. juni. Det er meget vigtigt, at disse frister overholdes. Har klubben ikke overholdt dem eller fået lov at være med i slutspurten, må den *omgående* få forholdet i orden.

Slutspurten varer til 15. juni, og under denne får kun klubber og salgssteder, som har bevist, at de kan sælge og afregne rettidigt, lov at være med.

Slutspurten er den store chance for at forbedre klubbens indsats i salget og til at komme til at figurere højt oppe på listerne over de „store" klubber.

Husk: Vi skal have udsolgt i år!

*

Udvekslingen med USA

Den 21. maj var en delegation fra Civil Air Patrol under ledelse af generalmajor *Lucas V. Beau* på besøg i København for at forberede årets udveksling mellem CAP og KDA.

Generalmajor Lucas V. Beau

Kort derefter regnede man med at kunne udtage holdene blandt de mange ansøgere, og når dette nummer udkommer, skulle alle ansøgerne have fået at vide, hvem de lykkelige blev.

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL).
Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Nye medlemmer

Maskinfabrikant *Dyhr Thomsen*
Direktør *M. Holmgren*
Kaptajn *Th. Sneum*
Flyverløjtnant II (r) *Jørgen Lindegård Christensen*

Firmamedlem:
Amagerbanken A/S.

Aeroklubbens emblem.

Ved bestilling af KDA's emblem, som koster 5 kr., anmodes medlemmer om at meddele, hvorvidt dette skal være med knap, nål eller sikkerhedsnål.

»Air Touring Guide to Europe 1953«

Aeroklubben har endnu nogle eksemplarer af denne for privatflyvere meget nyttige bog. Den koster 10 kr. og kan fås ved henvendelse til aeroklubben.

Aeroklubbens nye adresse.

KDA minder sine medlemmer om sin nye adresse: Østebrogade 40, telefon ØBro 29 og (for svæve- og modelflyvning) ØBro 249.

Svæveflyveskolen

Ved den „billige" frists udløb den 1. maj havde der kun meldt sig 14 deltagere. Det er ca. samme antal som sidste år, hvor der alligevel til sidst var tilmeldt nok til, at skolen kunne gennemføres.

Dansk Aero's værksted meddeler, at svæveflyvefondets Gö-4 er ved at være klar igen efter landingshavariet ifjor. Man har benyttet lejligheden til at indbygge bundkobling.

Modelflyvesommerlejr i Odense

Modelflyverådet har besluttet at henlægge den årlige sommerlejr for modelflyverne til Odense lufthavn efter i adskillige år at have afholdt den på Vandel. I Odense er forholdene imidlertid også udmærkede, og man forventer stor tilstrømning.

Tilmeldingsfristen udløb 26. maj, men hvis der endnu er pladser til rådighed, kan man måske endnu nå at komme med, hvis man tilmelder sig senest 15. juni.

Distriktskonkurrencerne

1. distrikt. F: Alb. Sørensen (111) 160 km/t, Hackhe (111) 160. — G: Hackhe 226 p., A. Bendixen (118) 215, B. Jørgensen (111) 81.

2. distrikt. F: N. Madsen (211) 84, L. Kristensen (210) 74, Nilsson (211) 60 km/t. — G: Nilsson (211) 88 p.

3. distrikt. G: Sandgård (301) 149, Draborg (301) 146 p.

4. distrikt. F: P. Mogensen (403) 102 km/t, M. Jensen (423) 70. — G: P. Mogensen 111 p.

5. distrikt. F: Eg. Madsen (506) 128, Jørgen Hansen (506) 125, H. K. Jensen (506) 111 km/t. — G: Eg. Madsen 214, H. Caspersen 213, J. Hansen 169 p.

6. distrikt. F: A. Schmidt (616) 124, N. Linnet (618) 122 km/t. — G: A. Schmidt 95, Abildgren (618) 90 og E. Bram (616) 60 p.

Den første distriktskonkurrence for linestyrede modeller fandt sted 12. april — i 5. distrikt dog først 26. april. Ialt deltog 43 modelflyvere med 55 modeller fra 22 klubber, så nogle af vore linestyringsfolk kom da ud af deres vinterhi. Efter den første begejstring synes linestyringen det sidste årstid at være gået noget tilbage. Der kommer næsten heller ingen diplomer i disse grupper.

Men konkurrencen blev dog gennemført i alle 6 distrikter — størst var deltagelsen i 4. distrikt, der fløj i Hobro med 10 deltagere.

DM i Herning

Arbejdet med forberedelserne til DM skrider planmæssigt fremad. *Jørgen Nissen* fra Polyteknisk Flyvegruppe bliver konkurrenceleder og er ved at få de mange poster i ledelsen besat.

Følgende er nu tilmeldt som deltagere:
Aksel Feddersen med den nye Olympia,
Svend Michaelsen, Herning, med Mü-13d,
Otto Sørensen, Birkerød, med Rhönbussard,
Harald Wermuth Jensen er ansøger til svæveflyvefondets Olympia.
Med Grunau Baby er tilmeldt:
Ebbe Wermuth Jensen, Århus,
Age Dyhr Thomsen, Herning,
Per Weishaupt, Sportsflyveklubben.

Endvidere har *Signe Skafte Møller* søgt om at måtte låne en fondsbaby.

K. A. Rasmussen, PFG, har trukket sin anmeldelse tilbage.

Knud Råhauge Madsen

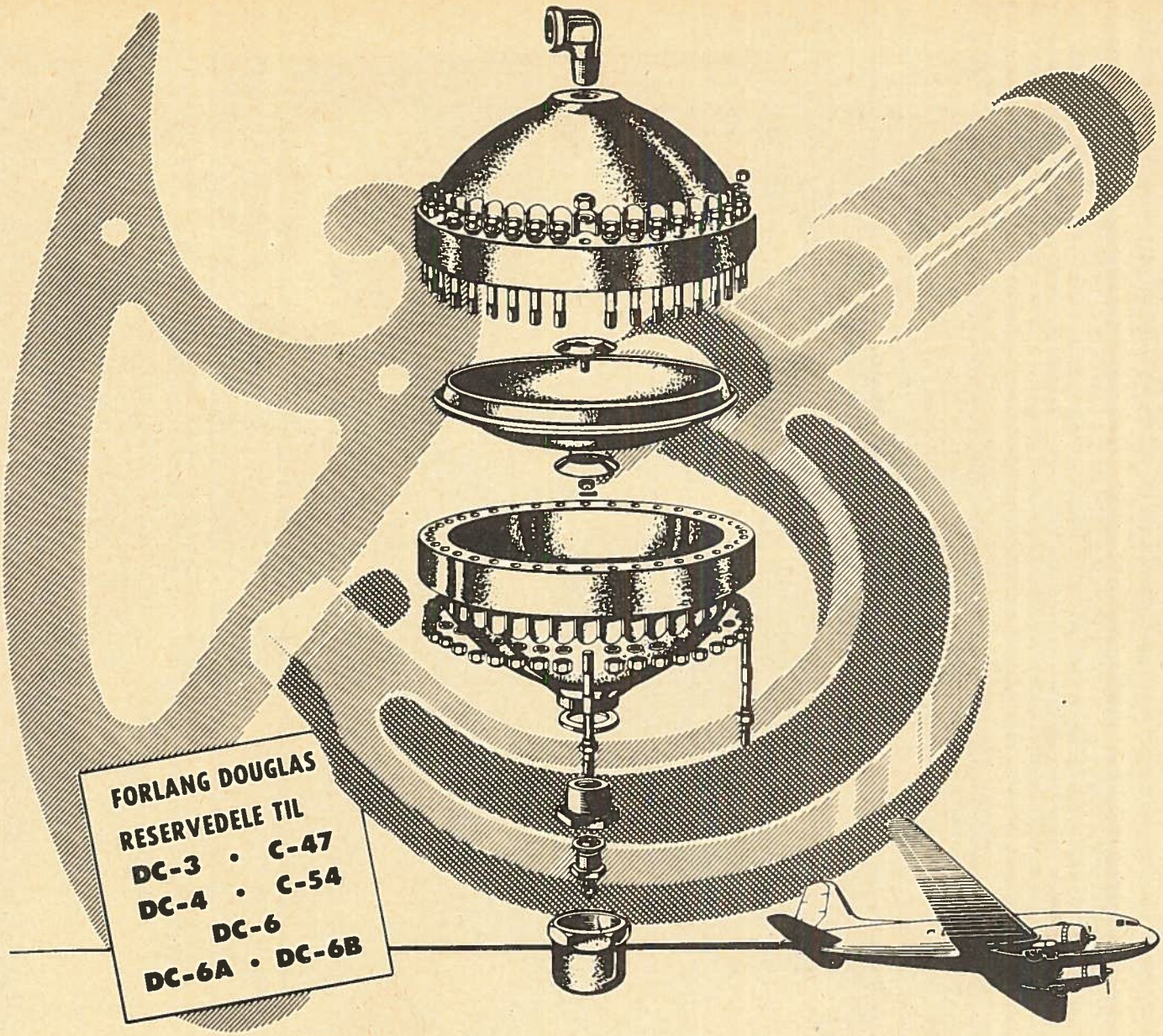
Fredag den 7. maj begravedes mekaniker ved SAS *Knud Råhauge Madsen* fra Uttersiev kirke på Lolland.

Som det vil være bekendt fra dagspressen omkom Knud Madsen ved en tragisk ulykke, idet han med sin motorcykle kørte ind i en wire, der var spændt ud over vejen ved Kastager uden at være afmærket på behørig måde.

Sportsflyveklubben beklager ved denne meningsløse ulykke at have mistet et af sine unge og aktive medlemmer, et medlem som vi med rette havde ventet os meget af. Hans gode og smittende humør, hans altid beredvillige hjælpsomhed, og hans menneskelige kvaliteter iøvrigt vil bevirke, at mindet om ham vil leve længe. Al vor medfølelse samler sig om hans forældre, købmand Råhauge Madsen og hustru, Kastager, der har mistet deres eneste barn.

P. Møller Tåsinge.

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.



Som ny igen

DOUGLAS reservedele fungerer perfekt!

Der er ingen tvivl om reservedelenes kvalitet, når de er fra DOUGLAS. De er rigtige . . . konstrueret og kontrolleret med samme samvittighedsfulde omhu, som frembragte Deres DOUGLAS maskiner. Og de gør Deres maskiner så gode som nye.

Reservedele kan omgående leveres til DC-3, DC-4, DC-6, DC-6A, DC-6B, C-47 og C-54. Lad Deres illustrerede DOUGLAS katalog med fortegnelser og priser vejlede Dem i valget. Reducer udgifterne til reparationer — spar tid — brug DOUGLAS reservedele!

Douglas Parts Sales Division,
Douglas Aircraft Company, Inc.,
Santa Monica, California.

Stol på
DOUGLAS
originale reservedele

– man må heller ikke overse den

billige SAS-natrute til Nice, tur/retur kr. 925,00

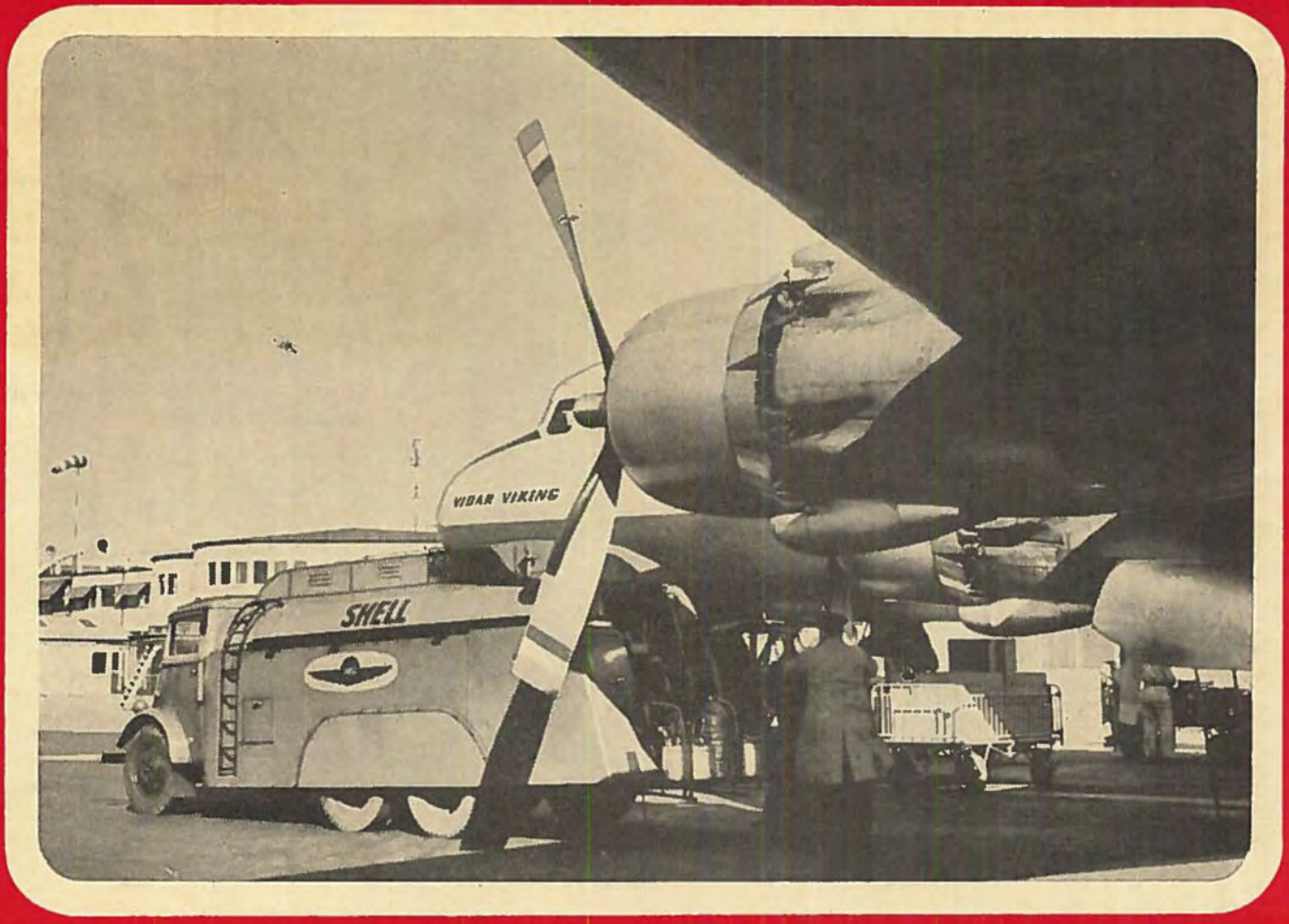
— og natruten til Rom, der kun koster kr. 1051,00 t/r

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

26. ÅRGANG — JULI 1953 — PRIS 75 ØRE



Vidar Viking, en af SAS' nye D.C. 6 B'er, indtager brændstof til den forestående tur med turistklasse-passagerer til London. Shell Aviation Service står for tankningen.

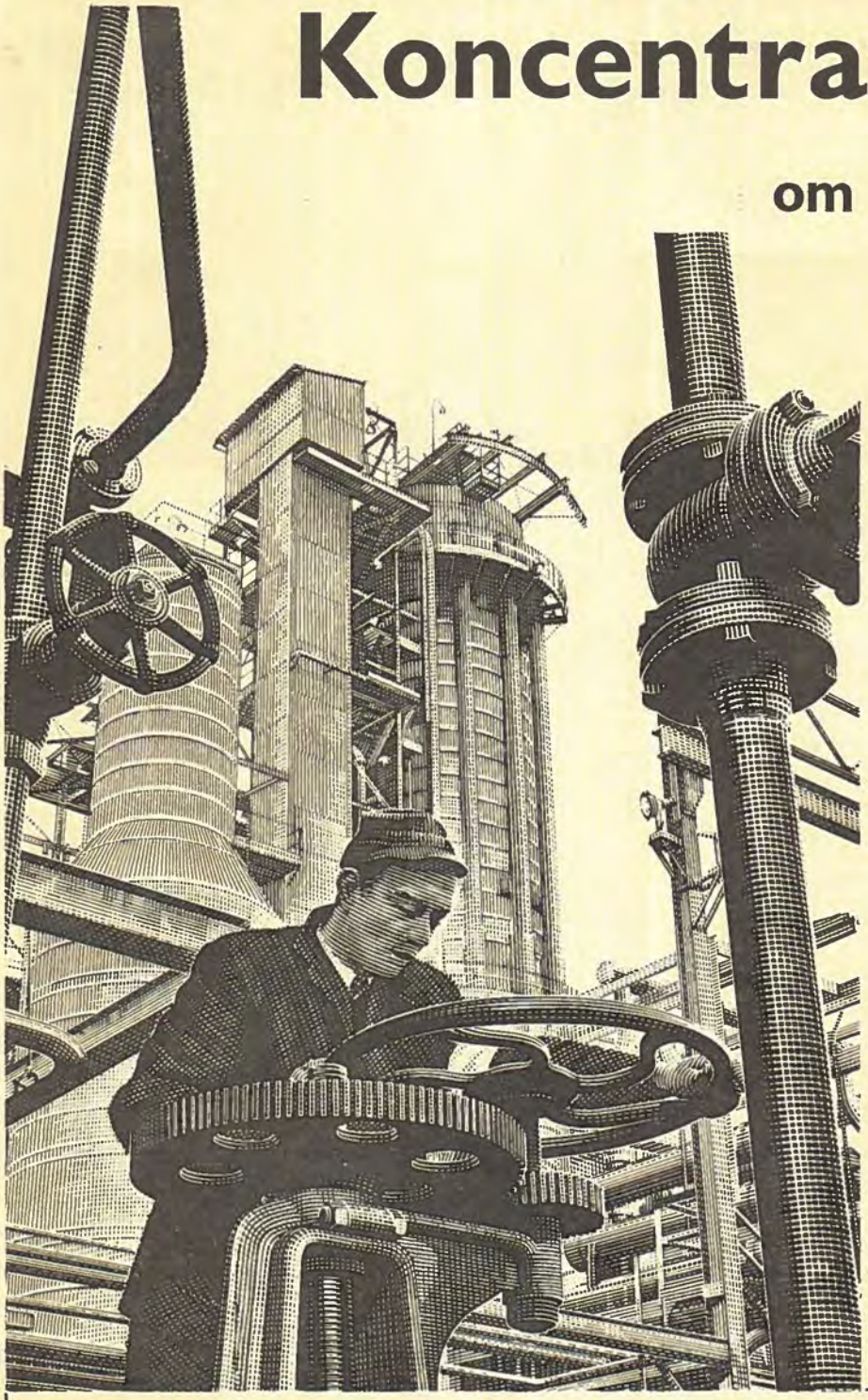
7

INDHOLD:

Sportsflyveklubbens fødselsdagsstævne * Flyvedagskonkurrencerne * Flyvemaskiner i landbrugsindsats * Sovjetunionens virksomhed i de arktiske egne * Begrænsede svæveplaner kan blive udvidede * Første internationale c-diplom i Danmark

Koncentration

om produktion



Da flere og flere mennesker ønsker at flyve, og da flyvemaskiner i stadigt stigende antal må indsættes til transport af disse, vokser luftfartens tørst efter olieprodukter.

De, som er i luftfartens tjeneste, og de, der som passagerer bekvemt og hurtigt bliver fløjet rundt i verden, kan ikke undgå at se de kendte grønne og gule tankvogne fra BP Aviation Service. Disse tankvogne er et ydre tegn på den meget omfattende organisation, som arbejder bag kulisserne for at tilfredsstille det forøgede behov. Men længe inden tankvognene kan udføre deres hverv, må raffinaderierne være planlagt og opført i tilstrækkeligt omfang.

Anglo-Iranian udfolder ihærdige anstrengelser for at forøge deres raffinaderiers ydeevne, især med henblik på at tilfredsstille den nye jet-tids behov for brændstof. Nye raffinaderier er allerede i drift, og udvidelser i Europa, Australien og Afrika skrider rask fremad. Denne koncentration af kræfter, der sættes ind på udvidelse af raffinaderierne, vil gøre det muligt for BP Aviation Service at være med til at tilfredsstille lufttrafikkens fremtidige behov for jet brændstof.

AVIATION BP SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . SCT. ANNÆ PLADS 5 . CENTRAL 5455

FLYV

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

Nr. 7 | Juli 1953 | 26. årgang

Aflastning af Københavns lufthavn

SOM man kan se af statistikken, vokser trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup, stadig i hastigt tempo. Intet tyder på, at stigningen standser, tværtimod.

På grund af den stadig tættere trafik har man først måttet forbyde flyvning med luftfartøjer uden radio (omend der kan opnås dispensation i trafiksvage perioder). Det har bandlyst størstedelen af privatflyvningen og en del af erhvervsflyvningen med mindre maskiner fra lufthavnen.

I sidste måned blev der i et notam, som vi gengiver andetsteds i bladet, henstillet, at den ikke-regelmæssige trafik koncentrerer sig om de trafiksvage perioder, hvilket fra kl. 9 til kl. 21 vil sige kun tre timer af dagen. Ellers må man forvente lange ventetider.

Efterhånden som trafikken vokser yderligere, vil man måske blive nødt til at foretage endnu mere vidtgående begrænsninger.

Dette viser, at en storby som København ikke kan regne med at nøjes med een lufthavn til at tage al civil og militær lufttrafik.

Det er ikke opsigtsvækkende, for de fleste storbyer har adskillige større og mindre lufthavne og flyvepladser til deres disposition.

Søgelyset rettes derfor mod Københavns privatflyveplads, Skovlunde, hvis skæbne i nogen tid har været uvis. Forhåbentlig bevares pladsen.

Dette er uomgængeligt nødvendigt. Også denne plads kan notere en stigende privat og erhvervsmæssig trafik, og da pladsen kun er af et mindstemål i udstrækning, må man også her forudse, at det indenfor en overskuelig fremtid kan blive nødvendigt at foretage udvidelser, således at ikke blot de allermindste og langsomst landende flyvemaskiner kan benytte pladsen.

SPORTSFLYVEKLUBBENS FØDSELSDAGSSTÆVNE

Mange mennesker til Skovlunde i det fine vejr

Fin helikopteropvisning og kunstflyvning af flyvevåbnets unge flyvere

VEJRGUDERNE var Sportsflyveklubben gunstigt stemt ved klubbens stævne i anledning af 15-årsdagen. Søndag den 7. juni var en dejlig varm sommerdag, som lokkede tusinder af mennesker til Københavns privatflyveplads i Skovlunde, og de fik en nydelig opvisning at se.

Iøvrigt begyndte stævnet allerede om lørdagen, hvor der var ankomstkonkurrence for de udenbys gæster mellem kl. 10 og 12. Det var for resten forbavsende få danske og nordiske privatflyvere, der havde efterkommet indbydelsen; men der kom da nogle stykker, deriblandt to svenske maskiner fra Göteborg. Det var *Gösta Fraenckel* i sin gamle D.H. Moth og *Nils Olofsson* og *Gunnar Westdahl* i en GV-38.

Ankomstkonkurrencen, som gik ud på at ankomme så nøjagtigt som muligt et opgivet tidspunkt, blev vundet af *Brian Jørgensen* fra Odense, der kom 8 sek. for sent, mens *H. H. Laursen* fra Viborg afveg 10 sekunder.

Efter en kort frokost begyndte de egentlige flyvekonkurrencer, som vi omtaler særskilt, og om aftenen var der middag i Tivoli med god deltagelse og stemning.

Søndag formiddag begyndte gæster, medlemmer og tilskuere at strømme til. Der var frokost med 60—70 deltagere. Her blev konkurrencens resultater meddelt, og præmierne uddelt, og der blev holdt taler af klubbens formand, grosserer *Fahrner,* af oberstløjtnant *Michael Hansen,* af flyvevåbnets chef, generalløjtnant *Førslev* og af borgmester *Ove Hansen.* General Førslev udtalte, at flyvevåbnet så med velvilje på flyveklubbernes virksomhed, ikke så meget på grund af den tilgang, de skaffede, og som generalen anså for ringe, men fordi klubberne var medvirkende til at gøre folk airminded. Han hyldede i denne forbindelse dansk privatflyvnings nestor, direktør *C. Thielst,* der ved sit eksempel havde vist, at flyvere var almindelige agtværdige mennesker og ikke nogle tosser.

Opvisningen.

Efter frokosten begyndte flyveopvisningen. Der var masser af mennesker ude på Skovlunde på denne dejlige varme søndag — tallet anslås til mellem 4.000 og 20.000, så lad os sige en halv snes tusind. De betalte ingen entré, men mange købte lodsedler til flyvelotteriet. Vejen var blokeret, og det kneb med parkeringsplads og med at holde afspærringerne, men stort set forløb det hele godt.

Stævnet blev ledet af oberstløjtnant *Michael Hansen* og blev indledet med formationsflyvning i tre de Havilland Chipmunk, ført af instruktører fra flyvevåbnets elementærskole på Avnø, nemlig flyverløjtnanterne *H. H. Nygaard, M. Lund* og *J. Ø. Andersen.* De udførte »lazy eights«, »fransk lilje«, loop og »bombesprængning«.

Efter at de to andre var landet, udførte løjtnant J. Ø. Andersen alene et kunstflyvningsprogram med spinn, loop, rulning til venstre, halvrulning (såkaldt »split S«), rulning til højre, rygglidning, stalled turn (hårnålesving) til venstre og højre, immelmann-turn og tønderulning til venstre og højre. J. Ø. Andersen er en af de mange svæveflyvere, der er gået ind i luftvåbnet. Han kommer fra Århus Svæveflyveklub.

I mellemtiden var kaptajn *J. G. Bergh,* slæbt af en KZ-VII, kommet ind over pladsen i en EON Olympia fra Værløse. Han lavede spinn til venstre, tre loops i træk, hårnåle til venstre og højre og til sidst et dyk ned over pladsen lige før landingen. Derpå kørte en transportvogn med mandskab ud og skilte planet ad og kørte det bort.

Mens svæveplanet havde taget højde på, var en af flyvevåbnets Bell 47 helikoptere, ført af flyverløjtnant *C. J. Djørup,* gået i gang med sin opvisning. Djørup, der nu har ca. 150 helikoptertimer, viste fin beherskelse af dette luftfartøj.

Han stod først stille i luften, lod det så svinge fra side til side, dreje sig om sin egen højakse, flyve sidelæns og baglæns. Han viste landinger med og uden motor i forskellige versioner.

Så kravlede overfenrik *Søgård* ned ad en rebstige og »reddede« en fotograf, som siddende i en stol under rebstigen kom højt til vejrs og fik god lejlighed til at fotografere. Til sidst blev helikopterens store bæreevne i lav højde demonstreret, idet der foruden de to inde i »boblen« stod 4 af Sportsflyveklubbens medlemmer på luftfartøjets landingsski.

Øverst to af nordens ældste privatflyvere, direktør C. Thielst, der for et par år siden lagde op som 70-årig efter ca. 3500 timer, og direktør G. Fraenckel, der har over 2000 timer og stadig flyver sin Moth. — Derunder flyverløjtnanterne Lund (der vandt konkurrencerne), J. Ø. Andersen (der fløj kunstflyvning), og H. H. Nygård, der førte formationen.

Næste nummer på programmet var demonstration af Falcks tyrkiske THK-5 ambulancemaskine. Den tykmavede røde maskine viste sin korte start og landing og fik en »patient« om bord.

Sportsflyveklubbens modelflyvere startede nogle af deres berømte A2-modeller og andre typer, og de havde fået assistance af to medlemmer af modelflyveklubben Stunt, der hentede sig et fortjent bifald på en fin opvisning af to linestyrede modeller, der udførte kunstflyvning i samme cirkel.

Svæveflyvesektionen præsenterede en af sine Grunau Baby sveveplaner, der netop var blevet forsynet med en dejlig lukket »boble«. Planet blev fløjet af *Gerhard Nielsen,* som blev slæbt op af Skovlundes nye flyvepladsleder *Sylvester Nielsen.*

Så var det Zonens tur til at demonstrere ambulanceflyvning med en KZ-IV, hvorfra der iøvrigt før stævnet pr. faldskærm var nedkastet en blomsterbuket.

Til slut dykkede *Ivar Munch Petersen* med en Auster ned og fiskede et slæb op, hvorpå der stod: TAK FOR I DAG.

Og så gik strømmen hjemad, men mange blev og fik en rundflyvning, og mange medlemmer blev siddende og hyggede sig foran klubhuset.

Ny højderekord

I forbindelse med Sportsflyveklubbens fødselsdagsstævne benyttede *Ludvig Hansson* lørdag den 6. lejligheden til at reklamere for klubbens stævne ved at slå den højderekord for flyvemaskiner mellem 500 og 1000 kg fuldvægt, som *Morian Hansen* havde opstillet med 3490 meter.

Hansson fløj også en KZ-VII, men udstyret med stilbar propel, og han nåede 4350 meter op. Det er et noget bedre resultat i betragtning af, at den officielle tjenestehøjde for KZ-VII med fast propel er 4115 meter.

Til sammenligning skal oplyses, at FAI-rekorden i denne klasse er 9.206 m, sat med en Piper Super Cub.

FLYVEDAGSKONKURRENCERNE

Privatflyverne klarede sig pænt i sammenligning med militær- og erhvervsflyverne, der for første gang deltog i sideløbende konkurrence

DE årlige konkurrencer om flyvedagspokalerne fandt sted lørdag den 6. juni fra Skovlunde. Samtidig med disse konkurrencer, der er forbeholdt amatører, blev der fløjet en konkurrence efter ganske samme regler for erhvervs- og militærflyvere. Det var et godt fremskridt, at også disse tog del i en sportslig konkurrence. Det har vi længe ønsket at se.

Som sædvanlig bestod konkurrencen af en orienteringsflyvning og en landingskonkurrence. Orienteringsflyvningen er blevet gjort sværere ved, at man kun får 20 min. til at udregne rutens flyvetider m. m.; og først når man sidder i maskinen ude ved startstedet, får man 10 min. før afgang udleveret et kort, hvor vendepunkterne dog er indtegnet. Det er ingen skade til med denne stramning af reglerne. Man har rigtig godt travlt, også i maskinen, hvor man uden en hjælpende observatør selv skal passe både ruten, tiden og evt. udlagte mærker.

I landingskonkurrencen gælder det nu om at stoppe maskinen på et bestemt punkt ude på pladsen efter en indflyvning fra et fingeret motorstop i 200 m højde. Den praktiske værdi af denne øvelse forekommer mindre end de tidligere med landing hurtigst mulig efter en markeret »grøft«, især da hjulbremserne ikke måtte bruges — dette var iøvrigt efter ønske fra deltagerne for at hindre propelhavarier ved for hård opbremsning.

I den samlede konkurrence syntes landingskonkurrencen at tælle for stærkt i sammenligning med orienteringen, og de 10 points, dommerne kunne disponere over til bedømmelse af stilen, var for ringe en del af de samlede landingspoints.

Ruten gik fra Skovlunde mod vest til bunden af Holbæk fjord, herfra ned til Kærehave ved Ringsted, så til Avedøre eksercerplads og derfra til Skovlunde. På de tre vendepunkter skulle mærkerne overflyves på idealtiden, og på vejen skulle man søge udlagte mærker. Der var kun eet, en trekant ved Karlslunde på tredie del af ruten.

Her er resultaterne:

Flyvedagskonkurrencerne, samlet resultat for privatflyverne:

1.	Åge Dyhr Thomsen, Herning....	129 p.
2.	M. Wedell-Wedellsborg, Kbh. ..	140 p.
3.	N. Hostrup Pedersen, Kbh.	217 p.

Samlet resultat for militær- og erhvervsflyvere:

1.	M. Lund, Avnø	65 p.
2.	Sylvester Nielsen, Kbh.	178 p.
3.	Niels Seierøe	195 p.

De detaljerede resultater i orienterings- og landingskonkurrencerne blev:

Orientering, privatflyvere:

1.	P. Weishaupt, Kbh.	10 p.
2.	N. Hostrup Pedersen, Kbh.	12 p.
3.	Gerhard Nielsen, Kbh.	13 p.

Orientering, militær- og erhvervsflyvere:

1.	M. Lund, Avnø	13 p.
2.	P. Mortensen, Kbh.	20 p.
3.	Niels Seierøe, Kbh.....	42 p.

Landing, privatflyvere:

1.	Å. Dyhr Thomsen, Herning	67 p.
2.	M. Wedell-Wedellsborg, Kbh. ..	104 p.
3.	H. H. Laursen, Viborg	110 p.

Landing, militær- og erhvervsflyvere:

1.	M. Lund, Avnø	52 p.
2.	J. Ø. Andersen, Avnø	55 p.
3.	Sylvester Nielsen, Kbh.	110 p.

— Som man ser, kan privatflyverne godt være resultaterne bekendt. I orientering ligger de tre første faktisk bedre end de tre bedste militær- og erhvervsflyvere, mens disse til gengæld er lidt bedre i landinger, der jo i meget høj grad er en træningssag. Flyverløjtnant Lund kommer ind som en sikker nr. 1, når man sammenligner begge samlede konkurrencer, men ellers er der ikke megen forskel på amatører og professionelle.

Skandinavisk Aero Industri's og Dansk Pool's store vandrepokaler tilfalder henholdsvis Weishaupt og Dyhr Thomsen, og iøvrigt fik nr. 1 og nr. 2 i begge klasser askebægre som præmier af Sportsflyveklubben.

Konkurrencen blev ledet af *William Nielsen* med civilingeniør *Leif Prytz* og kaptajn Bergh som dommere.

★

Flyvestævne i Frederikshavn.

Frederikshavn Flyveklub afholdt søndag den 31. maj et flyvestævne på byens flyveplads. Også dette stævne blev en succes, og der var stor tilstrømning af tilskuere. Der blev ikke taget entre, men solgt lodsedler og „sympatimærker".

Der var opvisning af modelflyvere fra Hjørring og Frederikshavn og af svæveflyvere fra Frederikshavn, Ålborg, Herning og Viborg.

Flyvevåbnet var repræsenteret af tre Chipmunks fra flyvestation Avnø, og desuden blev der givet en individuel opvisning i kunstflyvning af stationens chef, oberstløjtnant *Meincke.* Han fløj en Harvard, hvis manøvrer som bekendt understreges på effektfuld måde af den usædvanligt larmende motor-og-propel-kombination.

Også *Åge Dyhr Thomsen* fra Herning gav opvisning i sin knaldrøde Miles Magister, og løjtnant *Perch* var på ballonjagt.

7 faldskærmsudspring i Odense.

Også Odense lufthavn har haft et flyvestævne den 7. juni. Hovedtrækplastret var en serie faldskærmsudspring af faldskærmsspringeren *Poul Hansen,* som ville prøve, hvor mange spring han kunne nå på een dag med den samme skærm. Som bekendt er det ret omstændeligt at pakke en faldskærm, men Poul Hansen fik dog mellem kl. 10 og kl. 1930 udført ialt syv udspring.

Flyvemaskiner i landbrugsindsats

På Ny Zealand har man med held benyttet fly til spredning af kunstgødning og frøudsæd over vanskeligt tilgængelige bjergegne

Af *V. J. Brøndegaard.*

En de Havilland Tiger Moth strør gødning over græsgange i bakket terræn i New Zealand. Ved at blande gødningen med lidt sæd opnår man at standse den lette erosion, som ses på billedet.

De nyzealandske øer et par tusinde kilometer syd-øst for Australien er hovedsageligt opbygget af vulkaner, men da de ligger i et varmt tempereret klimazone med rigelig nedbør — omtrent som i England — er der skabt de bedst mulige betingelser for husdyravl. Fem millioner stk. hornkvæg og ikke færre end ca. 35 millioner får græsser hele året rundt på stedsegrønne græsgange, og landet er da også et af de vigtigste uldproduktionsområder.

En yderligere udvidelse af fåreholdet kan dog kun ske, såfremt større partier af de i bjergene beliggende græsgange kommer under planmæssig og rentabel kultur. Først og fremmest gælder det om at fortrænge ukrudt og værdiløst krat med kløverudsæd. En maskinel indsats er imidlertid vanskelig eller helt umulig i det stærkt kuperede terræn, ligesom menneskelig arbejdskraft er forholdsvis dyr og sjælden på Ny Zealand. Derfor har farmerne nu taget nye metoder i anvendelse, således er bl. a. flyvemaskiner inddraget i landbrugets tjeneste.

Bjerggræsningernes standard vil man øge gennem tilførsel af kunstgødning, og under ledelse af statsrådet for jordbehandling og flodopsyn lod det nyzealandske flyvevåben derfor foretage de første forsøg med udstrøning fra luften. Til disse forsøg blev benyttet en Grumman Avenger, hvori der var placeret en aftagelig strømekanisme på reservebenzintankens sted — således at udstrøningen skete gennem bombeskakten. Gødningsfordeleren kunne medtage næsten en ton.

De første flyveforsøg fandt sted fra startpladsen Ohakea, og maskinerne udstrøede gødningen fra ca. 120 meters højde over flyvepladsen, hvorefter man på den i kvadratmeter inddelte cementbane nøjagtig kunne fastslå distributionens ensartethed og mængde. Det viste sig da, at superfosfat i den sædvanlige pulverkonsistens var mindre velegnet, idet den blev meget uensartet fordelt, undtagen hvis maskinen gik helt ned til 15—40 m's højde.

Det blev derfor besluttet at anvende et kornet produkt med en granulation på mellem 6 og 9 mm tykkelse, ligesom der i selve fordeleren blev indbygget en ryster med en hældning på 60 grader. Videre viste det sig formålstjenligt at gennemføre en nøjagtig flyvekontrol gennem radioforbindelse mellem jordpersonale og pilot.

De egentlige praktiske forsøg blev indledet ved luftstøttepunktet Wairarapa, hvor ca. 120 t granuleret superfosfat blev kastet ned over 13 farmeres græsgange. Stikprøver, som embedsmænd fra landbrugsministeriet lod foretage, skete på den måde, at der blev holdt særlige opfangningsnet frem, hver 1 m^2 store. Forsøgsområdet her havde en udstrækning af 200 til 320 ar. Hver maskine var nu blevet forsynet med flere gødningstragte, og man fandt frem til en praktisk »pendul-metode«, således at to maskiner skiftevis var i luften og fik udvekslet den tomme gødningstragt med en fyldt. Under hele aktionen blev maskinernes bevægelser dirigeret af jordpersonalet.

De første resultater var ikke tilfredsstillende, idet fordelingen viste sig at svinge mellem 0 og 11 centner pr. 40 ar. Ved at ændre flyvetekniken og skabe en mere intim vekselvirkning mellem jordkontrol og pilot lykkedes det imidlertid at opnå stadig mere ensartede resultater, indtil den tilstræbte mængde af ca. 2 ctn. pr. 40 ar var udstrøet regelmæssigt.

Efter at det således var bevist, at en gødningsspredning over stærkt kuperet bjergterræn var praktisk gennemførlig, besluttede man at gå et skridt videre. Der blev nu blandet kløverfrø i kunstgødningen for på den måde at tilføre græsgangene mere yderige foderplanter og samtidig fortrænge det yppige ukrudt. Dog — også ved disse nye eksperimenter stødte man i begyndelsen på vanskeligheder; de forskellige kløverarters ulige tunge frø havnede nemlig ikke samme sted på jorden, men splittedes eftersom det var lette eller tunge frø. De tunge frø var af en i Nordeuropa næppe kendt kløverart (Trifolium subterraneum), hvis rødder er meget dybtgående, og som i flere af den sydlige halvkugles lande har vist sig særlig velegnet til bjerggræsninger. De lettere græsfrø blev af vinden ført endnu længere væk. Ulempen blev i nogen grad elimineret, da man udvalgte kugledannede frø, som faldt til jorden i lighed med det granulerede superfosfat; også i den henseende viste ovennævnte kløverart sig at være bedst egnet.

Forsøgene ved Wairarapa viste, at de tekniske vanskeligheder i forbindelse med gødskning fra luften stort set kan overvindes. Der er hermed givet det nyzealandske landbrug et hjælpemiddel, som gør det muligt at foretage omfattende jord- og planteforbedringer på lokaliteter, hvor et håndarbejde enten er umuligt eller kun kan gennemføres med stor bekostning.

Ny Zealands privatflyvere har allerede vejret denne chance for nye arbejdsmuligheder og har i stort omfang tilbudt farmerne deres bistand. Med deres letbyggede maskiner og dermed større tilpasningsevne over terrænet vil de sikkert endnu bedre end de tunge krigsfly kunne foretage en ensartet fordeling af gødning og frø. De lette maskiner opererer uden bistand fra jordpersonale, hvilket på den anden side også stiller store krav til piloternes færdigheder. Det har i praksis vist sig, at det økonomiske er en tremilezone som største afstand mellem landingsplads og græsningsflade.

Fra flyvemaskiner er der allerede nedkastet mange tusinde tons kunstgødning og frø over vældige områder af Ny Zealands bjergegne. De dermed forbundne omkostninger har været forholdsvis små — i hvert fald betydeligt mindre, end hvis der skulle være foretaget en udstrøning med hånden.

Efter aftale mellem private piloter og farmerne betales der for udstrøning af 2 ctn. pr. 40 ar ca. 10—15 kr.; men man håber, at udgiften til luftgødskning vil dale i takt med de nyvundne erfaringer, således at lette flyvemaskiner også kan blive rentable gødningsspredere over sletteland og måske endda udkonkurrere de hidtil benyttede mekaniske fordelingsmetoder.

V. J. B.

SOVJETUNIONENS MILITÆRE VIRKSOMHED I DE ARKTISKE EGNE

Af kaptajn V. K. Sørensen

CANADISKE og amerikanske efterretningsofficerer har gennem længere tid med største interesse fulgt de daglige træningstogter, som store russiske bombemaskiner flyver til Nordpolen og tilbage igen til Sovjetbaser. Kondensstriber efter russiske rekognosceringsmaskiner har været iagttaget såvel ved Thule som i det nordlige Canada og over Alaska. Man ved, at russiske faldskærmstropper har gennemgået eller er i færd med at gennemgå en »intensiv arktisk træning«. Nye russiske baser skal være under udvikling ved Murmansk og på Chukterhalvøen ud for Alaska. I 1948 begyndte russerne her at bygge startbaner for radiostyrede raketter af V-5 og V-6 typen med en aktionsradius på 5.000 km. Der findes også støttepunkter for undervandsbåde specielt byggede til arktiske forhold og med særlig stor aktionsradius. Rejsende fra det nordlige Alaska bekræfter, at russerne har evakueret den civile befolkning fra Store Diomedesøen, der er deres nærmeste punkt ved Amerika — øjensynlig som en forberedelse til fæstningsanlæg på øen.

Store Diomedes-øen i Beringshavet er kun en sømil fra Lille Diomedes-øen, der er amerikansk område. Russiske fæstningsanlæg eller baser på Store Diomedes-øen vil være en alvorlig trusel mod den amerikanske forsvarslinie i de arktiske områder og det nordlige Alaska, Amerikas mest udsatte forsvarslinie. Afstanden fra Alaskas nordende til Sovjetunionen er kun 90 km, og der er omtrent 1125 km til det vigtige russiske flådestøttepunkt Ketsjikan i Kamchatka. Sovjetunionen har fornylig overført een eller måske to »vinger« af TU-4 rekognosceringsmaskiner til nyoprettede militære luftbaser på Kamchatka-halvøen. Sovjetunionen har desuden bygget luftbaser på Dickson-øen og på Franz Josephs Land. De har forstærket disse positioner ved oprettelsen af de to byer Vorkutsk og Riski, som hver har nået et indbyggertal på 100.000. Det bringer de russiske TUG-75-bombemaskiner, der kan flyve 16.000 km, inden for rækkevidde af Chicago, Cleveland og byen Hanford i staten Washington, hvor en vigtig atomfabrik er beliggende.

Det er en kendsgerning, underbygget bl. a. af den russiske oberst *Grigori A. Tokaev* fra det røde luftvåben, i dag politisk flygtning i Storbritannien, at Sovjet har opnået betydelige resultater med hensyn til kortlægning af luftruterne mellem Sibirien og Nordamerika.

De russiske træningstogter, der dels skal give personellet træning i arktisk flyvning, dels give oplysninger om vejrforhold og andre for flyvningen vigtige oplysninger går ofte op til 6.000 km eller mere og varer henved tyve timer.

Det russiske luftvåbens omfang og aktivitet i Sibirien er egnet til alvorlig eftertanke. Russerne skal have udbygget deres luftbårne styrker i Sibirien, og de røde luftbaser på denne side Beringshavet skal være ved at få anlagt startbaner, som kan tage sttørre bombemaskiner. Hidtil har nemlig kun en begrænset del af de arktiske luftbaser været dimensionerede for basering af tunge bombeplaner og flertallet kun egnet for jager-, angrebs- og rekognosceringsmaskiner. Der findes en hel del rent kommercielle flyvepladser i Sibirien, beregnet for de lokale luftlinier, som regel i tilknytning til floderne. Der er Sovjet-luftbaser ved mundingerne af floderne Indigirka og Kolyma, som begge fra det indre af Sibirien flyder ud i Det arktiske Ocean. Disse floder benyttes til transport af brændstof og forsyninger til de baser, der også benyttes af den livsvigtige store nordlige sørute tværs over Det arktiske Ocean, og som forbinder Sovjetunionens europæiske havne med havnene i Det fjerne Østen.

På dette Kort over den nordlige halvkugle, lånt fra Berlingske Tidende, ses de russiske og amerikanske baser i de arktiske egne foruden forskellige nuværende og fremtidige flyveruter.

Russerne har gennem mange år systematisk undersøgt de muligheder, som en trafik over de arktiske områder byder. Allerede i 1931 påbegyndtes de første regelmæssige flyvninger fra Sovjetunionen til de bjergfyldte øer Novaja Semlja i Arktis nord for Rusland. I 1934 var der anlagt 58 radiostationer langs Ishavskysten, og af disse var de 40 russiske. Siden 1946 har det russiske arktiske institut helt dækket det centrale arktiske område på den russiske side af Nordpolen med små radiostationer, som automatisk kan give instituttets hovedkvarterer meteorologiske rapporter. Disse rapporter vil være uvurderlige i tilfælde af krig. Lignende automatiske stationer nedkastet med faldskærm i det uhyre snedækkede område af det arktiske Nordamerika vil i givet fald kunne bruges til at skaffe meteorologiske oplysninger af endnu større værdi.

Russerne har i dag utvivlsomt et førstehåndskendskab til forholdene i de arktiske egne og betingelserne for at kunne leve dér. Pionerarbejderne for denne viden skabtes allerede af den ekspedition, som Ruslands største polarforsker, professor *Otto Schmidt* — lederen af kommissariatet for nordlig havundersøgelse i Moskva — foretog i 1937. Fem russiske flyvemaskiner overfløj den 21. maj 1937 Nordpolen og nedkastede Sovjetunionens røde flag. Maskinen S.S.S.R. 166, om bord i hvilken befandt sig professor Schmidt, videnskabsmanden *Papanin,* radiotelegrafisten *Krenker,* biologen, professor *Sjirokof* og astronomen *Fedorof,* var derefter landet på en isflage ved Rudolfsøen, ikke langt fra Nordpolen. I ni måneder opholdt de fire mænd sig — professor Schmidt var selv blevet angrebet af lungebetændelse og fløjet tilbage til Moskva — på isflagen og udsendte tre gange daglig Nordpolens vejrberetning til hele verden. Senere kom isflagen i drift, svandt ind, og mændene på den under store besværligheder reddet med hele deres videnskabelige materiale i behold. Det havde været en enestående videnskabelig bedrift. Nu fløj russiske maskiner regelmæssigt hver fjortende dag over Nordpolen til Alaska og San Francisco, i begyndelsen som rene prøveflyvninger, men efter Ruslands indtræden i den anden verdenskrig gik alle de amerikanske leverancer, der foregik pr. flyvemaskine, ad denne rute.

I 1948 pålagde Politbureau chefen for generalstaben sammen med marskallerne *Govorov* og *Merezov* at træffe praktiske forberedelser til arktisk krigsførelse. Der blev dannet tre arktiske forsvarsområder, og i vinteren 1948-49 blev der for første gang gennemført manøvrer i russisk Arktis. Hensigten var at gennemføre prøver med våben, udrustning, forplejning, materiel og transportmuligheder. Også luftstyrker deltog i disse øvelser. Resultaterne var ikke gode, men man drog værdifulde erfaringer. Det viste sig, at udrustning og materiel ikke svarede til forventningerne, og forsyningstjenesten viste sig upålidelig.

I vinteren 1949-50 satte man så kun nogle specialafdelinger ind for at vinde yderligere erfaringer, og i dag findes der i Østsibirien russiske divisioner, der er vant til det arktiske klima, og som kan støttes af veludrustede luft- og flådestyrker.

Canadiske og amerikanske strateger stiller

sig tvivlende over for, hvorvidt Sovjet vil være i stand til at slynge en luftoffensiv tværs over Nordpolen imod Nordamerikas industrielle centrer. De indrømmer faren, men tror ikke, at den er umiddelbar forestående.

Den amerikanske luftflådes synspunkt er imidlertid mere pessimistisk. Den ved, at den røde luftflådes langdistance-bombestyrke i dag har en speciel division for arktiske opgaver. Den ved også, at Sovjets luftstrateger i dag lægger betydelig vægt på træningen af faldskærmstropper og luftbårent fodfolk med henblik på arktiske operationer. En del af denne træning finder sted i Sibiriens kystegne.

Lederne af det amerikanske luftvåben anser truslen fra Ruslands transpolare bombestyrker for i høj grad reel. De tror, at hvis denne fare ikke tages alvorlig og imødegås gennem effektive forsvarsforanstaltninger og skabelsen af muligheden for lammende gengældelsesangreb, så står U. S. A. i fare for at blive ramt af et »Super Pearl Harbour«, denne gang med Amerikas livsvigtige industri som mål.

Derfor har U. S. A. oprettet fire radarstationer inden for en radius af 300 km fra Nordpolen på flydende isflager. Fra den store luftbase i Thule vil amerikanske bombemaskiner kunne nå alle russiske industrielle knudepunkter i Sibirien på fem timer. Denne base annullerer praktisk talt 12 års bestræbelser på at sikre den russiske værindustri ved at flytte den om bag Uralbjergene.

Polarhavet er med flyveteknikkens udvikling blevet et indhav, centrum for det amerikanske kontinent, Europa og Asien. Det har i luftstrategisk henseende overtaget Atlanterhavets tidligere position.

Men det betyder tillige i strategisk henseende, at der kun er 5.500 km fra de amerikanske støttepunkter i Alaska og Canada til de vitale russiske industriområder ved Don, i Ural og Sibirien. Det betyder tillige, at Sovjetunionens stilling ikke er slet så gunstig. De russiske støttepunkter på Asiens nordøstlige hjørne ligger over 7.000 km fra De forenede Staters industrielle hjerte syd om De store Søer, og afstanden fra Arkangelsk er kun ca. 1.000 km kortere.

Den russiske erklæring om, at hele det store havareal omkring den russiske side af Nordpolen skal betragtes som russisk territorial-farvand var et dristigt politisk skaktræk. Resultatet er, at russiske skibe frit kan bevæge sig nær de canadiske og grønlandske farvande, mens de sibiriske farvande er lukkede for fremmede nationers skibsfart.

Selv om U. S. A.s interesse for disse nordlige områder først er af nyere dato, er den dog meget levende. Befæstelsen af Alaskahalvøen er et vigtigt punkt i de amerikanskcanadiske forsvarsplaner. Shenya, Adak og andre øer i den aleutiske øgruppe er blevet forvandlet til lufthavne af dimensioner, man ikke kender til i Europa og næppe nok på det amerikanske fastland. En række omfattende manøvrer har gennem de sidste år givet amerikanerne og canadierne mange værdifulde erfaringer med hensyn til arktisk krigsførelse.

Man er godt på vej til at overvinde de vanskeligheder, der findes for forsvaret af Nordamerika, og for hver dag styrkes dette forsvar, og Rusland taber terrain.

Det er en kendsgerning, som ikke må overses i bedømmelsen af styrkeforholdene på den nordlige front mellem Øst og Vest.

V. K. Sørensen.

FAI-KONGRESSEN I HAAG

Prins Bernhard overrækker luftkaptajn Povl Jensen Tissandier-diplomet ved kongressen i Haag.

I dagene fra 14. til 22. maj afholdt Fédération Aéronautique Internationale (FAI) sin årlige kongres, som denne gang fandt sted i Haag, hvor Den Kongelige Hollandske Aeroklub var vært. Kongressen havde samlet repræsentanter fra 25 nationer; Danmark var repræsenteret ved KDA's generalsekretær.

I sin redegørelse for de forskellige landes aeroklubber i 1952 bemærkede kongressens »Rapporteur General«, den hollandske aeroklubs generalsekretær *P. J. Yperlaan,* at der var for mange landes aeroklubber, som ikke havde indsendt de forlangte statistiske oplysninger, og at dette bl. a. drejede sig om samtlige sydamerikanske aeroklubber. På grundlag af de indgåede oplysninger kunne han imidlertid meddele, at motorflyveklubbernes timeantal gennemgående var ca. 12% større end for 1951. Antallet af flyveklubber vor formindsket med ca. 4%, men antallet af privatejede flyvemaskiner var derimod forøget med ca. 18%. Antallet af nye certifikater var ca. 12% større i 1952 end året forud, og der var blevet fornyet ca. 8% flere certifikater end i 1951.

De fleste svæveflyveklubber kunne notere en lille fremgang i antallet af flyvetimer (gennemsnitlig 3,2%); det samme gjaldt antallet af svæveplaner. Antallet af udstedte B-diplomer var steget med 11,4% og antallet af C-diplomer med 2,1%; sølv-diplomer var gået frem med 26,7% og antallet af guld-diplomer var steget med 110%.

For modelflyvningens vedkommende var antallet af personer (i 17 lande), som beskæftigede sig med modelflyvning, ialt 64.334, og heri var USA ikke medregnet. I USA er interessen for modelflyvningen nemlig gennemsnitlig betydelig større end i de øvrige lande, idet man regner med, at der er mindst tre millioner personer — eller næsten 50 gange så mange som i alle de andre lande tilsammen — som interesserer sig for modelflyvning.

Kongressens højtidelige åbning, der fandt sted i Haags gamle Rådshal Binnenhof, blev foretaget af *Hs. Kgl. Højhed Prins Bernhard,* som også uddelte de forskellige medaljer og diplomer. »De la Vaulx«-medaljen blev overrakt kaptajn *James Nash* (USA) for hans verdensrekord på 1125,137 km/t over en 3-km bane den 17. november 1952. Lilienthal-medaljen blev tildelt *Charles Atger* (Frankrig) for hans varighedsrekord på 56 t. 15 min. med et ensædet svæveplan den 2.—4. april 1952. Louis Blériot-medaljen blev overrakt *Maximilien Conrad* (USA) for en distanceflyvning på 3.962,744 km den 30. april og 1. maj 1952. Et af Paul Tissandier-diplomerne blev tildelt den danske trafikflyver I SAS, luftkaptajn *Povl Jensen,* »fordi han som den første flyver havde ført en trafikflyvemaskine fra Los Angeles til København tværs over det nordlige Polarhav via Thule i Grønland. Han startede fra Los Angeles den 19. november 1952 kl. 0840 og landede i København den 20. november kl. 2147.«

— — —

Blandt de problemer, som behandledes af FAI's Air Touring Committee, kan nævnes, at de engelske toldmyndigheder vil tillade private flyvemaskiner at komme ind i landet uden Carnet, når opholdet ikke overstiger 48 timer. 11 lande har anerkendt udenlandske privatflyvercertifikater som gyldige til flyvning med de respektive landes maskiner. Man ville tilstræbe at indføre et »Air Touring Card«, som skulle kunne yde indehaveren lempelser i forskellige lande med hensyn til landingsafgifter, hangarleje o. l. Det skulle tilstræbes at få reserveret en bølgelængde for privatflyvere. USA's delegerede foreslog, at amerikanske privatflyvere skulle deltage i en fælles flyvning med europæiske kammerater rundt til forskellige lande i Europa; de amerikanske maskiner kunne blive transporteret over Atlanten i et hangarskib.

Andetsteds i bladet findes en notits om svæveflyvekommissionens møde. Man vedtog til slut at afholde næste års kongres i Tyrkiet.

NYT UDE OG HJEMME

Ikke-regelmæssig trafik på Københavns lufthavn/Kastrup.

Under hensyn til den i hastigt tempo tiltagne trafik på lufthavnen henstiller man i den samlede trafiks, derunder også charterflyvningens, interesse, at ikke rutemæssig trafik, navnlig afgang fra Københavns lufthavn, såvidt muligt holdes indenfor følgende tidsgrænser for tiden:

før kl. 08,00 GMT,
mellem kl. 11,00—12,00 GMT,
mellem kl. 15,00—17,00 GMT og
efter kl. 20,00 GMT.

Udenfor disse tidsgrænser må der i alle tilfælde befrygtes lange ventetider, idet rutetrafikkens ekspedition på de bekendtgjorte ankomst- og afgangstider må nyde første ret. (Meddelt i Notam - Danmark d. 4. juni).

Endnu en MIG landet på Bornholm.

Onsdag den 20. maj landede igen en polsk flyver, den 22-årige *Z. Jazwenski*, med en MIG-15 på Bornholm. Han fandt ikke Rønne lufthavn, men landede på nogle marker ved Almegårdslejren nord for Rønne og slap godt fra det.

Sagen behandledes på samme måde som sidst, idet pilot og maskine blev undersøgt, hvorpå piloten anerkendtes som politisk flygtning, mens maskinen blev tilbageleveret til polakkerne ad søvejen.

20 Nordatlas til Brasilien.

Det brasilianske luftfartsselskab Aerovias Brasil har bestilt 20 S.N.C.A.N. Nord 2501 Nordatlas transportluftfartøjer udstyret med Hercules motorer til erstatning for selskabets flåde af DC-3. Et af de nye franske luftfartøjer, som også er blevet bestilt af det brasilianske luftvåben, har fornylig foretaget en propagandatur rundt i Sydamerika.

Her er et nyt flyveinstrument, der viser, om man holder rigtig fart under start, stigning og indflyvning til landing, uden at man selv skal huske på disse hastigheder. Instrumentet tager automatisk hensyn til flyvevægten, acceleration, flapstilling og uro i luften.

Dronning Juliana og prins Bernhard på besøg.

Dronning *Juliana* af Holland og hendes gemal, prins *Bernhard*, aflagde som bekendt i sidste måned officielt besøg i København. De rejste med deres private Douglas Dakota, som prins Bernhard selv førte sammen med sin pilot *Sonderman*.

Ved modtagelsen i Københavns lufthavn var kong *Frederik* i flyvevåbnets generaluniform.

Under opholdet aflagde prins Bernhard besøg på SAS-flyveværftet i Kastrup, som han beså med stor interesse og sagkundskab.

Et billede fra Melsbroek-lufthavnen ved Bruxelles med SABENA-maskiner i hangarerne. Lufthavnen blev taget i brug i 1949 og er SABENA's hovedlufthavn.

Forøgelse af fuldvægten for K.Z. III.

På grundlag af afholdte flyveprøver har luftfartsdirektoratet bestemt, at luftfartøjer af typen K.Z. III serie U — U1 — U2 — U3 kan godkendes til en største tilladt fuldvægt på 700 kg.

Luftfartøjsejere, der ønsker denne fuldvægtsforøgelse, anmodes om at indsende respektive luftdygtighedsbeviser til luftfartsdirektoratet for påtegning.

— Til denne meddelelse i Notam - Danmar af 15. juni kan vi sikkert på alle KZ-III-flyveres vegne føje en tak til grosserer *Strange Hansen*, der har taget initiativet til, at denne forøgelse endelig er blevet tilladt, og som har stillet sin egen KZ-III til rådighed for flyveprøverne.

Trafikken på Københavns Lufthavn,

Tallene for maj måned var følgende:

ank. passagerer på ruter ..	15.407
ank. passagerer på ruter ..	14.449
ialt ...	29.856
transitpassagerer	32.136
andre passagerer	5.561
ialt ...	67.552

I tallet for transitpassagerer er den samme passager medtaget to gange, nemlig ved ankomst og afgang.

Mængden af luftgods har været følgende:

fragt	812 t.
post	224 t.
bagage	764 t.

De tilsvarende tal for maj 1952 var henholdsvis 604, 190 og 560 t.

150 hunde ad luftvejen til USA.

I løbet af de første tre måneder af indeværende år har KLM transporteret 150 hunde af forskellige racer og størrelser mellem Europa og Amerika.

SAS-maskine til Thule.

Den 12. juli flyver en SAS „Super Cloudmaster" fra København via Keflavik til Thule, og blandt passagererne er styrelsesrådet for den kgl. grønlandske handel med dets formand, direktør *Ebbe Groes*, og grønlandske handels direktør *A. V. Nielsen*. Muligvis vil også fhv. statsminister *Hans Hedtoft*, der sidder i rigsdagens grønlandsudvalg, deltage i turen, der også går til BW-8 og BW-1. Selskabet skal opholde sig i Grønland til den 7. august, hvor det afhentes på BW-8 af SAS. Ialt er der indtil videre planlagt fire grønlandsflyvninger for grønlandsdepartementet. På en af flycningerne til Grønland medfølger raske TB-patienter, mens der på tilbagerejsen flyves med syge grønlændere bl. a. til Ålborg, hvor de skal på sanatorier.

Økonomisk støtte til flyveklubberne

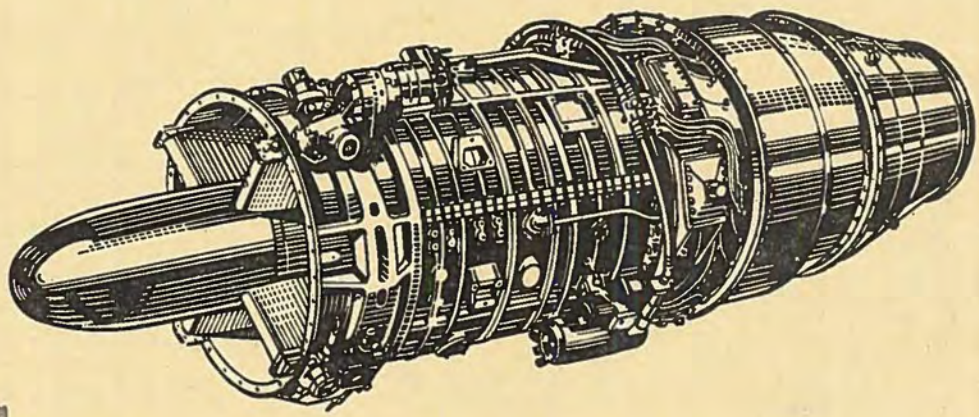
I det beløb på godt og vel 16 millioner australske pund, som regeringen i Australien har bevilget til flyvningen i indeværende finansår, er et beløb på ca. 2½ million australske pund beregnet til anvendelse til støtte af udviklingen af den civile flyvning, omfattende *bl. a. tilskud til motorflyveklubber og svæveflyveklubber, radiotjenesten*, vedligeholdelse af landingspladser, tankanlæg m. m.

Nedlæggelse af Fredericia flyveplads.

Den i februar 1948 oprettede midlertidige flyveplads „Ryttergrøften", ca. 2 km nord for Fredericia er definitivt nedlagt.

Motor-udvikling...

Udviklingen af Sapphire har bevist, at den er en enestående vellykket motor. Den er udvalgt til fremstilling med "super priority" i Storbritannien til brug i Gloster Javelin altvejrs-jageren, Handley Page Victor bomberen og Hawker Hunter F.2 jageren, og den er også i produktion i stort antal i De forenede Stater i Amerika under betegnelsen Wright J.65. Dens typeprøvede ydelse er allerede nået op på 3760 kg. reaktionskraft, og udviklingen går videre...



ARMSTRONG SIDDELEY

Sapphire REAKTIONSMOTOR

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

Medlem af Hawker Siddeley Group

DA COWBOY FIK HÆDERSPRISEN

Som omtalt i sidste nummer er FLYV's hæderspris for 1953 blevet tildelt svæveflyveren Harald Wermuth Jensen, som her ses sammen med forlagsboghandler Ejvind Christensen og kaptajn Foltmann efter overrækkelsen i KDA's lokaler under et møde i svæveflyverådet søndag den 31. maj. Cowboy udtalte, at han var blevet glædeligt overrasket, men at man egentlig ikke skulle belønnes for noget, man gjorde af interesse for sagen. Arbejdet for svæveflyvningen bar lønnen i sig selv.

FLYVEVÅBNET

I flyvevåbnet er der sket følgende ansættelser og forflyttelser:

Kaptajn *T. H. K. Wichmann* ved vestre flyvebasiskommando er forsat til flyverkommandoen og ansat ved flyverstaben.

Oberst *K. R. Ramberg*, souschef ved flyverstaben, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvestation Karup.

Oberst *E. C. T. Jensen*, sektionschef ved flyverstaben, er fratrådt nævnte stilling og ansat som souschef ved flyverkommandoen.

Oberstløjtnant *H. Westenholz*, chef for flyvevåbnets officersskole og flyvevåbnets fenrikskole, er fratrådt nævnte stillinger og ansat som stabschef ved østre flyvebasiskommando.

Oberstløjtnant *H. Valentiner*, chef for flyvestation København, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvevåbnets officersskole og flyvevåbnets fenrikskole.

Kaptajn *H. G. P. Jensen* ved flyvevåbnets officersskole er afgået fra nævnte skole.

Oberstløjtnant *K. van Wylich-Muxoll*, til rådighed for vestre flyvebasiskommando, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvestation Skrydstrup.

Oberstløjtnant *E. B. Meincke*, chef for flyvestation Karup, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvestation Avnø.

Kaptajn *E. K. Birkhede* ved østre flyvebassikommando er forsat til flyverkommandoen og ansat ved flyverstaben.

Afdelingsmeteorolog ved meteorologisk institut, cand. mag. *K. O. A. Andersen* udnævnes til vejrinspektør i flyvevåbnet. Værkmester *E. A. Jensen* udnævnes til overværkmester. Fuldmægtig *E. A. Winther Bardrum* udnævnes til afdelingsleder. Materielmester, kaptajn af specialgruppen af reserven *H. J. Hemmingsen*, udnævnes til overmaterielmester. Værkmestrene *H. Nielsen Stage* og *J. Nielsen* udnævnes til værkmester i forsvarets 6. lønningsklasse a.

Efternævnte sekondløjtnanter er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra den 16/5 1953 at regne: *K. E. Møller, E. Sinding, B. Riskede-Hansen, L. I. R. Ribers, H. B. Poulsen, A. Lund, K. E. M. Levring, N. P. Nielsen* og *T. H. Sommer*.

Efternævnte befalingsmænd af hæren er forsat til flyvevåbnet:

Oberstløjtnanterne *V. N. S. C. Kragh* og *A. K. Møller*, kaptajnerne *H. S. E. Høed, J. J. Knudsen, V. P. Kofod*, ritmester *H. Schou-Nielsen*, kaptajn *H. R. K. Jensen*, kaptajn af reserven *H. M. Andersen*, kaptajnløjtnant *E. Holm*, premierløjtnanterne *N. A. M. Elmelund* og *S. B. Larsen*, løjtnanterne af res. *M. H. P. Kongslund* og *P. T. Soele* alle fra 5/5 1953 at regne.

Endvidere er følgende befalingsmænd af hæren forsat til flyvevåbnet: kaptajn *E. J. Harder*, kaptajnløjtnant *E. V. Christensen*, kaptajn *E. W. Jørgensen* og kaptajn uden for nummer i fodfolket, distriktsleder i hjemmeværnet *B. M. Jensen*.

Oberstløjtnant *H. L. V. Bjarkov*, chef for flyvestationen Vedbæk, er fratrådt denne stilling og ansat til rådighed for hjemmeværnet fra den 19/5 1953 at regne.

*

Dansk flyverelev dræbt i Texas.

Den 20. maj indløb der meddelelse om, at den 20-årige flyversergent *Chr. Abildgård-Jensen* fra Hjørring var omkommet ved en flyveulykke med en T-28 på flyvepladsen Bryan i Texas.

Chr. Abildgård-Jensen kom ind på flyveskolen i februar 1952 og kom i august til videreuddannelse i USA.

Flyveulykken ved Langeland

Tidligt om morgenen den 19. maj kolliderede to Gloster Meteor 8 i luften i omkring 700 m højde i nærheden af Langeland, hvorved begge piloter omkom.

Det var den 23-årige flyverløjtnant *Niels Harche Petersen* fra Bromme pr. Munkebjergby og den 25-årige løjtnant *Vagn Christensen*, der stammede fra Gunderup på Als. De var begge stationeret i Alborg i eskadrille 724.

POUL DOBEL — IN MEMORIAM

Ved *Poul Dobel's* død har flyvevåbnet mistet en pligtopfyldende, loyal og arbejdsivrig medarbejder.

Ledelsen af biblioteket for tekniske publikationer var en yderst vanskelig opgave, da flyvevåbnet bestandig har måttet undvære de nødvendige hjælpekilder for at kunne bringe biblioteket på det tiltænkte stadium. Trods disse vanskeligheder og forhindringer bestræbte Poul Dobel sig på at løse denne utaknemmelige opgave således, at der aldrig kunne fremkomme nogen væsentlig kritik af publikationsarbejdets udførelse.

For at få arbejdet udført på den mest harmoniske måde, gik Dobel mange gange selv i spidsen med udførelse af manuelt arbejde, og selvom arbejdshumøret på grund af utallige flytninger af publikationskontoret godt kunne blive sat nogle grader ned hos nogle af medarbejderne, forsøgte han loyalt at imødegå disse vanskeligheder dels hver gang ved at tage initiativ med indretning af nye lokaler, og dels ved sit arbejde og humør at bagatellisere disse vanskeligheder overfor medarbejderne, således at arbejdet uhindret kunne fortsætte.

Poul Dobel efterlader et savn hos sine nærmeste medarbejdere og arbejdskolleger, som det vil være vanskeligt for en ny leder at udfylde. *S.A.J.*

*

Avro Atlantic.

Der foreligger nu nogle detaljer om den projekterede 100-tons atlantluftliner, som Avro har til hensigt at bygge med den trekantede Vulcan bomber som forbillede.

Atlantic-typen skal kunne flyve non-stop fra London til New York med en marchfart på over 960 km/t. Driftsudgifterne vil blive ikke højere end 7—10 d pr. ton-mile (ca. 35—50 øre pr. ton-km), og de vil komme til at ligge under 1 d pr. passager-mile (ca. 5 øre pr. passager-kilometer). Den betalende last vil ligge mellem 10 og 20 tons over strækninger på 2400—6400 km.

På udstillingen i Paris, som netop afholdes i disse dage, findes en model i størrelse 1:24 af den nye Atlantic type. Kabinen i denne udstillingsmaskine er indrettet til 94 passagerer, men den vil blive udført i tre versioner, hvoraf de to andre kan rumme henholdsvis 76 og 113 passagerer (sidstnævnte er turistklasse).

Data: fuldvægt 91 tons, spændvidde 37 m, længde 44 m, kropdiameter 3,8 m.

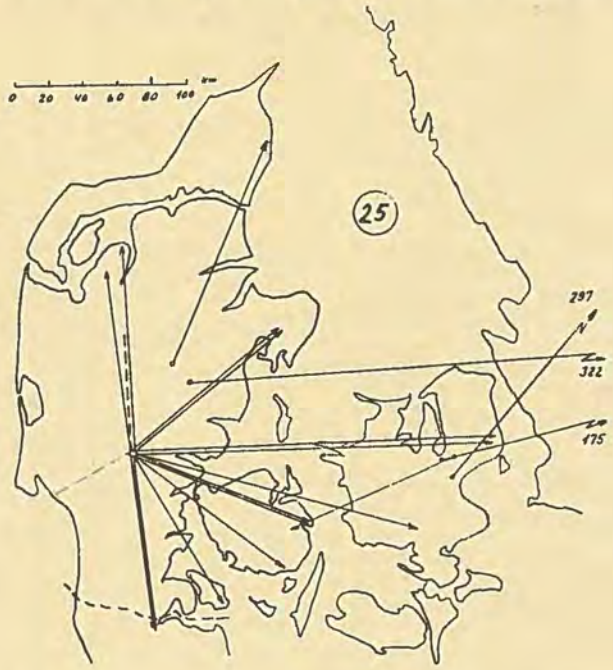
Vil De sælge en havareret sportsflyvemaskine eller svæveplan?

Rederiet J. Lauritzen købte for en del år siden Klithotellet ved Dronningmølle og indrettede det til feriehjem for børn. Det benyttes hvert år i perioden fra slutningen af april til ind i september, og da der er plads til over 100 børn ad gangen, og da de enkelte børnehaver er der en lille måneds tid hver, er det således flere hundrede børn, der får et godt sommerophold årligt.

Klithotellet, der nu hedder „Klithuset", har desuden et stort areal, som børnene kan lege på, og hvor der er gynger, vipper, en lille båd o.lign.

Imidlertid har man i nogen tid tænkt på, om man ikke for en rimelig betaling kunne få en havareret lille sportsflyvemaskine eller svæveplan, som børnene kunne lege med. Hvis derfor nogle af „Flyv"s læsere eller en af klubberne kunne være behjælpelig hermed, bedes man skrive til *rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, K.* Samtidig med at der kan opnås en indtægt for noget ellers værdiløst materiel gør De en mængde børn glade. Materiellets tilstand er temmelig underordnet, blot det ikke er splintrede vrag.

Danske distancesvæveflyvninger over 100 km



Kortet viser de 20 distanceflyvninger over 100 km, der er foretaget herhjemme i årene 1947—52. Skulle vi have glemt nogle, så lad os det venligst vide. De to punkterede flyvninger er flyvninger til angivet mål med tilbagevenden til startstedet. Af disse er i sidste måned foretaget en til, nemlig fra Karup til Vandel og retur.

Studerer man de danske distanceflyvninger i svæveplan, fra de begyndte i 1946 til idag, således som det er gjort i foredraget »Udviklingslinier i dansk svæveflyvning«, hvor der blev forevist kort over distanceflyvningerne for hvert af disse år, så viser det sig, at der er forbavsende få længere flyvninger, d. v. s. over 100 km.

Vi har kun kunnet opspore de 20 flyvninger, der er indtegnet på hosstående kort. 15 af disse flyvninger udgår fra Vandel. De to punkterede flyvninger er flyvninger til angivet mål med tilbagevenden til startstedet — en betydelig større præstation end en fri distance af samme længde.

Kortet viser meget karakteristisk, at for at komme langt i Danmark, må man flyve over vand. Det gør distanceflyvninger her i landet langt vanskeligere end i lande med mere plads, og det må man tage i betragtning ved sammenligninger af vore præstationer med udlandets — foruden den omstændighed, at vi har været meget begrænset af vort lidet ydedygtige materiel.

Forhåbentlig kan vi i sommer tegne nogle flere streger ind på dette kort, f. eks. ved DM i Herning i de kommende dage.

„BEGRÆNSEDE" SVÆVEPLANER KAN BLIVE „UDVIDEDE"

Nye bestemmelser fra luftfartsdirektoratet

LUFTFARTSDIREKTORATET har til alle svæveplansejere udsendt meddelelse om en ændring i reglerne for svæve- og glideplaner til såkaldt begrænset og udvidet flyvning.

Hidtil har det været således, at kun »udvidede« planer, d.v.s. planer bygget under samme omfattende kontrol som motorflyvemaskiner, har måttet benyttes til udvidet flyvning, d.v.s. bort fra flyvepladsen, hvorimod alle andre planer kun har måttet benyttes til flyvning over en plads.

Ordningen har været en håndsrækning til svæveflyvere, der selv ville bygge deres planer, men som ikke fuldt ud har kunnet opfylde de meget strenge krav til kontrol, der ellers stilles.

Det har utvivlsomt været en gavnlig ordning; men den har også haft sine mindre heldige sider, og den har derfor ofte været genstand for kritik fra svæveflyvernes side.

Sidst var dette tilfældet ved ingeniør *Weishaupts* foredrag ved repræsentantskabmødet i Odense i marts, hvor det påvistes, at systemet efterhånden var helt ulogisk og hæmmende for udviklingen. Det blev foreslået, at de nuværende »begrænsede« øvelsesplaner efter en overhaling blev gjort udvidede, hvis de var forsynet med luftbremser, og at man til gengæld fremtidig stoppede al bygning af begrænsede planer og planer uden luftbremser — bortset fra evt. skoleglidere, hvis nogen endnu havde lyst at bygge disse.

Og det er faktisk dette, luftfartsdirektoratet har gjort. Alle de nuværende begrænsede Grunau Baby-planer vil efter et særligt grundigt eftersyn og om fornødent indbygning af luftbremser kunne blive omregistreret til udvidet flyvning, og herved vil klubber, der hidtil har været afskåret fra at flyve distanceflyvninger, nu blive i stand dertil. Om de så gør det, er en anden sag.

Den nye ordning må betragtes som et godt fremskridt, selv om den vanskeliggør klubbygning; men da denne i forvejen er næsten døet ud, kan dette næppe spille større rolle, og der findes da også klubber, der har værksteder og tilladelse til at bygge udvidede planer, og det vil fortsat kunne lade sig gøre.

Samtidig ønskede luftfartsdirektoratet at indføre tvungen medføring af faldskærm ved al flyvning udover skolingsnormens punkt C 6 med svæveplaner efter 1. januar 1955.

Svæveflyverådet, der principielt er tilhænger af enhver sikkerhedsforanstaltning, men som dog nærede betænkeligheder af økonomisk og anden art, opnåede ved forhandling med direktoratet, at faldskærme fra 1955 ikke skal medføres ved flyvning i et såkaldt skolingsområde, men kun ved flyvning bort fra pladsen, til konkurrencer, til særligt store højder o. lign.

Skolingsområdet bliver antagelig defineret som en cylinder med radius 3 km fra startstedet og højde 2000 m, idet højden dog som sædvanlig ikke må være mere end skybasis minus 150 m.

Klar til danmarksmesterskabet i Herning

PÅ søndag den 5. juli samles deltagerne til det andet danmarksmesterskab på Herning flyveplads sammen med et stort antal hjælpere. Der skal jo betydeligt flere hjælpere og personale i konkurrenceledelsen til, end der er deltagere.

Til deltagerlisten i sidste nummer kan føjes, at *Cowboy* fik bevilget lån af svæveflyvefondets Olympia, mens det desværre ikke var muligt at låne *Signe Skafte Møller* en fondsbaby, da Landssvæveflyveklubben ikke kan opfylde kravet om at stille en anden Baby som sikkerhed.

Herefter var der 7 civile deltagere, hvortil kommer tre fra flyvevåbnet, antagelig *Hans Hende Iacobsen, Niels Sejstrup* og en til.

Det er ikke for mange, og man håber, at der dukker et par stykker op i sidste øjeblik.

Sandsynligvis bliver der alligevel kun een klasse, idet de tre Baby-flyvere menes at foretrække at flyve på lige fod med de øvrige, uanset at de herved vil kunne blive stillet over for opgaver, som de ikke kan løse med disse planer. Hovedsagen er dog at være med.

Der bliver nemlig fire konkurrencetyper:
A. Distanceflyvning til selvvalgt mål.
B. Hastighedsflyvning til opgivet mål.
C. Frem- og tilbageflyvning.
D. Hastighedsflyvning over 100 km trekant.

Baby'erne vil kun under meget gunstige vejrforhold kunne gennemføre C og D og vil være stærkt handicappede til B.

Men det er et godt fremskridt fra sidste DM, at der nu flyves med andet and Baby'er, og man håber så at få vejr til at gennemføre disse mere internationalt prægede konkurrencetyper.

Konkurrencen ledes af *Jørgen Nissen* med *Bent Halling* og *Hans Harboe* som flyveledere, *Hans Bie* som indkvarteringsleder og en række andre hjælpere.

Hver pilot medfører to hjælpere, men iøvrigt bliver det som sidst ikke hold, der arbejder hver for sig, men man arbejder med alle hjælperne og hele transportmateriellet en een fælles pulje.

DE DANSKE FLYVEKLUBBER

MOTORFLYVEKLUBBER

Ålborg Flyveklub
Lrs. K. Ørum Jensen, Algade 65.

Århus Flyveklub
F. Storgård, Skolebakken 7.

Fredericia Motorflyveklub
Dir. Hostrup Pedersen, Fredericia.

Frederiksborg Amts Sportsflyveklub
P. Abkjær, Petersborgvej 5, Hillerød.

Fyens Flyveklub
Juhl Nielsen, Bernstorffsvej 16, Odense.

Holstebro Motorflyveklub
Automek. Jørgen Christensen, Istedgade 35.

Kolding Motor Flyveklub
Cyklehandler Kjeld Stæckmann, Søndergade.

Midtjydsk Motorflyveklub
Fabr. A. Flensborg, Søndergade, Herning.

Nykøbing F. Flyveklub
N. Juul Blandebjerg, Nykøbing F.

Sportsflyveklubben
Klærer Wm. Nielsen, Borthigsgd. 4, Kb. Ø.

Thisted Flyveklub
Købmand Kai Pedersen, Hammersvej.

Vejle Motorflyveklub
Disp. Erik Jensen, Romsgårdsvej 5.

Vestjydsk Flyveklub
Autof. Østergård Vejvad, Samsøgade 2, Esbjerg.

Varde Sportsflyveklub
Ing. L. Lind, Vestervold 11, Varde.

SVÆVEFLYVEKLUBBER

Århus Svæveflyveklub
E. Wermuth Jensen, Ndr. Ringgade 122.

Svæveflyveklubben Aviator
K. V. Pedersen, Morsøegade 4, Ålborg.

Birkerød Flyveklub
A. Hårby Hansen, Frennevænget 7, Hørsholm.

Bornholms Flyveklub
Roar Riis, St. Torvegade 36a, Ronne.

Esbjerg Svæve-Flyveklub
Age Boll, Bentzens allé 6.

Svæveflyveklubben Falster
P. Christiansen, Østerbrogade 31, Nyk. F.

Frederikshavn Flyveklub
A. Trachsel, Kløvervej 8.

Havdrup-Solrød Svæveflyveklub
Ejv. Nielsen, Vinkelvej, Havdrup.

Herning Flyveklub
Hans Bie, Østergade 27.

Holstebro-Struer Svæveflyveklub
Th. Bitsch, Jernbanegade 6, Struer.

Kolding Svæveflyveklub
Ejnar Lund, Stadionsvej 81.

Køge Svæveflyveklub
Bent Frikke, Lærkevej 18.

Nakskov Svæveflyveklub
E. Lund Knudsen, Klovervænget 14.

Nykøbing Sj. Svæveflyveklub
Knud Andersen, Algade 45.

Næstved Svæveflyveklub
Tage Denager, Roarsvej 1.

Odense Flyveklub
Ebbe Andersen, Ålokkehaven 62.

Polyteknisk Flyvegruppe
Øster Voldgade 10, København K.

Randers Svæveflyveklub
N. J. Thorup, Slotsgade 7.

Ringsted Svæveflyveklub
Uwe Høg Jensen, Brogade 12.

Silkeborg Flyveklub
Bertel Kring, Vestergade 131.

Slagelse Flyveklub
Sv. Hopfner, Glentevej 12.

Sportsflyveklubben
Ø. Fastner, J. Munksgade 12, Kbh. Ø.

Stamgruppen
Hans Andersen, Ridder Stigsvej 8, Kbh. S.

Vejle Svæveflyveklub
Kaj Rørbek Christensen, Valløesgade 33.

Viborg Svæveflyveklub
A. Brøker, Fasanvej 3.

Vordingsborg Svæveflyveklub
Knud Andersen, Algade 116.

Landssvæveflyveklubben
c/o KDA, Østerbrogade 40, Kbh. Ø.

MODELFLYVEKLUBBER

001 Landsmodelflyveklubben Progress
c/o KDA, Østerbrogade 40, Kbh. Ø.

102 Frederikssund Modelflyveklub
P. F. Rathsack, Rosenvænget 3.

104 Modelflyveklubben Condor
P. Christiansen, Kingosvej 9, Helsingør.

105 Sportsflyveklubben
Børge Hansen, Amagerbrogade 14, Kbh. S.

106 Modelflyveklubben Nyelandsvejs Skole
Søren Mortensen, Grundtvigsvej 6B, Kbh. F.

111 Modelflyveklubben Windy
J. Holm Jørgensen, Ådalsvej 30, Kbh. F.

113 Modelflyveklubben Pingvinen
Paul G. Jørgensen, Mollegade 16, Kbh. N.

116 Gentofte Modelflyveklub
Benny Brorson, Teglgårdsvej 5, Charlottenl.

117 Modelflyveklubben Smut
Niels F. Hansen, Australiensvej 28, Kbh. Ø.

118 Modelflyveklubben Stunt
Arne Bendixen, Vangsåvej 8, Vanløse.

119 Modelflyveklubben Termik
O. W. Rasmussen, Birkevej 19, Frederiksværk.

120 Modelflyveklubben Lynet
K. Jensen, Damhusboulevard 22, Valby.

121 Modelflyveklubben Flying Old Fellows
E. Stumpe, Glumsøvej 12, Brønshøj.

122 Bagsværd Modelflyveklub
Børge Remby, Møllevænget 16, Kgs. Lyngby.

123 Modelflyveklubben Eagle
Bent Munch, Ærtekrogen 2, Søborg.

124 Modelflyveklubben Dronten
W. Friis Møller, Aboulevarden 51, Kbh. V.

125 Modelflyveklubben Cirklen
I. R. Jensen, Sirgræsvej 96, Kastrup.

126 Modelflyveklubben Torvebo
F. Bertelsen, Grækenlandsvej 9, Kbh. S.

127 Modelflyveklubben Airspeed
W. Ingdahl Jensen, Klausdalsbrovej, Herlev.

201 Modelflyveklubben Ikaros
H. Fr. Nielsen, Nørregade 10, Haslev.

205 Modelflyveklubben Vingerne
Erik Knudsen, Schweizerplads 5, Slagelse.

207 Modelflyveklubben Mågen
Vagn Petersen, Helligkorsvej 88, Roskilde.

208 Modelflyveklubben Ørnen
Bent Petersen, Kalbyrisvej 89, Næstved.

210 Modelflyveklubben Aero
Kenneth Olsen, Havemøllevej 26, Ringsted.

211 Nykøbing F. Modelflyveklub
Kurt Kjellander, Østerbrogade 10.

213 Holbæk Modelflyveklub
Bent C. Jensen, Fjordgårdsvej 7.

214 Køge Modelflyveklub
B. Egelund Hansen, Nørregade 61.

215 Modelflyveklubben Meteor
Henning Jensen, Bakkely, Tersløse pr. Dianalund.

222 Modelflyveklubben Guldgåsen
Svend Nielsen, Møllevej 24, Vordingborg.

301 Odense Model-Flyveklub
Gunnar Draborg, Hverringevej 22.

302 Nyborg Modelflyveklub
Jørn B. Rasmussen, „Kiora", Dyrehaven.

304 Svendborg Modelflyveklub
v. hr. Hoff, „Codan", Havnen.

307 Assens Modelflyveklub
Hans Rasmussen, Mariendalsvej 5.

308 Hårslev Model-Flyveklub
Fl. Lundgård Poulsen, Løjtved pr. Stenstrup.

310 Modelflyveklubben Albatros
Knud Nygård, Adelgade 88, Bogense.

403 Aviators Modelflyvere
O. B. Christensen, Annebergsvej 80, Ålborg.

418 Modelflyveklubben Tempo
Peter Volsted Pedersen, Præstbro st.

420 Hjørring Modelflyveklub
H. J. Simonsen, Br. Seidelinsgade 20.

422 Modelflyveklubben Silver Star
Axel Mortensen, Udsigten 33, Hobro.

423 Vejgård Aeroklub
Børge Hollesen, Odinsgade 16d, Ålborg.

424 Modelflyveklubben Spar Es
Hans Duus, Skovbakkevej 7, Ålborg.

425 Brønderslev Modelflyveklub
Jørgen Thomsen, Søndergade 5.

502 Modelflyveklubben Swift
Tonni Andersen, Friggsvej 10, Viborg.

505 Modelflyveklubben Argus
K. G. Lund, Ansvej 105, Silkeborg.

506 Modelflyveklubben Agaton
J. Kattrup, Ø. Allé 45, Viby J.

508 Modelflyveklubben Star
O. Hørning, Filtenborggade 25, Nyk. M.

518 Modelflyveklubben Bakkebo
Vagtmester Larsen, Nr. Snede.

521 Modelflyveklubben Falken
Johs. Larsen, Engvej 20, Ålestrup.

522 Modelflyveklubben 5-5
Fenrik J. A. Jørgensen, Flyvestation Karup.

523 Modelflyveklubben Djursland
Jørgen Amorsen, Lime pr. Mørke.

524 Modelflyveklubben Thunder
H. Yde, Dr. Lassensgade 3, Randers.

525 Farsø Modelflyveklub
Mogens Bollerup, Farsø.

607 Modelflyveklubben Eagle
Frede Juhl, Nalmadebro, Gråsten.

608 Modelflyveklubben Strudsen
Chr. Kjær Thomsen, Bybæk pr. Vejle.

611 Kolding Modelflyveklub
Otto Matthiesen, Sdr. Ringvej 6.

612 Modelflyveklubben Vestenvinden
Øivin Jensen, Paghs Allé 11, Esbjerg.

613 Horsens Model-Flyveklub
Bendt Mortensen, Vestergade 81.

616 Modelflyveklubben Storken
Einar Bram, Korsbrødregade 38, Ribe.

618 Modelflyveklubben Special
N. Linnet, Danmarksgade 43, Fredericia.

619 Blåhøj Modelflyveklub
Børge Westergård, Skærlund pr. Blåhøj.

FACTS ABOUT THE GLOSTER JAVELIN / *Super Priority for the R.A.F.*

Point of Stall

High speed aircraft are often suspected of early stalling. The Delta Wing however, on the Gloster Javelin, enables this mighty fighter to land at low speed and its positive control characteristics to the point of stall are outstanding. PARIS AIR SHOW — Be sure to visit Stand No 21.

Gloster Aircraft Co. Ltd.
Hucclecote / Glos.

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER . . . AND WORLD LEADER IN AVIATION

PUBLIKUMSOPVISNING I MODELFLYVNING

Sportsflyveklubbens modelflyvesektion har fulgt opfordringerne på repræsentantskabsmødet og i vor artikel i maj-nummeret og arrangeret nogle opvisninger i København. På forhånd havde klubben gennem en skrivelse til dagspressen bekendtgjort stævnerne, hvor man havde regnet med god hjælp fra de andre københavnske klubber for at gøre opvisningen mere alsidig og gavnlig for alle klubberne.

Fritz Neumann fortæller her lidt om opvisningerne og de indhøstede erfaringer:

SPORTSFLYVEKLUBBENS Modelflyvesektion afholdt sammen med et par andre københavnske klubber propagandastævner på Amager Fælled den 14. og 17. maj. Det var vor mening at vise folk, hvad modelflyvning er, og demonstrere de forskellige modeltyper. Herved kunne modelflyvningen få lidt reklame og good-will fra udenforstående; men det er sørgeligt at konstatere at de københavnske klubber ikke kan samle sig om en så lille opgave. For at vide, hvilke modeltyper der ville blive repræsenteret, udsendte jeg et brev til klubberne, men kun een gad svare. I de københavnske klubber er der ialt ca. 130 medlemmer, så hvis blot halvdelen kom med 1 a 2 modeller hver, kunne vi få et stort opbud af modeller af diverse typer. Stor blev derfor min skuffelse, da der den 14. kun viste sig ca. 15 modelflyvere fra 3 klubber. Hvorfor kom der ingen fra de andre klubber? Er det bestyrelserne, der sylter sagerne, eller er det de menige medlemmer, der ikke kan se fordelene i sådanne stævner?

Der var mødt ca. 200 tilskuere, og vi begyndte kl. 14,00 med formationsstart af 5 A-2. Det så flot ud, men også spændende, da et par krydsede liner. Termikbremsen demonstreredes på jorden såvel som i luften. Også gummimotormodeller vistes. Efter en times tid med fritflyvende gik vi over til linestyrede modeller. Et sted fløj 2 mand i een cirkel, men pludselig kolliderede modellerne, den ene nødlandede kun lettere beskadiget, medens den anden fortsatte med afrevet planhalvdel og brækket haleplan. Til sidst faldt højderorsklappen af og maskinen styrtede til jorden.

Alt i alt kan det siges, at publikum morede sig godt.

Tilsidst et par gode råd, hvis der er andre andre der vil arrangere lignende stævner: Sørg for en afspærret plads til modellerne, så man undgår at få nogle trampet i stykker. Brug kun gamle og udslidte, men alligevel pæne modeller, da der altid bliver ødelagt nogle ved en sådan opvisning. Ved de to stævner, vi afholdte, gik der 1 A1, 2 A2 planer, 5 linestyrede og diverse småuheld. Er det muligt, så få fat i et højttaleranlæg.

Fritz Neumann.

FØRSTE DANSKER MED INTERNATIONALT C-DIPLOM

Så lykkedes det! Efter lang tids forløb og i skarp konkurrence med andre medlemmer i modelflyveklubben Agaton i Århus fik den 17-årige *Steen T. Nielsen* den 31. 5. c-diplom med gasmotormodel og dermed det tredie af de tre c-diplomer, der kræves til det internationale c-diplom efter FAI-reglerne.

Diplomet er meget svært at opnå, fordi det kræver, at man skal være en dygtig modelflyver ikke bare på eet, men på hele tre områder. Og det har Steen Nielsen på forbavsende kort tid arbejdet sig op til at blive.

Han blev tilmeldt KDA i maj 1951 og fik samme år a-, b- og c-diplom med svævemodel samt a- og b-diplom i kunstflyvning. I 1952 fik han otte diplomer og nåede frem til b-diplom i fritflyvende gasmotormodeller, c-diplom i hastighed og kunstflyvning samt internationalt b-diplom. Selv om han havde tre c-diplomer, var de ikke alle efter internationale regler. I februar tog han derfor til brug ved det internationale et c i kunstflyvning efter de nye regler og gjorde mange forsøg på at få det internationale c-diplom med fritflyvende gasmotormodeller. Forsøgene førte både til års- og danmarksrekorder og diverse distanceflyvninger, men først den 31. maj lykkedes det ham at få c'et, og dermed havde han internationalt c-diplom nr. 1 i Danmark!

Det er fint klaret på godt to år, og han har desuden mange pæne konkurrenceresultater, har gennemgået den teoretiske del af klubinstruktørkursus og meget andet.

Med 15 anerkendte diplomer er han den danske modelflyver, der har flest, og man kan vel nu vente at se ham kaste sig over gummimotormodellerne, så han kan blive den første modelflyver med alle 24 mulige diplomer.

Steen Tårnmark Nielsen, indehaver af internationalt c-diplom nr. 1 i Danmark.

Efter anden distriktskonkurrence

Anden distriktskonkurrence for fritflyvende modeller fandt sted den 14. maj, men et eller to distrikter udsatte dog.

Denne konkurrence bragte en hel del ændringer i den samlede stilling, som nu er den følgende:

1. distrikt. A 1: J. Rasmussen (105) 559, Neumann (105) 505, K. O. Pedersen (116) 442. — A 2: B. Hansen (105) 1386, Neumann 1144, H. Hansen (105) 1142. — C: Widell (124) 404, K. O. Pedersen 160. — D: Nienstædt (116) 229, H. Hansen (116) 178, P. Hansen (119) 84.

2. distrikt. A 1: O. Jensen (208) 942, M. Jensen (215) 908, W. Kühl (201) 702. — A 2: O. Hemmingsen (208) 1209, H. Fr. Nielsen (201) 1209, B. Kristiansen (208) 980. — A 3: E. Johansen (201) 948, P. Lauridsen (208) 555, H. Fr. Nielsen 297. — C: E. Knudsen (205) 1303, Skovgård (215) 135. — D: Knud Jensen (215) 639, Bent C. Jensen (213) 274, J. Rasmussen (207) 199.

3. distrikt. A 1: D. Jensen (301) 1022, Fl. Poulsen (308) 889, J. Jacobsen (301) 597. A 2: M. Scott Hansen (301) 1152, P. Baier (301) 812, Fl. Nielsen (308) 804. — C: Bj. Jørgensen (301) 317. — D: C. Høst-Aris (301) 633, J. C. Nielsen (301) 537, A. Høst-Aris (301) 412.

4. distrikt. A 2: Stricker (424) 894, Olesen (424) 762, Duus (424) 514.

5. distrikt. A: Egon Madsen (506) 1616, B. Sørensen (523) 1174, J. Christensen (523) 918. — C: Amorsen (523) 74. — D: S. T. Nielsen (506) 671, Amorsen 163, J. Larsen (521) 142.

6. distrikt. A 1: P. E. Damkjær (611) 1018, H. Hansen (611), 624. K. Larsen (612) 487. — A 2: O. Matthiesen (611) 1029, H. Poulsen (611) 780, J. Jensen (612) 756.

Resultatet i konkurrencen om flyvedagspokalerne bliver herefter, at med svævemodel fører Egon Madsen med 1616, fulgt af Børge Hansen med 1386 og Hemmingsen og Hans Fr. Nielsen med hver 1209 sek.

Med gummimotormodel fører Erik Knudsen med 1303, fulgt af Widell med 404 og Bj. Jørgensen med 317. Knudsen kan kun slås, hvis han får nul og Widell maximum i finalen.

For gasmotormodeller skulle Steen Nielsen føre med 671, men da der er fløjet med håndstart i 5. distrikt, så bliver det Knud Jensen med 639 og Carl Høst-Aris med 633.

Finalerne finder sted den 13. september.

VM-holdene.

Arne Hansen kunne desværre ikke tage fri til VM i Jugoslavien, og i hans sted indtræder *Fritz Neumann*, således at vort VM-hold her består af fire modelflyvere fra Sportsflyveklubben. Endvidere rejser distriktslederen, *Paul G. Jørgensen*, med for at overværre den spændende konkurrence.

Derimod ser det ud til, at *Erik Knudsen* kommer til at rejse alene til England.

Tre nye danmarksrekorder.

KDA har anerkendt tre nye danmarksrekorder i modelflyvning. I klasse A 1 har *Svend Pedersen* fra Sportsflyveklubben sat distancen op til 14,8 km ved en flyvning fra Amager Fælled til Bagsværd sø den 25. maj. Det var lige netop nok til at slå den gamle rekord på 14,25 km fra 1947.

Den anden rekord blev sat af *Steen T. Nielsen* fra Århus under et forgæves forsøg på at tage c-diplom. Modellen fløj ikke godt, hvorfor han under trimningen ikke havde termikbremsen i funktion — og så gik den naturligvis i termik og forsvandt efter 33 minutters forløb. Den blev fundet 7½ km borte. De 33 minutter er ny rekord i gruppe D og klasse D 1. Flyvningen fandt sted den 23. maj.

De to danmarksrekorder er også årsrekorder.

FAIREY GANNET

MORE than ever before Seaborne and Airborne elements are interdependent. The Royal Navy is constantly developing new weapons and new techniques to retain superiority. To attack with these new weapons and develop new methods of keeping the sea lanes clear the Fairey Gannet anti-submarine aircraft has been ordered for the Royal Navy. It has also been ordered for the Royal Australian Navy.

FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED . HAYES . MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

KARUP I OFFENSIVEN

Sejstrup flyver over 8 timer og tangerer danmarksrekorden i retur-målflyvning

Sidste halvdel af maj bragte ikke særlig mange resultater, men dog forskellige småændringer i placeringerne. I toppen kom Stamgruppen i varighed atter over Ålborgfolkene. Ialt indkom i maj 50 resultater, hvorefter der er indgået 126. Stilheden sidst i maj og først i juni skyldes dels vejret, dels de høje præstationer, der allerede var opnået og endelig græssets betydelige højde:

Her er stillingen pr. 31. maj:

Varighed

Stamgruppen	22 t. 21 m.	(9)
Aviator	20 t. 50 m.	(10)
Karup	13 t. 37 m.	(5)
Ringsted	10 t. 40 m.	(8)
Værløse	9 t. 20 m.	(5)
Herning	9 t. 10 m.	(5)

Højdevinding

Herning	16.110 m	(10)
Ringsted	10.600 m	(10)
Aviator	8.640 m	(10)
Værløse	4.930 m	(4)
Karup	3.575 m	(3)

Distance

Herning	87 km — (131 p.)	(1)
Esbjerg	52 km — (78 p.)	(1)

Atter en stor søndag.

Siden denne opgørelse er der utvivlsomt sket betydelige ændringer, især som følge af søndagen den 14. juni. Der er — da vi skal til at gå i trykken — endnu ikke indløbet officielle anmeldelser. Men følgende foreligger mundtligt:

Niels Sejstrup fra Karup har foretaget en flyvning, som sandsynligvis bringer Karup frem til førerstillingen både i varighed og distance. Han fløj en målflyvning fra Karup til Vandel og retur og tangerede herved danmarksrekorden på 134 km, og da han vendte tilbage til udgangspunktet, kan den også anvendes i varighed med ikke mindre end 8 timer 04 min., den længste termiske varighedsflyvning, der er foretaget her i landet. Og der blev også foretaget andre flyvninger i Karup den dag.

De civile har dog ikke ligget på den lade side — både Ålborg og Herning ventes at indkomme med fine resultater. Således har Herning fløjet sammenlagt 12 timer og *Jørn Michaelsen* har fløjet målflyvning til Silkeborg og retur. Så der er nogen, der har fået trænet godt til DM!

Svæveflyveskolen.

Det stod fra begyndelsen klart, at det i år ville blive svært at fylde svæveflyveskolen, og man opstillede derfor kun et program på 4 uger. Alligevel meldte der sig ikke engang nok hertil, så vi må slå alle deltagerne sammen i eet kursus på 14 dage efter DM, og dette gennemføres kun, fordi man anser uddannelsen af instruktører for meget vigtig, og fordi DM ligger umiddelbart foran.

I øjeblikket er der tilmeldt ca. 20 deltagere, men forhåbentlig kommer der som sædvanlig nogle efternølere. Der bliver en KZ-VII fra flyvevåbnet til rådighed i den første uge til slæb (den bruges også under DM), ligesom flyvevåbnet har lovet at assistere med et to-sædet plan eller en Olympia, hvis svæveflyvefondets planer, for hvilke vi jo ikke har reserver, skulle havarere.

Skolen vil blive ledet af svæveflyverådets formand, civilingeniør *Harry Nielsen*.

Endnu et tysk tosædet plan.

Foruden de nye tyske svæveplanstyper, vi omtalte i sidste nummer, er der nu fremkommet oplysninger om HD-53 Möve, en konstruktion af *Heini Dittmar*.

Det er en ret ejendommelig konstruktion, nemlig et ganske lille højvinget svæveplan, ret klodset i linierne med tyk krop og bredt plan. Der er to sæder side ved side nær tyngdepunktet. Planet skal kunne transporteres uden transportvogn på landevej, idet kroppen fungerer som vogn.

Prisen beregnes til 5000 DM, og planet skal kunne ombygges til motormaskine.

Data: Spændvidde 10,5 m, længde 5,8 m, planareal 16,6 m², sideforhold 6,6. — Tomvægt 235 kg, fuldvægt 415 kg.

Præstationerne skal være omtrent de samme som for Grunau Baby.

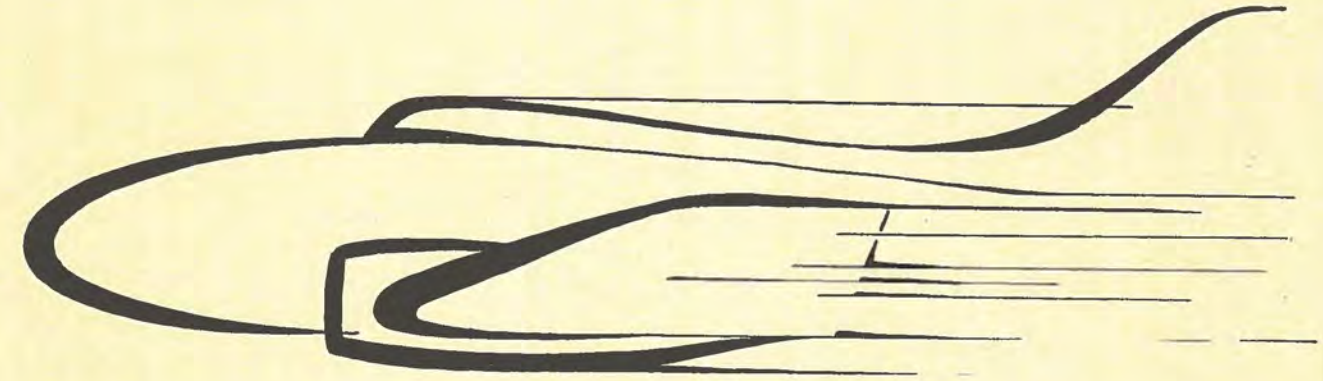
Nyt plan fra Slingsby.

Slingsby Sailplanes i England hviler ikke på de laurbær, som deres Sky vandt i Spanien i fjor, men har annonceret en ny type med navnet Skylark.

Det er et lille ensædet svæveplan, der skal være forholdsvis billigt, men samtidig have gode præstationer. Planet er i tre dele, et rektangulært midterparti og to tilspidsede plantippe, og det deles i disse tre dele ved demontering, som iøvrigt skal være enkel og nem at foretage. Der er ikke hjul, men blot en indkapslet mede.

Bæreplanet er helt finerbeklædt, og man har gjort sig umage for at bevare profilet korrekt.

Data: Spændvidde ca. 13,5 m, længde ca. 6,3 m. Planareal 10,3 m². Sideforhold 17.9. Tomvægt 182 kg, fuldvægt 280 kg. Bedste glidetal 27,3 ved 74 km/t. Mindste synkehastighed 0.71 m/sek. ved 67 km/t. Mindste synkehastighed 0.71 m/sek. ved 67 km/t. Ved 120 km/t er synkehastigheden 1,8 m/sek. Det lyder som en plan, der kan „spadsere" noget.



kvalitet i det højeste plan!

DANSK ESSO A/S

Næste VM i England.

FAI's svæveflyvekommission har på sit møde i Haag i maj valgt England til arrangør af verdensmesterskabet i 1954. Det vil finde sted fra 19. juli til 3. august på Camp Hill, og såvel OSTIV-kongres som svæveflyvekommissionens møde finder sted i forbindelse hermed.

I 1956 håber man, at Frankrig vil organisere VM.

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

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)
ASP DOPE
er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B.E.S.A.
Specifikation 2 D 101

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske
samt Identificeringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER
A/S O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

KALENDER 1953

Modelflyvning:

1—3/8. VM for gummi- og gasmotorm. England.
3—8/8 Sommerlejr.
21—23/8. VM for svævemodeller. Jugoslavien.
23/8. DM f. liniestyrede (Århus).
13/9. Finale for fritflyvende modeller.
11/10. Finale for liniestyrede modeller.
31/12. Årsrekordår slutter.

Svæveflyvning:

5—18/7. Danmarksmesterskab.
19/7-1/8. Svæveflyveskole.
Uden dato: Samaden-Zell am See distanceflyvning.

Motorflyvning:

18—19/7. Tour des Dolomites (Trente). (It.)
8—13/8. Tour de Suisse. (Schweiz).
22. ell. 29/8: Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).
30/8. Intern. rally i Pescara. (It.)
3—10/9. Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9. Intern. rally i Modena. (It.)
8—10/10. England—New Zealand race.
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier).

Diverse:

26/6— 5/7. Udstilling. Paris.
7/9—13/9. Farnborough udstilling.

Også flyvning i brudt linie til diamanter.

Ligesom distanceflyvningen til guld-diplom kan nu også den 500 km flyvning til diamant-diplom samt den 300 km målflyvning udføres på brudt bane på højst tre liniestykker, af hvilke ingen dog må være mindre end 80 km.

Dette besluttede FAI's svæveflyvekommission i Haag, og man fastholdt bestemmelsen om, at de nationale aeroklubber selv opstiller deres krav til A, B og C-diplomerne. Et polsk forslag om at indføre en hastighedsrekord på 300 km trekantbane gik ikke igennem.

Svæveflyvekommissionens ledelse med *Adolf Gèhriger*, Schweiz, som præsident, blev genvalgt.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

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.

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.
KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

200.000 kr. for at konstruere et svæveplan.

De to firmaer indenfor den britiske luftfartsindustri, som har været i stand til at eksportere den største del af deres produktion, er Slingsby og Elliots, som begge bygger svæveplaner. Eksporten har været helt oppe på 80 % af produktionen. Begge firmaer er i gang med at udvikle nye typer til trods for den omstændighed, at udviklingen af en ny type koster ca. 200.000 kr.

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER
G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED
UNDERSTEL
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER
ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
VODROFFSVEJ 46 . LUNA 2343

Fra KDA's arbejdsmark

De heldige, der skal til USA og Canada

Som korteligt nævnt i forrige nummer af FLYV er forberedelserne til udvekslingsrejserne mellem fem kadetter og to ledere fra Civil Air Patrol (CAP) i USA og to kadetter fra Air Cadet League of Canada og det tilsvarende antal flyveinteresserede unge danskere nu i fuld gang. Blandt de mange ansøgere fra klubberne rundt om i landet har KDA udtaget følgende:

John Brinck, medlem af modelflyveklubben Nyelandsvejens skole, København.

Ole Peder Nøhr Korsholm, Ringsted Svæveflyveklub, Ringsted.

Ditlev Freisleben Jensen, Odense Model-Flyveklub, Odense.

Hans Jørgen Krantz Simonsen, Hjørring Modelflyveklub, Hjørring.

Geert Kuhmünch, Frederikshavn Flyveklub, Frederikshavn.

Ovennævnte fem unge skal til staten Kansas i USA under ledelse af kaptajn i flyvevåbnet *E. H. Birkhede* og *Sv. Skou*, Odense. Holdet bliver ved det amerikanske luftvåbens foranstaltning fløjet fra København via Frankfurt til Washington, hvor det under et tre dages ophold bl. a. vil blive modtaget af præsident *Eisenhower*. Derfra flyves til værterne i Kansas, hvor der ferieres en halv snes dage, og så går hjemflyvningen via New York, Nordatlanten og Paris til København. Afrejsen fra København sker den 24. juli, og hjemkomsten finder sted den 14. august. På hjemturen skal det danske hold sammen med alle de øvrige hold være den franske regerings gæster under et to dages ophold i Paris.

Holdet, som er udtaget til at deltage i Canadarejsen, består af:

Finn Nielsen, svæveflyveklubben Aviator, Ålborg, og

Niels Kai Axel, modelflyveklubben Cirklen, Kastrup.

Canada-holdet skal med skib via Esbjerg-Harwich til London, hvor det bliver afhentet af en af det canadiske flyvevåbens transportflyvemaskiner, som flyver det til Montreal. Under opholdet i Canada vil de to danskere få lejlighed til at se den østlige del af landet, og hjemflyvningen foregår over Montreal til London. De to danske rejsedeltagere skal være i London den 1. august, og tilbagekomsten til England finder sted den 22. august, hvorefter der tages med skib og jernbane tilbage til Danmark.

Alle nærmere enkeltheder vedrørende påklædning, bagage, visum m. m. vil tilgå rejsedeltagerne direkte fra KDA.

Nye medlemmer.

Flyvermath *Tage Juhl Andersen*.
Mathelev *Jørn H. Nielsen*.
Kontorassistent *Torben Koch*.
Tegner *Rita Bidstrup*.

Nye bøger.

Air Touring Guide to Europe 1953.
Bernt Balchen: *Og Flygerne på Grønland.*
Bo Heikenfeldt: *Berømte Flygere.*
Wernher von Braun: *Station im Weltraum.*
Håndbog for Hæren 1953.
E. O. Errebo-Knudsen: Verdensrummets Erobring.
K. F. Reuss: *Jahrbuch der Luftfahrt 1952-53.*

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Hvem vil være vært for en amerikansk eller canadisk kadet?

Medens vore egne unge er i USA og Canada, får vi selv besøg af fem amerikanske kadetter og to voksne ledere samt to canadiske kadetter, og under opholdet her i landet skal de indkvarteres privat, da et af hovedformålene med udvekslingen er at lære de respektive landes befolkning og daglige liv at kende. I den anledning spørger KDA sine medlemmer (herunder både personlige medlemmer og organisationsmedlemmer): *Hvem vil være vært for een eller flere af vore udenlandske gæster?*

Programmet for kadetternes ophold i Danmark bliver i store træk sådan, at der er brug for indkvarteringssteder som følger:

I København:
25.—29. juli: 7 amerikanske gæster.
3.—4. august: 2 canadiske gæster.
9.—13. august: 7 amerikanske gæster.
9.—15. august: 2 canadiske gæster.

I Odense:
3. og 4. august: 7 amerikanske og 2 canadiske gæster plus en dansk leder.

I Århus:
5. og 6 august: 7 amerikanske og 2 canadiske gæster plus en dansk leder.

I Ålborg:
7.—9. august: 7 amerikanske og 2 canadiske gæster plus en dansk leder.

De, der kan hjælpe KDA med at være værter for gæsterne fra Amerika og Canada, bedes for Københavns vedkommende henvende sig til KDA's kontor.

I Odense, Århus og Ålborg er det henholdsvis Fyens Flyveklub, Århus Flyveklub samt Svæveflyveklubben Aviator og Ålborg Flyveklub.

»Air Touring Guide to Europe 1953«.

KDA har fået nogle flere eksemplarer hjem af den meget nyttige håndbog for motorflyvere. Den koster 10 kr. og kan fås ved henvendelse til KDA's kontor (Øbro 29).

FLYVELOTTERIET

Så er Flyvelotteriet slut for denne gang, og så vidt det kan skønnes på det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er der meget store chancer for, at der er totalt udsolgt. Vi mangler endnu afregning fra en del af vore ca. 600 salgssteder, og det kan give noget retur, til trods for at vi telefonisk og skriftligt har fået at vide, at alt var solgt. Det hele drejer sig imidlertid kun om manglende underretning og endelig afredning for ca. 4000 lodsedler, og der er som sagt meget store muligheder for, at de resterende afregninger indgår i penge alene, fordi lodsedlerne er solgt.

Vi har således al mulig grund til at være tilfreds med resultatet, og derfor skal der også allerede nu rettes en tak til alle de mange, som har hjulpet KDA med at sælge flyvelotteriets lodsedler. Denne tak gælder ikke blot de kiosker, boglader og andre salgssteder, men også alle de personer i klubberne, som har ofret deres tid og energi på lodseddelsalget. I år har vi oplevet det glædelige, at klubberne har solgt omtrent dobbelt så meget som året forud, og det er den vej, vi skal. Flyvelotteriet er et intimt samarbejde mellem KDA og alle dets tilsluttede flyveklubber, og dette gode teamwork skal udbygges og bevares til gavn og glæde for flyvesagen. Og vi skulle gerne nå dertil, at vi i dette salgsarbejde helt og holdent kunne klare os med vor egen organisation. Det er derfor opmuntrende at se, at vi er godt på vej dertil.

Nogen opstilling over, hvordan salget er fordelt mellem klubberne, kan vi ikke bringe forend i næste nummer af FLYV, men så meget kan siges, at Odense Flyveklub ligger klart i spidsen med et salg på 11.000 lodsedler med svæveflyveklubben Aviator i Ålborg på andenpladsen med et salg på ca. 9000 lodsedler. Det samlede klubsalg er kommet op over 70.000 lodsedler imod 44.000 stk. i 1952. I København var flyvelotteriet ude for, at de private kiosker i Københavns, d. v. s. Storkøbenhavns kioskejerforening, havde vedtaget ikke at ville sælge vore lodsedler, fordi der ikke måtte betales provision, og det samme vil gøre sig gældende for provinsens kioskejere til næste år.

Derfor må vi indrette os på, at vi i fremtiden skal gøre hele salgsarbejdet selv. Men det kan vi sikkert også.

KDA og tipsmidlerne.

Som det vil være vore medlemmer bekendt, havde KDA også i 1952 ansøgt finansministeriet om at få et tilskud fra tipsmidlerne, som ifølge lov nr. 278 af 9. juni 1948 om tipning skal anvendes til støtte af velgørende eller andre almennyttige formål. Nu har finansministeriet imidlertid i et brev af 11. juni meddelt KDA, „at man ved den nu foretagne fordeling af midlerne ikke har været i stand til at imødekomme det modtagne andragende".

Det var selvfølgelig en kedelig meddelelse at få, men alligevel ikke værre, end at vi forsøger igen.

KDA's store emblemer.

Da der har været en del efterspørgsel efter KDA's store emblemer (7 cm brede), har aeroklubben fået en ny sending hjem. De koster kr. 12,50 pr. stk. KDA har stadig et antal emblemer i almindelig størrelse i behold (5 kr. pr. stk.).

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.

FART OG PÅLIDELIGHED

under den nyligt stedfundne
R.A.F. Bomber Kommando Øvelse „Jungle King".

„Interception af Canberra bombers, der fløj i maksimumhøjde, var ubetydelig om dagen og forekom ikke om natten...

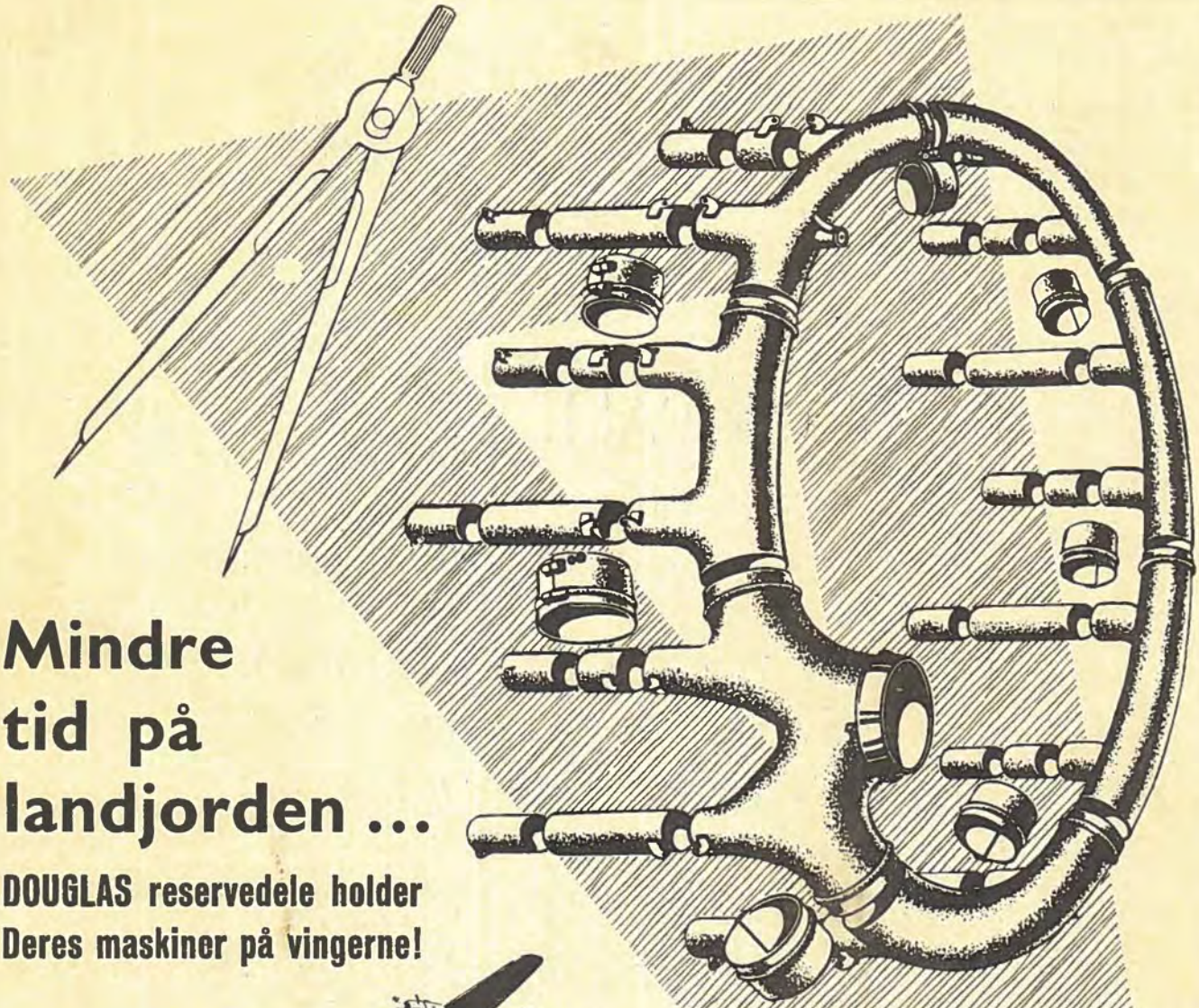
Under hele øvelsen blev der ikke rapporteret et eneste tilfælde af svigtende motorer blandt den store styrke af Canberras, som deltog."

Air Chief Marshal Sir Hugh P. Lloyd, K.C.B , K.B.E., M.C., D.F.C.

English Electric Canberras er forsynet
med Rolls-Royce Avon turbo-jet motorer

ROLLS-ROYCE
Aero
ENGINES
ROLLS-ROYCE LTD., DERBY, ENGLAND.

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



Mindre tid på landjorden ...

DOUGLAS reservedele holder Deres maskiner på vingerne!

FORLANG DOUGLAS RESERVEDELE TIL
DC-3 • C-47
DC-4 • C-54
DC-6
DC-6A • DC-6B

Rigtigt konstruerede og kontrollerede reservedele kan blive netop forskellen mellem fortjeneste og tab for et luftfartselskab. DOUGLAS reservedele passer perfekt, de reducerer udgifterne til vedligeholdelse på landjorden og sparer reparationstid. Lad Deres illustrerede DOUGLAS katalog med fortegnelser og priser vejlede Dem i valget. Reservedele til DC-3, DC-4, DC-6, DC-6A, DC-6B, C-47 og C-54 kan omgående leveres over hele verden. DOUGLAS reservedele er det rigtige til DOUGLAS maskiner. Bestil Deres reservedele fra DOUGLAS!

Douglas Parts Sales Division,
Douglas Aircraft Company, Inc.,
Santa Monica, California.

Stol på DOUGLAS originale reservedele

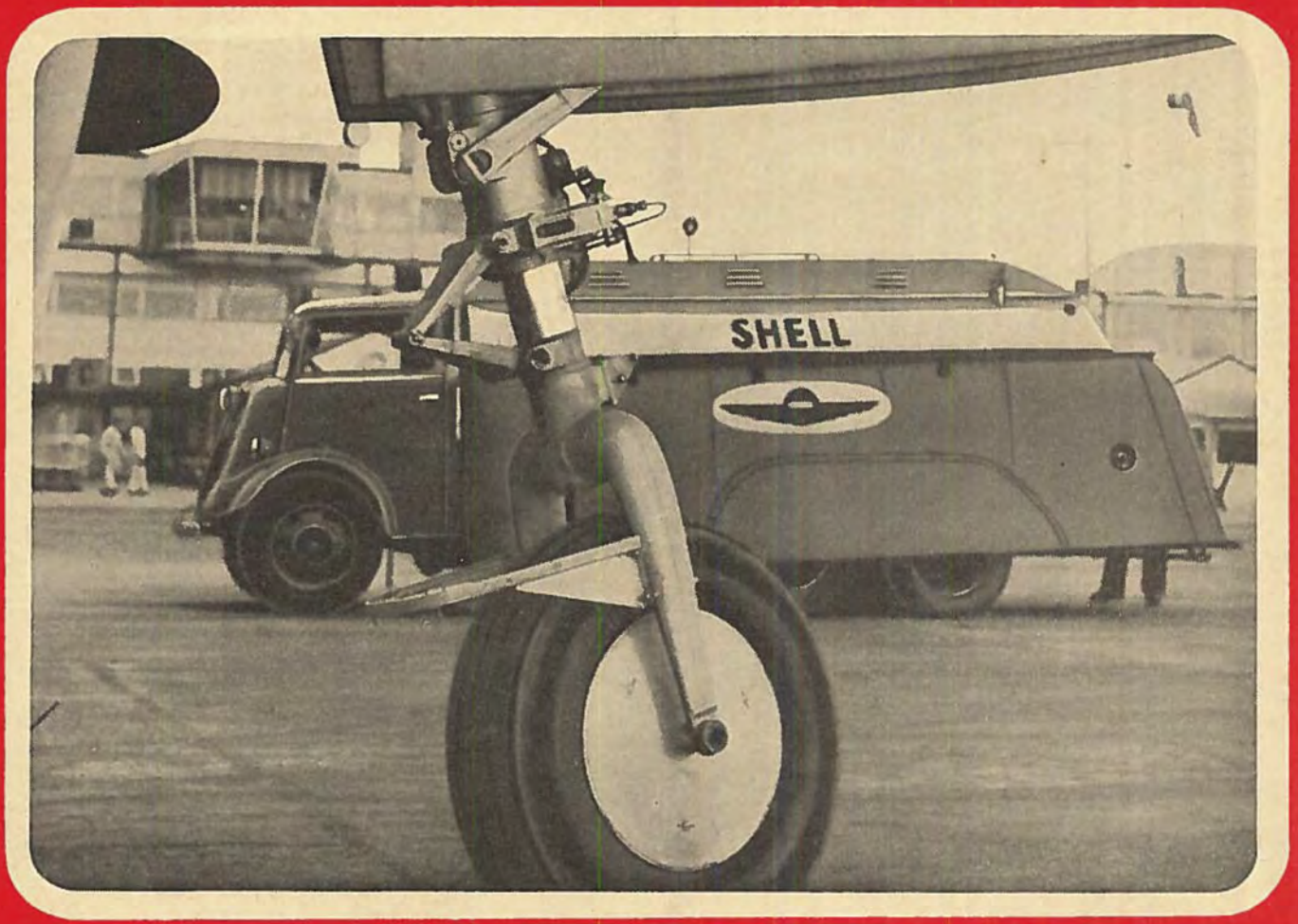
PRIS

EJVIND CHRISTENSEN

BIBLIOTEKET

FLYV

26. ÅRGANG — AUGUST 1953 — PRIS 75 ØRE



Næppe har landingshjulene taget jorden, før Shell Aviation Service er på pletten med brændstof og olie til den videre færd.

8

INDHOLD:

Flyveudstillingen i Paris ★ DM i svæveflyvning ★ De nye luftveje ★ Bygning af svævemodeller ★ Flyvelotteriets tal

Vægter ...
hvad med Natten?
Alt er godt. Thi når flere og flere
N.F. natjagere indgår i R.A.F.'s og
NATO-landenes forsvars-eskadriller,
kan Europa sove mere roligt.
Lang rækkevidde, hurtig stigeevne, svær
bevæbning og fin søge-radar gør
Armstrong Whitworth N.F.
til den mest frygtindgydende
og effektive natjager i brug.
ARMSTRONG WHITWORTH N.F.
SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH
AIRCRAFT LTD.
BAGINTON, COVENTRY. ENGLAND
MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP PIONEER ... AND WORLD LEADER IN AVIATION

FLYV

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

Nr. 8 | August 1953 | 26. årgang

Sportsånd

I den tale, som den nybagte danmarksmester, H. W. Jensen, holdt på piloternes vegne ved afslutningen af DM i svæveflyvning for at takke konkurrenceledelsen og hjælperne, kom han også ind på den sportsånd, der præger al svæveflyvning.

Cowboy hævdede, at sportsånden var mere udpræget i svæveflyvning end i nogen anden sport. Nu er man måske tilbøjelig til at fremhæve sin egen foretrukne sportsgren frem for andre. Men der er utvivlsomt noget om det. Man finder både i modelflyvesporten og endnu mere i svæveflyvesporten en samarbejdsvilje og en hjælpsomhed under konkurrencer, som sikkert er ret enestående.

Man er altid villig til at give en konkurrent en hjælpende hånd, og man glæder sig med konkurrenterne, når disse opnår fine resultater. Man stoler på hinanden og anser ikke voldsom kontrol for nødvendigt. Det så man f. eks. af, at der ved DM ikke udføres skyflyvning — det er en gentleman-aftale at overholde forbudet strengt.

Har en deltager uheld, gør man alt for at hjælpe ham, og hvis en deltager ved et uheld kommer til at overtræde reglerne, forlanger man ham ikke diskvalificeret, men anmoder konkurrenceledelsen om at tilgive ham.

De enkelte piloter og deres hold kæmpede ikke mod hinanden, men hjalp hinanden på alle måder — f. eks. gik alt transportmateriellet i en fælles pulje.

For at 9 piloter kunne konkurrere, måtte ca. 30 svæveflyvekammerater fungere som konkurrenceledelse og hjælpemandskab uden selv at få mere end nogle få starter.

Når man derfor skal vurdere svæveflyvningens betydning, må man ikke blandt dens mange andre aktiver glemme den enestående sportsånd, som den fremelsker.

DEN 20. INTERNATIONALE FLYVEUDSTILLING I PARIS

Frankrigs nyeste flyvemaskiner demonstreret på le Bourget sammen med typer fra andre lande

I dagene fra 26. juni til 5. juli afholdt »UNION SYNDICALE DES INDUSTRIES AERONAUTIQUES« den 20. flyveudstilling i Frankrig. Den store udstilling afsluttedes med 2 flyveopvisninger den 4. juli for presse og teknikere og den 5. juli for publikum.

For første gang i udstillingens historie afholdtes flyveopvisningerne samme sted som udstillingen, og i år havde man af pladshensyn valgt le Bourget lufthavnen udenfor Paris. Kernen i udstillingen var en stor nyopført bygning, som rummede ca. 150 stande, repræsenterende den franske, engelske, amerikanske, italienske, spanske, hollandske, belgiske og svenske flyveindustri. Udenfor bygningen var parkeret ca. 30 forskellige flyvemaskiner, hovedsagelig af fransk konstruktion. — Og hvad var der så at se?

Trafikflyvemaskiner

Franske trafikflyvemaskiner var rigt repræsenteret på le Bourget. Den kæmpestore S.E. 2010 Armagnac var vist på den statiske udstilling, som den vil fremtræde på de internationale luftruter med sine 104 sæder fordelt i 2 kabiner. Nord 2501 Noratlas, som er blevet bestilt af det brasilianske luftfartselskab AEROVIAS i et antal af 20 forsynet med 48 sæder, var også udstillet. Noratlas viste på de 2 sidste dage af udstillingen sine forbløffende flyveegenskaber, bl. a. var den i stand til at stige på een motor.

Den 2-motorede franske SO. 30P Bretagne var udstillet, forsynet med 2 små jetmotorer, Palas, som skulle forbedre startegenskaberne betydeligt. Endelig spillede franskmændene deres største trumf ud, nemlig Hurel Dubois HD-31. Det er en 2-motoret transportmaskine. Den er besynderlig med sine lange tynde planer og sin forholdsvis korte krop og det faste 3-hjulede understel. Motorerne er Wright Cyclone C. 7 B.A.-1 på 800 hk hver. Den vil være i stand til at starte med 48 passagerer på den usandsynlig korte strækning af 350 meter! Den flyver 250—300 km/t og kan starte og lande på 1 motor. Franskmændene venter sig umådelig meget af denne type, bl. a. er de igang med tegningerne til en jetversion af HD-31 nemlig HD-45, som skal have 2 stk. Avon på 4080 kg tryk hver. Hastigheden er beregnet til 720 km/t og den vil kunne tage 80 passagerer. HD-45 har optrækkeligt understel.

Italienerne viste en model af en trafikmaskine Agusta Zappata AZ-1. Den skal enten have Bristol Proteus 705 eller Wright Turbo-compound. Hastigheden er ca. 600 km/t, og AZ-1 kan tage 50 passagerer. Hollænderne havde en model af F-27 Friendship som skal udstyres med 2 Rolls-Royce Dart motorer. Den første prototype ventes færdig 1954—55.

Lette maskiner

Af sports- og rejsemaskiner var en del udstillet på le Bourget. Men mest af alle

vakte dog den lille SIPA 200 Minijet berettiget opsigt. Den er 2-sædet og målte 8,00 m i spændvidde og 5,12 m i længden; den kan flyve mellem 400 og 500 km/t. Den dygtige franske testpilot *Fitch*, forøvrigt den samme, som fløj Hurel Dubois HD-31, lavede en storslået opvisning med den lille maskine, hvis Tubomeca Palas jet-motor ikke gav de store jets meget efter, hvad støj angik. Den er fuldt kunstflyvningsdygtig, og hvad bedre er, dens landingsegenskaber er så fabelagtige gode, at den landede på 4—5 gange sin egen længde (ca. 25 meter)! Max Holste kom med Broussard, en højvinget rejsemaskine med gode start og landingsegenskaber. Den amerikanske flyvemaskinefabrik Cessna viste model 180 og 195, meget flot udstyrede privatmaskiner i den »dyre« klasse. Det franske flyvevåben har bestilt et meget stort antal af en ny fransk A.O.P. maskine, S.N.C.A.N. N.C. 856, og en af prototyperne var udstillet og gav en blændende demonstrationsflyvning. Det er meningen, at nogle eksemplarer af N.C. 856 skal udrustes med pontoner.

Militære trænere

MS. 733 Alcyon, en fransk træner, bestilt af det franske flyvevåben, udrustet med en stempelmotor på 300 hk, gav en lille prøve på sin formåen, kunstflyvningsmæssigt set. Den var tilsyneladende lidt »træg« i starten, idet den kørte længe, før den fik lettet. Heri lignede den sin engelske kollega, Percival Provost, som bagefter lavede en meget »tam« opvisning. Svensk flyvemaskineindustri var kun repræsenteret med een type, nemlig S.A.A.B. Safir, men til gengæld vakte denne type umådelig opmærksomhed på grund af sin bevægelighed. Det mærkelige ved Safir er blot, at den ikke er forsynet med rygflyvningskarburator, det virker nemlig ikke så godt, at motoren standser under rygflyvning.

Jet-trænerne var et helt kapitel for sig. Der var kun to stk., begge franske. Det var Fouga Magister og Morane Saulnier 755 Fleuret (sidstnævnte er en »basse« på over 3 tons). Disse maskiner, som begge hvad hastighed angår ligger i samme klasse som Vampire, viste sig at være umådelig bevægelige, og deres start- og landingsegenskaber var fremragende. De er begge bestilt til det franske flyvevåben.

Jet-bombere

English Electric Canberra B. MK. 2 med Wing. Com. *Beamont* ved pinden viste sin evne til »slow-flying«, og 4 R.A.F. service-Canberras fløj tæt formationsflyvning. »Uhyret«, Grognard I, overraskede ved sin rent ud sagt utrolige hastighed, og piloten *Nadaud* lavede nogle hårrejsende forbiflyvninger i lav højde. Amerikanerne kom med en enkelt B-47 Stratojet. Det havde oprindelig været meningen, at der skulle være kommet 15, men det dårlige vejr over England hindrede dette. En af Frankrigs nyeste jetbombere, S.O. 4050 Vautour kom den 30. juni i et dyk ned over le Bourget og vistes således for første gang for offentligheden ved denne lejlighed. Senere på udstillingen den 5. juli opnåede Vautour lydens hastighed; de specielle »lyd brag« kunne dog ikke høres over le Bourget, men var efter sigende særdeles kraftige over selve Paris.

Franske typer fra Le Bourget: Fra oven Dassault Mystère IV, MS 755 Fleuret, SO 9000 Trident, SO 4050 Vautour, Hurel Dubois HD-31, Fouga Magister, SIPA Minijet og nederst SO 1220 Djinn.

Jet-jagere

De med mest spænding imødesete luftfartøjer var, og vil sandsynligvis altid være jetjagerne. Der blev også vist de allernyeste. Frankrig kom med Mystére II og IV, sidstnævnte maskine blev ført af den meget dygtige franske pilot *Rozanoff*. 4 gange tog Rozanoff Mystére IV »gennem lydmuren«, alle 4 gange hørtes tydeligt »braget«. Der er forøvrigt en lille pudsig hændelse i forbindelse med Mystére IV og Rozanoff. Den 4. juli kaldte stævnets speaker Rozanoff op over mikrofonen og fortalte ham, at man lyttede nede fra jorden og spurgte, hvad hans næste manøvre ville være. »Jeg dykker lidt«, svarede Rozanoff tilbage. Der gik en lille stund, så hørte man pludselig Rozanoff sige i mikrofonen: »50 meter, 40, 30 .. 20, og idet han jog forbi tilskuerpladserne hørte man Rozanoff synge i maskinen. Han var da nede i en højde af 6—7 meter over jorden. Denne lille episode vakte jubel hos tilskuerne. Senere gentog *Neville Duke*, dog uden sang, den meget lave forbiflyvning i Hawker Hunter. Vickers Swift F. 4 med efterbrænder satte ny rekord mellem London og Paris den 5. juli, og rekorden blev på 19 minutter og nogle sekunder. Både Swift og Hunter fløj med lydens hastighed. En af frankrigs nyeste jet-jagere S. O. 9000 Trident lavede forbiflyvning med nogle besynderlige rulninger. Trident har balanceklapperne siddende på det negativt »V«-formede højderor, og det er derfor meget svært at lave avanceret flyvning med denne type, når piloten ikke kan anvende klapper og højderor samtidig. Den seneste Espadon (S. O. 6026.) kom på overflyvning den 5. juli, og Nord 2200 lavede en flot start ved hjælp af J.A.T.O. Af andre jet-typer, der blev vist, var Mystére II og North American F-86 Sabre, som forøvrigt fløj Mach 1.0.

Helikoptere.

Der var talrige helikoptere på udstillingen. Hiller 360, Bell 410-1, Bristol Sycamore S-55 (af franskmændene kaldt »den muntre elefant), SE. 3120 Alouette, som satte rekord for helikoptere over lukket bane og endelig den lille S.O. 1220 »Djinn. Alle disse helikoptere gav opvisning de forskellige dage. En overgang blev Hiller 360 fløjet af en ung kvinde.

Dette var i meget korte træk de vigtigste ting der skete på le Bourget 1953. Det store stævne sluttede den 5. juli med faldskærmsudspring af 400 soldater fra femten C-119 »Flying Boxcars« og overflyvning af 100 jetjagere fra N.A.T.O.-landene.

Wilhelm J. Jensen.

DM I SVÆVEFLYVNING

Trods dårlige vejrforhold udførtes dygtige præstationer
Cowboy blev danmarksmester

Herning, den 9. juli.

I tiden op mod søndag den 5. juli var der travlhed mange steder rundt om i landets svæveflyveklubber, hvor travle og flittige hænder arbejdede på at gøre klar til det andet danmarksmesterskab i svæveflyvning.

Søndag kl. 12 var sidste frist for fremmøde, og klokken var ikke mange minutter over, da det sidste hold rullede frem. Længst tid havde forberedelserne taget for polyteknikerne, hvis Olympia efter seks års forløb netop blev færdig til dagen!

Ialt 9 hold mødte frem — *Ebbe Wermuth Jensen* havde meldt fra, idet han har forladt svæveflyvningen til fordel for sejlsporten! Det var et par færre end sidste år, og det er sløjt. Kun 6 klubber af landets 27 deltager foruden 3 fra flyvevåbnet. Hvor er Stamgruppen, Ringsted, Odense, Esbjerg, Silkeborg, Aviator og andre, der burde være med? Nå, helt så sløjt som i Sverige har vi det da ikke.

Om eftermiddagen blev deltagerne budt velkommen af konkurrencelederen, ingeniør *Jørgen Nissen,* der sammen med den ene flyveleder, civilingeniør *Hans Harboe,* begyndte gennemgangen af de mange regler. Denne gang har man jo fordelen at have erfaringer fra sidste gang at bygge på, og desuden har man i god tid haft en omfattende stab til at forberede alle enkeltheder. Organisationen er fin og kunne let have klaret mange flere deltagere, selv om det kniber med hangarplads, så planerne må demonteres hver dag.

På eet punkt begynder man på bar bund, nemlig med indkvarteringen, som var henlagt til Søpavillonen ved Sunds sø. Her skulle alle bo i een stor sal, hvilket ikke er behageligt, og da maden både er dyr og ikke fuldt tilfredsstillende, er man ved at indrette sig på anden måde. Sådan er det hver gang, man må begynde et nyt sted.

Foruden af Nissen, Harboe og Halling består ledelsen af *H. J. Bie,* Herning, som indkvarteringschef, *Poul Erik Nielsen* (Pillerik) fra flyvevåbnet som transportchef, *Poul Larsen* (Polar) fra Århus som barografmand og resultatudregner samt *Egon Briks Madsen.* Der er grund til at nævne, at alle disse for konkurrencens gennemførelse uundværlige folk stiller sig til rådighed og deltager helt på egen bekostning.

Mandag fm. var der påny »briefing«, hvor meteorologitjenesten under Harboes ledelse var trådt i funktion og forudsagde nogle kedelige fronter, som også planmæssigt passerede og umuliggjorde svæveflyvning den dag. Til gengæld blev der god tid til at gennemgå pladsorganisationen og sikkerhedsbestemmelserne, som er meget grundigt gennemarbejdede.

Svæveflyverne har helt overtaget pladsen, oprettet flyvekontrol i et kontrolområde og leder også evt. motortrafik. Flyvevåbnet har tilladt os at løfte »loftet« i 35 km cirklen omkring Karup, for 700 m er for lidt til et DM. Vejroplysningerne får vi også fra flyvevåbnet i Karup.

Tirsdag blev der heller ingen konkurrence, men vejret muliggjorde dog lidt træning. For *Cowboy* var det en fordel, da jernbanevognene med fondsmateriellet (og en masse sager til konkurrenceledelsen) trods afsendelse i god tid stadig ikke var kommet. Det er forbløffende, at Statsbanerne trods anvendelse af alle de bitre erfaringer, vi gennem årene har høstet, alligevel spiller os nye puds. Til gengæld skal stationen i Herning have ros for at efterlyse og fremskaffe vognene. De kom onsdag.

Pladsorganisationen blev prøvet om tirsdagen, og forskellige småting blev rettet. De første slæbestarter blev foretaget. Flyvevåbnet har jo stillet en KZ-VII til rådighed med flyverløjtnant *Jeppesen* som fører, og deltagerne var enige om, at de slæb, som »Jeppe« gav denne dag med KZ-VII'en og et fint nylonreb, var nogle af de fineste, de havde fået. Til spilstart anvendtes svæveflyvefondets og Hernings spil, og til wirehenter en dejlig traktor, som fabrikant *Flensborg,* Herning, havde lånt os.

Efter endnu en masse regn samledes vi onsdag mellem vældige tordenbyger med stærk blæst. Konkurrenceledelsen håbede, at det blev muligt at gennemføre en hastighedsflyvning til Kirstinesminde, og materiellet blev samlet og stillet ud. Men da vi var klar til start tidligt på eftermiddagen, anså piloterne dog opgaven for umulig under forholdene, og den blev afblæst.

Svæveflyvefondets EON Olympia blev prøvefløjet af leverandøren, *Bent Halling* fra Dansk Aero's Værksted. Halling fungerer iøvrigt som flyveleder sammen med Harboe og fortsætter som skolechef efter DM.

Om tirsdagen havde *Feddersen* indfløjet flyvegruppens DFS Olympia, som måske snarere burde hedde PFG Olympia med de ændringer, der er foretaget. Hermed var den danske flåde af bedre svæveplaner væsentlig forøget.

Dette DM karakteriseres i sammenligning med det første i 1951 først og fremmest ved anvendelsen af bedre materiel. Dengang fløj man kun med overgangsplaner, men nu fortrinsvis med rigtige svæveplaner, omend ikke af VW-standard. Her er 5 Olympia'er, en Mü-13d, en Rhönbussard — og så to

(Fortsættes side 158)

Billeder fra Herning: Øverst en række deltagende planer på parkeringspladsen. Derpå et stemningsbillede foran hangaren, Nissen og Feddersen foran PFG's nye Olympia, Egon Madsen, Cowboy og Bie ved FUX'en. De to nederste viser flyvelederne Halling og Harboe samt Madsen ved startstedet og flyverløjtnant Jeppesen ved slæbemaskinen.

Babyer, der ikke har mange chancer, men dog er med i samme klasse som de øvrige.

Konkurrencen bliver sikkert også mere hård end sidst, da Feddersen temmelig ubestridt blev danmarksmester. Nu er Cowboy med som repræsentant for de »gamle« (synd at *Rasmussen* ikke kunne komme med), og af de militære har især *Sejstrup* fra Karup arbejdet sig op til at kunne være farlig. Hans 8-timers Karup—Vandel—retur flyvning og op mod 4000 m stigning i en åben Baby en uge senere vidner herom.

Der er imidlertid stor forskel på piloternes erfaring og træning — to faktorer af stor betydning. Cowboy og Feddersen har stor erfaring, men har næsten ikke fløjet i år. Sejstrup har efterhånden nogen erfaring, men især en masse træning — ca. 40 timer i år. Det bliver spændende at se, hvad der viser sig mest værdifuldt.

Torsdag fortsatte tordenbygerne, som havde rumlet hele natten, men der blev fløjet lidt med hjælpemandskabet.

*

Herning, den 18. juli.

Første dag: fri målflyvning

Endelig fredag den 10. var det fint vejr om morgenen, og der blev planlagt hastighedsflyvning til Kirstinesminde. Det fine vejr blev imidlertid til sorte byger lige øst for Herning, så ved middagstid ændrede Nissen opgaven til fri målflyvning. Vejret så fint ud, men viste sig at være ret vanskeligt, for hurtigt dumpede en flok ned ved Ikast og andre nære steder. Andre brugte adskillige startforsøg.

De valgte mål varierede mellem Sønderborg, Røde Kro, Beldringe, Fredericia og Silkeborg. Altså mest sydpå trods vestlig vind under hensyntagen til de mørke skyer mod øst.

Fire mand fik noget ud af det og beviste rigtigheden af opgaven: Feddersen og Cowboy nåede begge målet Sønderborg (147,5 km) efter henholdsvis 4 t. 10 m. og 4 t. 30 m. Derimod nåede Sejstrup ikke frem dertil, men gik ned på en meget lille plads ved Åbenrå (129 km), mens *Hende Iacobsen* landede ved Kolding (80,5 km).

Hver dag omregnes bedste mands pointstal til 1000 points og de andre i forhold dertil. Herved udjævnes sværhedsgraden mellem de forskellige dage. De to første fik altså 1000, Sejstrup 726 og Hende 444.

Feddersen var den eneste, som ikke havde haft større vanskeligheder. Cowboy havde været i meget lav højde.

Men dagen aftegnede den ventede ledergruppe og spredte feltet godt.

Forgæves hastighed til Kirstinesminde

Lørdag blev der udskrevet hastighedskonkurrence til Kirstinesminde ved Århus (70 km). For at der skal være rimelighed i det, må mindst halvdelen kunne nå frem. Opgaven viste sig at være for svær. To mand kunne overhovedet ikke komme fra pladsen. Af de 7 andre nåede kun een frem.

Således nåede *Dyhr Thomsen* i Baby næsten frem til målet, idet han fløj 63,5 km. Feddersen, som bestræbte sig for at flyve hurtigt, nåede kun 42 km til Mollerup og blev nr. 5. De andre nåede fra 13 til 50 km.

Cowboy måtte under et forgæves startforsøg udelande et stykke øst for pladsen sent på eftermiddagen og ville næppe kunne nå at omstarte. Det så ud til den store omvæltning, og da ingen så ud til at få hastighedspoints, ville selv små distancer give godt med points. Men ved 1630-tiden så vi fra pladsen pludseligt, at han blev spilstartet og kom over til os.

En lille lysning var på vej, og i den startede han atter og forsvandt. Efter en vanskelig flyvning i lav højde nåede han målinien på Kirstinesminde i 2 m højde og fik både distance- og hastighedspoints (35 km/t), hvorved de øvriges points ikke blev ret store. Han fik 1000 og havde 2000, Feddersen 300 (1300), Sejstrup 360 (1086), og Dyhr Thomsen 453 (555).

Nordpå om søndagen

Søndag morgen så det heller ikke for godt ud. En varmfront nærmede sig fra SW, men foran denne var der muligheder, og alt blev gjort klar. De tre i toppen valgte Frederikshavn, resten Ålborg som mål. Forholdene var ikke de bedste, men dog gode nok til opgaven, i hvert fald for de bedre planer.

Der var dog kun een, som nåede sit mål, nemlig *Tyr* (Otto Sørensen), der satte sin Rhönbussard på Ålborg lufthavn (112 km). De tre topfigurer nåede op i Vendsyssel, men ikke helt frem. Feddersen blev nr. 1 ved at nå Gerum (159 km), Sejstrup nr. 2 (Tårs, 146 km), Tyr nr. 3 og Cowboy nr. 4 (Tylstrup, 125 km). Når Tyr kom over Cowboy, skyldtes det hans 20% tillæg for mållanding.

De fik henholdsvis 1000, 912, 839 og 781 points.

Sv. Michaelsen drev med vinden i Mü-13 til Kollerup ved Fjerritslev (103 km) og fik en tak af sognerådet, fordi han blev en fin attraktion ved indvielsen af en sportsplads! Undertegnede blev for anden gang nr. 6 med Baby'en ved at lande ved Knudby ved Hjarbækfjorden (41 km).

Friis nåede 33 km til Stoholm, mens Hende satte sig midt i Karups forbudte område — godt det ikke var et civilt plan! Dyhr Thomsen nåede Sjørup (25 km).

Stillingen var nu følgende: 1. Cowboy 2780 p., 2. Feddersen 2300, 3 Sejstrup 1999, 4. Tyr 1286, 5. Michaelsen 879. 6. Dyhr Thomsen 699, 7. Friis 555, 8. Hende 528, 9. Weishaupt 401.

Mandag regnede det. Tirsdag klarede vejret for sent op til konkurrence, men nu fik det hungrige hjælpemandskab endelig lidt flyvning. Vi ventede en fin andendagsbagside onsdag, men i stedet kom et nyt lavtryk med øsende regn hele natten og en del af onsdagen.

Torsdag var der et spinkelt håb, men opklaringen kom først sent på eftermiddagen, og selv hjælpemandskaberne fik ikke udnyttet den i særlig grad.

Forsøg på hastighed til Randers

Vejrudsigterne for de sidste dage var så slette, at man forudså eventuelt at måtte tage søndagen til hjælp som i 1951 for at nå op på det minimale antal konkurrencedage.

Fredag styrtede regnen ned fra tidlig morgen, så kun få mødte til briefing. Men kl. 13 klarede det op uden noget varsel, og en blændende sol varmede det fugtige landskab op.

Fra alle sider strømmede mandskaberne nu til Skinderholm og fik planerne ud. Det tager sin tid, men kl. 1430 var de fleste klar — undtagen konkurrenceledelsen, som denne dag ikke var helt så hurtig og smidig som ellers.

Piloterne, der var klar over, at kun en hurtig start kunne muliggøre rimelige præstationer, ønskede at flyve, før kontrolmandskabet nåede frem til Randers (70 km), idet man dog havde barograferne og hinanden til at kontrollere tiden.

En kostbar time gik tabt, inden starterne begyndte kl. 1530. Fra det tidspunkt indtil kl. 1800, der undtagelsesvist var sidste starttidspunkt, forringedes flyvemulighederne jævnt og stille, hvad undertegnede på 5 forgæves startforsøg havde tydelig lejlighed til at konstatere.

Hende gjorde mig atter selskab ved at blive på pladsen, men resten tog af sted. De fleste nåede ikke langt. Sejstrup 13 km, Cowboy 20, Dyhr Thomsen 22, Friis 25, Feddersen 26 og Tyr 38 km (til Ans).

Kun een kom frem: Svend Michaelsen i den langsomme Mü-13d nåede Randers og fik de 1000 points, mens Tyr som den næstbedste kun fik 247.

Herefter var stillingen: Cowboy 2909 points, Feddersen 2537, Sejstrup 2084, Michaelsen 1879, Tyr 1533.

Sidste dag: Silkeborg retur

Lørdag morgen så vejret fint ud, men skyerne lukkede til op ad dagen på grund af et inversionslag i højden. Der blev udskrevet hastighedsflyvning til Silkeborg og retur (2 × 33 km).

Michaelsen kom trods vejret ret hurtigt igennem til vendepunktet ved flyvepladsen i Silkeborg, hvor han var heldig og kom godt af sted på tilbageturen, som han fuldførte efter ca. 3½ times flyvning. Det havde været en svær tur, erklærede han.

Cowboy fløj en mægtig rundtur via Viborg, Randers og Århus for at undgå de døde områder, og han passerede Silkeborg ved 14-tiden i fin højde, mens undertegnede omtrent samtidig måtte lande på pladsen; Dyhr Thomsen gik vestpå i lav højde, men måtte hurtigt ned. Cowboy kæmpede sig mod Herning og kunne pludselig ses derfra i så lav højde, at kun få troede, han kunne nå ind. Han strejfede kartoffeltoppene i begrænsningen og landede efter en tur på ca. 5½ time, svedende af anstrengelse. »Den tur har jeg ikke fløjet på vejret,« sagde han, »for det er ikke til at flyve i; men jeg har fløjet den takket være mange års erfaring.«

Nogen egentlig hastighedsflyvning var der ikke tale om, men Michaelsen var kommet hurtigst igennem og vandt med Cowboy 40 points bagefter. Dyhr Thomsen blev nr. 3 med 471 points, mens Feddersen (der efter en omstart kl. 17 nåede frem til Silkeborg) og undertegnede delte fjerdepladsen, og de tre fra flyvevåbnet fik denne dag mindst ud af det — Sejstrup blev endda nr. sidst.

Slutresultatet

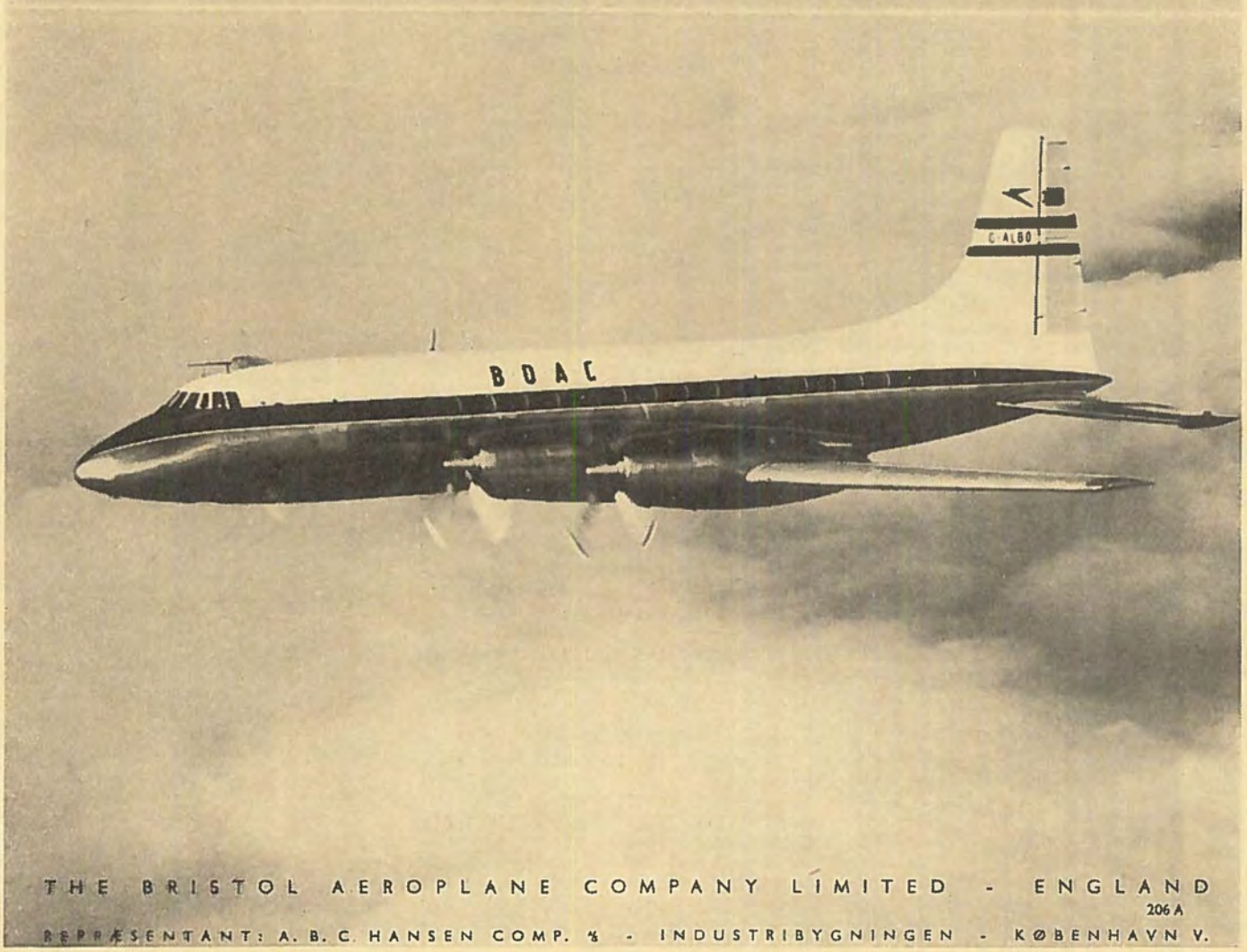
Dermed havde Michaelsen erobret tredjepladsen, og resultatlisten så således ud:

1.	H. W. Jensen, Århus.....	3869	points
2.	A. Feddersen, P.F.G.....	2969	»
3.	Svend Michaelsen, Herning	2879	»
4.	Niels Sejstrup, Karup	2352	»
5.	Otto Sørensen, Birkerød ..	1958	»
6.	Dyhr Thomsen, Herning ..	1315	»
7.	Jørgen Friis, Karup	1109	»
8.	Hende Iacobsen, Værløse ..	914	»
9.	Weishaupt, Sportsflyvekl. ..	833	»

Cowboy var dermed danmarksmester og fik ved den afsluttende hangarfest lørdag aften overrakt vandrepokalen. Det andet DM var slut. Der er ikke tid og plads til at komme med en nærmere vurdering; men den håber vi at kunne bringe med yderligere oplysninger senere.

PW.

Britannia har en marchfart på over 9½ km i minuttet. Den medfører større betalende last hurtigere og billigere end nogen anden trafikflyvemaskine.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

206 A

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. % - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

TALLENE FRA FLYVELOTTERIET

FLYVELOTTERIET 1953 blev næsten en succes, idet det endelige salgsresultat blev på 95.451 solgte lodsedler. Det var 16.825 flere end året forud, hvor salget lå helt nede på 78.626 lodsedler. KDA havde lige til det sidste håbet, at samtlige 100.000 lodsedler skulle blive solgt, og det ville utvivlsomt også være lykkedes, hvis der ikke havde været for mange klubber, som på et for sent tidspunkt sendte for mange retur. Det sene tidspunkt for returneringen bevirkede, at der ikke var tid nok til at sælge lodsedlerne andetsteds Men det værste af det hele var, at adskillige af de klubber, som havde meddelt, at de ville sælge alle de tilsendte lodsedler, alligevel returnerede ikke så få umiddelbart inden lodseddelsalget sluttede. For enkelte klubbers vedkommende hævnede det sig på den måde, at de måtte betale for alle de lodsedler, de havde fået udleveret, selv om de ikke havde udsolgt.

Når salget nåede så højt op, skyldes det i første række klubbernes forøgede indsats, og det bør noteres som et glædeligt tegn. Det er sådan det skal være. Samtlige lodsedler bør kunne sælges af vore medlemmer selv, således at vi kan sige til myndighederne: »Det er os selv, som sælger det hele; og da vi kan sælge mange flere endnu, må vi have en større bevilling.«

Som det fremgår af nedenstående statistik nåede Odense Flyveklub øverst på listen med et salg på 11.000 lodsedler, og som en flot nummer to kommer svæveflyveklubben Aviator, Aalborg, med et salg på 7.879. Derefter er der et stort spring til nummer tre, Sportsflyveklubben, som kan notere 3.772, mens svæveflyveklubberne i Herning, Nakskov og Ringsted hver har solgt 2.000 lodsedler. Og lad os så se lidt nærmere på enkelte resultater.

Salgsresultater:

	1952	*1953*
Motorflyveklubberne	12.984	9.619
Svæveflyveklubberne	17.645	43.551
Modelflyveklubberne	14.549	19.329
Kiosker i provinsen	7.995	7.395
» » København	3.566	1.260
Boghandlere	1.742	1.193
Falck	2.987	3.412
Andre sælgere	17.158	9.692
	78.626	95.451

Rækkefølge af klubber, som har haft det største salg:

Odense flyveklub	11.000
Aviator, Ålborg	7.879
Sportsflyveklubben	3.772
Herning svæveflyveklub	2.000
Nakskov svæveflyveklub	2.000
Ringsted svæveflyveklub	2.000
Frederikshavn flyveklub	1.849
Næstved svæveflyveklub	1.670
Århus svæveflyveklub	1.650
Odense modelflyveklub	1.525
Århus flyveklub	1.500
Bornholms flyveklub	1.500
Havdrup-Solrød svæveflyveklub	1.500

Klubberne har hver opgivet deres bedste sælgere, og på grundlag heraf ser den samlede liste ud som følger. I nogle klubber fortjener imidlertid flere topsælgere at nævnes, og KDA beder derfor om at få oplyst navnene på alle, der har solgt over 1000 lodsedler.

Jørn Rårup, Odense	3.170
Tage Denager, Næstved	1.110
Signe Skafte Møller, Landssvævefl.	800
Børge E. Christiansen, Esbjerg	675
Albert Trachsel, Frederikshavn	600
Thorkild Balslev, Hjørring	554
K. Dahm Larsen, Aviator, Ålborg	524
Axel E. Mortensen, Hobro	500
Svend Høpfner, Slagelse	432
Tage Larsen, Holstebro—Struer	425

Motorflyveklubber

Klub	modt.	retur	solgt
Århus	1500	—	1500
Frederiksborg amt	400	—	400
Fyens flyveklub	2000	885	1115
Holstebro	100	—	100
Kolding	400	—	400
Midtjydsk (Herning)	1000	200	800
Nykøbing F.	500	—	500
Sportsflyveklubben	4650	1796*)	2854
Vejle	200	—	200
Vestjydsk (Esbjerg)	1000	—	1000
Varde	1000	250	750
	12750	3131	9619

Svæveflyveklubber

Klub	modt.	retur	solgt
Århus	3000	1350	1650
Ålborg	8055	176	7879
Birkerød	1500	375	1125
Bornholm	1500	—	1500
Esbjerg	1000	—	1000
Nykøbing F.	200	—	200
Frederikshavn	2000	151	1849
Havdrup-Solrød	1500	—	1500
Herning	2000	—	2000
Kolding	500	—	500
Køge	500	—	500
Nakskov	2000	—	2000
Nykøbing S.	500	—	500
Næstved	1800	130	1670
Odense	11000	—	11000
Polyteknisk flyvegr.	1200	106	1094
Randers	25	—	25
Ringsted	2000	—	2000
Silkeborg	500	—	500
Slagelse	1200	200	1000
Sportsflyveklubben	250	—	250
Stamgruppen	200	136	64
Struer	1200	—	1200
Vejle	200	—	200
Viborg	1100	—	1100
Vordingborg	300	—	300
Landssvæveflyveklubben	1145	200	945
	46375	2824	43551

Modelflyveklubber

Klub	modt.	retur	solgt
Progress	250	150	100
Condor	100	—	100
Sportsflyveklubben	1900	1232*)	668
Nyelandsvejens skole	600	96	504
Windy	1200	890	310
Pingvinen	100	—	100
Gentofte	515	39	476
Smut	50	—	50
Stunt	150	—	150
Termik	150	—	150
Lynet	100	50	50
Bagsværd	100	—	100
Eagle	150	91	59
Dronten	400	215*)	185
Ikaros	400	—	400
Vingerne	100	—	100
Mågen	300	—	300
Ørnen	1100	260*)	840
Aero	50	—	50
Nykøbing F.	600	196	404
Holbæk	500	140*)	360
Køge	50	—	50
Meteor	1000	—	1000
Guldgåsen	250	75	175
Odense	1650	125	1525
Nyborg	25	—	25
Hårslev	200	—	200
Aviator, Ålborg	150	—	150
Tempo	200	—	200
Hjørring	1100	—	1100
Silver Star	550	—	550
Spar Es	350	—	350
Swift	752	10	742
Argus	800	252	548
Agaton	1200	—	1200
Star	150	20	130
Bakkebo	25	—	25
Falken	250	—	250
Djursland	1500	70	1430
Thunder	500	—	500
Vejle	200	27	173
Kolding	1400	453	947
Vestenvinden	500	40	460
Horsens	250	156	94
Storken	100	20	80
Special	400	—	400
Blåhøj	200	45	155
Torvebo	200	86	114
Cirklen	1300	800*)	500
Ringkøbing	500	—	500
Brønderslev	200	—	200
Åbenrå	100	—	100
	24867	5538	19329

*) Den forholdsmæssige store mængde returnerede lodsedler skyldes, at KDA havde anmodet klubben om at forsøge et ekstrasalg.

Det gode salgsresultat skyldes en indsats fra mange sider, fra klubbernes bestyrelser, fra medlemmerne, Falck-stationerne, kiosker i provinsen og mange private sælgere, og KDA retter herved en tak til alle, som på den ene eller anden måde har hjulpet med til at sælge flyvelotteriets lodsedler. Hele indtægten kommer flyvesagen til gode og hjælper med til at fremme og vedligeholde interessen for den friskeste og raskeste af alle sportsgrene: flyvningen.

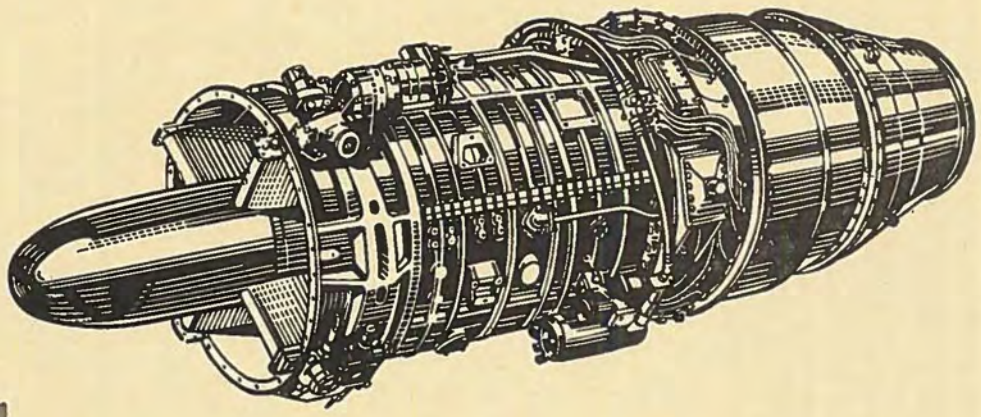
Og til slut: hvem vandt så gevinsterne? Følgende numre blev udtrukket af notarius publicus i København:

5997 .. Hillman Minx.
36785 .. Lambretta Scooter.
12894 .. Flyverejse for 2 personer København—London retur.
29027 .. Flyverejse for 2 personer København—Paris retur.
61919 .. Flyverejse for 2 personer København—Oslo retur.
65833 .. Flyverejse for 2 personer København—Stockholm retur.

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er de tre førstnævnte gevinster — hvis samlede værdi er ca. 24.000 kr. — blevet afhentet. Bilen gik til Fyen og scooteren og flyverejsen til Jylland.

Motor-udvikling...

Udviklingen af Sapphire har bevist, at den er en enestående vellykket motor. Den er udvalgt til fremstilling med "super priority" i Storbritannien til brug i Gloster Javelin altvejrs-jageren, Handley Page Victor bomberen og Hawker Hunter F.2 jageren, og den er også i produktion i stort antal i De forenede Stater i Amerika under betegnelsen Wright J.65. Dens typeprøvede ydelse er allerede nået op på 3760 kg. reaktionskraft, og udviklingen går videre...



ARMSTRONG SIDDELEY

Sapphire REAKTIONSMOTOR

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

Medlem af Hawker Siddeley Group

OM ET LUFTVEJSSYSTEM

Af luftfartsinspektør *Sven-Åge Dalbro*

SOM det almindeligvis vil være kendt, har de senere års udvikling af de europæiske flyveruter medført, at man i Europa i lighed med, hvad forlængst er etableret i U.S.A., har oprettet et samlet luftvejssystem, i hvilket også Danmark indgår.

Ved en række møder og forhandlinger mellem de europæiske ICAO-staters civile og militære myndigheder er det lykkedes at opnå enighed om et sådant luftvejssystems udformning, og det er opnået, at intensiv lufttrafik nu foregår i luftveje, og at de pågældende luftvejes retninger såvidt muligt er lige eller tilnærmelsesvis lige linier mellem de forskellige lufthavne.

Om et luftvejssystem som sådan kan med andre ord siges, at det skabes af de luftfarende selv, idet luftvejene er oprettet netop der, hvor intensiv lufttrafik gør det onskeligt.

Inden der nærmere gås ind på, hvad formålet med luftveje er, forekommer det rigtigst at henlede opmærksomheden på de to vidt forskellige former for praktisk flyvnings gennemførelse, hvoraf den ene, afhængig af lufttrafikens intensitet, stiller krav om kontrol fra jorden af luftfartøjernes bevægelser.

Som bekendt gennemføres flyvning enten som »horisontflyvning« — VFR-flyvning — eller som »instrumentflyvning« — IFR-flyvning. Med hensyntagen til disse to vidt forskellige flyvemåder er lufttrafikreglerne, d.v.s. reglerne for praktisk flyvnings gennemførelse, opdelt i »VFR-bestemmelser« og »IFR-bestemmelser«, således at *horisontflyvning* gennemføres i overensstemmelse med *VFR-bestemmelser,* medens *instrumentflyvning* udføres i overensstemmelse med *IFR-bestemmelser.*

Det ses, at horisontflyvning udføres i overensstemmelse med VFR-bestemmelserne, når vejrforholdene tillader dette. Ved VFR-vejrforhold forstås meteorologiske forhold, som gør det muligt at udføre flyvning i overensstemmelse med VFR-bestemmelserne. Instrumentflyvning derimod følger IFR-bestemmelserne, som skal anvendes, ifald IFR-vejrforhold består, og ved IFR-vejrforhold forstås de meteorologiske forhold, der udelukker muligheden for at flyve i overensstemmelse med VFR-bestemmelserne.

Hvad ovenfor er anført, danner grundlag for de respektive landes etablering af flyveledelser, afhængig af pågældende landes opdeling i:

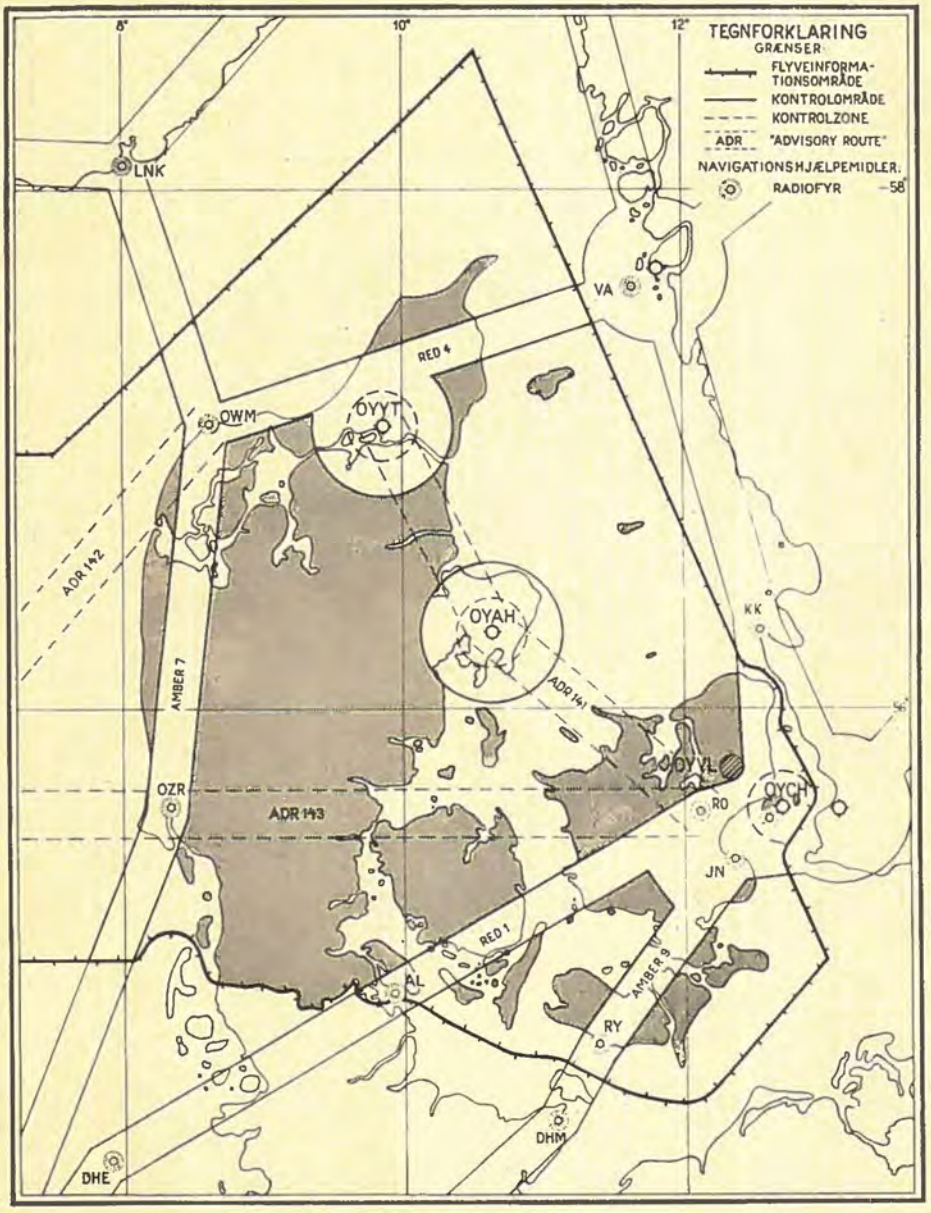
a) *flyveinformationsområder,* hvor flyvning gennemføres ukontrolleret, hvadenten den udføres som VFR- eller IFR-flyvning, men hvor flyveledelsen yder flyveinformationstjeneste, omfattende oplysninger om vejrforandringer, mulig kollisionsfare m. m. Da flyveledelsen imidlertid ikke altid vil kunne have kendskab til luftfartøjers tilstedeværelse i flyveinformationsområder, skal al IFR-flyvning her under vandret flyvning gennemføres i forud fastsatte højder (såkaldte kvadranthøjder), som er bestemt af luftfartøjets kurs,

b) *kontrolområder,* dannet af luftveje og indflyvningsområder, samt *kontrolzoner,* hvor IFR-flyvning gennemføres fuldt kontrolleret af den ansvarlige flyveledelse. Den fulde kontrol har bl. a. til formål at forebygge sammenstød mellem de luftfartøjer, der flyver IFR, og den udøves på grundlag af flyveledelsens kendskab til samtlige luftfartøjers positioner, flyvehøjder m. v. ved en adskillelse af disse.

Som en »mellemting« mellem ovennævnte to principielt forskellige områdeopdelinger, er der endvidere i flyveinformationsområder indført såkaldte »Advisory Routes«. Disse er etablerede, hvor det af hensyn til lufttrafikken kunne siges at ville være onskeligt at have en luftvej, men hvor en sådan af forskellige grunde ikke for nærværende oprettes. Hvad angår flyvning ad Advisory Routes giver flyveledelsen, foruden flyveinformationstjeneste, luftfartøjerne råd og vejledning med hensyn til flyvningens sikre gennemførelse.

Med hensyn til formålet med luftvejenes etablering vil det af ovenanførte fremgå, at fuld kontrol med IFR-flyvning bl. a. er afhængig af flyveledelsens kendskab til luftfartøjernes positioner, med andre ord afhængig af tilstedeværelsen af tilstrækkelige radionavigatoriske hjælpemidler, i forhold til hvilke luftfartøjerne kan afgive deres positionsmeldinger. Det ses umiddelbart, at det vil være uoverkommeligt i praksis at placere radiofyr overalt, hvor der flyves, hvorfor man koncentrerer sig om etablering af de bedst mulige radionavigatoriske hjælpemidler netop der, hvor der er størst behov derfor. Hermed dannes et luftvejssystem automatisk, og der opnås fuld kontrol med lufttrafikken, hvor denne gennemføres mest intensivt.

Hidtil har dansk område udgjort et sam-



Kort over de nye luftveje.

let kontrolområde. Fra efteråret 1953 vil en nyordning, som vist på hosstående kort, blive indført, omfattende, foruden flyveinformationsområde, et luftvejssystem med indflyvningsområder og kontrolzoner samt Advisory Routes.

På kortet ses flyveinformationsområdets grænser mod NW til Norge, mod E til Sverige og mod S og SW til henholdsvis Tyskland og Holland. Vestgrænsen dannes af 5° E meridianen i Nordsøen. Indenfor dette »FIR«-område, der strækker sig fra overfladen og ubegrænset opefter, ses de fuldt kontrollerede områder omkring lufthavnene ved Kastrup, Ålborg og Århus samt det danske luftvejssystem.

Det skal bemærkes, at Rønne lufthavn på Bornholm, der er beliggende i Malmø flyveinformationsområde, er forsynet med indflyvningsområde og kontrolzone af samme udformning som ved Århus/Tirstrup lufthavn.

Hvad luftvejssystemet angår, ses det, at hovedruterne til og fra København samt hovedruterne gennem dansk område til Norge og Sverige er ført så direkte som muligt, samt ses det, at hver enkelt luftvej markeres af radiofyr.

Luftvejene betegnes internationalt ved en farveangivelse — som er afhængig af luftvejens retning — og ved et nummer. Bredden af luftvejene er 10 sømil. Overkanten er overalt fastsat til 5050 m's højde, medens underkanterne varierer fra 600 m til 1500 m's højde over havets overflade.

Hvad dette »hovedvejssystem« i luften angår, kan det nævnes, at man her forlængst har indført »fuldt stop«-reglen. Luftfartøjer, som fra flyveinformationsområdet har til hensigt at krydse en luftvej under IFR-forhold, må ikke gøre dette, medmindre der forinden på grundlag af en til den ansvarlige flyveledelse afgiven flyveplan er opnået tilladelse hertil. Betingende for IFR-flyvning i luftveje eller andre former for kontrolleret luftrum er iøvrigt, at hver enkelt luftfartøj etablerer radioforbindelse med den ansvarlige flyveledelse. Denne radioforbindelse muliggør førerens afgivelse af positionsrapporter m. v. samt flyveledelsens formidling af instruktioner og anvisninger i tilknytning til hver enkelt flyvnings gennemførelse.

Hvad radioforbindelsen angår, etableres VHF-dækning af det samlede luftvejssystem ad 2 kanaler: 120.3 mc/s, med sender i Skamlebæk, betjenende den SE-lige del af flyveinformationsområdet og luftvejene Red 1 og Amber 9, samt 120.9 mc/s med sendere henholdsvis i Ålborg og Kolding, betjenende den W- og NW-lige del af flyveinformationsområdet og herunder luftvejene Amber 7 og Red 4. Begge de nævnte kanaler betjenes fra flyveledelsen, kontrolcentralen i Københavns lufthavn, Kastrup.

Som luftvejssystemet er udformet, baseres det på anvendelsen af mellembølge rundstrålende radiofyr. Fra ICAO's side arbejdes der på modernisering heraf, i første række ved indførelse af »VOR«: »Very High Frequency Omni Directional Range«, hvoraf for Danmarks vedkommende den første påtænkes etableret ved Kastrup. Senere vil yderligere et antal komme til, og med tiden vil MF-fyrene være erstattet af VOR.

Som et navigatorisk supplement er dansk område fuldt dækket af »Decca«, som kan anvendes af luftfartøjer med Decca-installation ombord. Decca-dækningen af dansk område er fælles for skibsfart og luftfart.

FLYVEVÅBNET

Kaptajn *Poul Sæbye* ved østre flyvebasiskommando sættes efter egen begæring uden for nummer i flyvevåbnet indtil den 14/6 1954.

Oberstløjtnant af res. *A. K. Møller*, til rådighed for østre flyvebasiskommando, er fratrådt nævnte stilling og indtil videre ansat som chef for flyvestation Vedbæk fra den 9/6 1953 at regne.

Efternævnte officerer af reserven i flyvevåbnet er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad af reserven i flyvevåbnet fra den 15/6 1953 at regne:

Flyverløjtnant af 2. grad af res. *J. H. Nielsen*, løjtn. af res. *J. O. Baunbæk*, flyverløjtn. af 2. grad af res. *F. G. Rasmussen*, løjtn. af res. *A. H. Dolleris*, flyverløjtnanterne af 2 grad af res. *B. W. Andersen*, *H. J. Corfitzen*, *T. Rasmussen*, *C. F. Laulund*, *H. V. Hansen* og *K. F. Jensen*, løjtn. af res. *P. I. R. Andersen*, flyverløjtnanterne af 2. grad af res. *S. P. Hølge* og *B. Jensen*, løjtnanterne af res. *H. C. T. Halken* og *G. B. Sørensen*, løjtn. af res., midlertidig kaptajnløjtnant af res. *K. A. Sørensen* og løjtn. af res. *M. Nielsen*.

Oberstløjtnant *T. V. G. Nielsen*, til rådighed for forsvarsstaben, fratræder nævnte stilling, ansættes til rådighed for forsvarsministeriet og tiltræder som flyveattaché ved den kongelige danske ambassade i Washington og det kongelige danske gesandtskab i Ottawa fra 1/11 1953 at regne.

Oberstløjtnant *P. Zigler*, til rådighed for forsvarsministeriet, fratræder som flyveattaché i Washington og Ottawa og ansættes til rådighed for flyverstaben fra 1/11 -953 at regne.

Assistent i flyvevåbnet *E. Klinkwort* er ansat som overassistent fra 1/7 1953 at regne.

Flyveulykken i Limfjorden

Den 29. juni forulykkede en Gloster Meteor 4 fra flyvestation Ålborg, hvorved den 25-årige flyverløjtnant *Peter Wolsberg Brodersen*, København, blev dræbt. Ulykken skete kort efter starten fra Ålborg, og maskinen synes at være eksploderet i luften, hvorpå den styrtede ned i Hagedybet mellem Nibe og Løgstør.

Den dræbte flyverløjtnant kom på flyveskole i 1949 og fungerede som instruktor i Ålborg.

Flyveulykken ved den jydske vestkyst

Under en øvelsesflyvning ved den jydske vestkyst den 15. juli forulykkede den 22-årige militærflyver, sergent *Arne Christensen* med en Gloster Meteor Mark 8 fra flyvestation Ålborg. Maskinen lå bagest i en formation sammen med tre andre Meteor'er. På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, mener man, at ulykken skyldes den omstændighed, at Arne Christensen under den befalede lavflyvning er kommet lidt ud af formationen og har rørt en klittop, og at dette har medført katastrofen.

Sergent Arne Christensen hørte til 724. eskadrille i Ålborg, hvor han havde været tjenstgørende en månedstid efter sin hjemkomst fra uddannelsen i Canada.

Air-Commandore Arthur N. Bray dræbt ved en flyveulykke

Air-Commodore *Bray*, der indtil for nylig fungerede som stabschef ved det danske flyvevåben, er den 8. juli blevet dræbt, da hans Meteor-jager styrtede ned kort efter starten fra den flyvestation i Skotland, som Bray var blevet chef for.

Budskabet om Air-Commodore Brays tragiske død blev modtaget med stor sorg i alle danske flyvekredse. Arthur Bray kom til Danmark nogle år efter krigen som luftattaché ved den britiske ambassade. Han blev hurtigt meget afholdt i alle de kredse, han kom i berøring med, og da hans periode som luft-attaché udløb, vendte Bray en kort tid tilbage til England, men kom så atter tilbage til Danmark for midlertidig at overtage stabschefens funktioner i det danske flyvevåben, medens stabschefen, oberst *Kaj Birksted*, var til uddannelse i NATO's hovedkvarter i Paris. Arthur Bray gjorde et overordentlig stort arbejde i den periode, han gjorde tjeneste ved det danske flyvevåben, og han skabte den allerstørste respekt om sin person og sit navn.

En af flyvevåbnets Bell helikoptere fotograferet ved Skovlunde-stævnet. De anvendes i sommer ved opmålinger på Grønland og fremskynder derved arbejdet i meget høj grad.

NYT UDE OG HJEMME

Douglas DC-7

Den velkendte familie af Douglas trafikflyvemaskiner er blevet udvidet med et nyt medlem: Douglas DC-7, som allerede har foretaget nogle vellykkede prøveflyvninger. Fabrikken er så langt fremme med produktionen, at den kan levere de første DC-7'ere i 1954.

DC-7, der af Douglas fabrikken beskrives som den hurtigste stempelmotorudstyrede trafikflyvemaskine, der findes, har en største hastighed på 659 km/t og en marchhastighed på 587 km/t. Udvendig ligner den DC-6 serien, men den er ca. 2½ meter længere end DC-6 og har pladser til 69—96 passagerer. Den fire Wright R-3350 turbo-compound motorer yder 13.000 hk i starten. De firebladede propeller måler 4 m i diameter.

I den tryktætte kabine kan i 7.600 m holdes et lufttryk, som svarer til forholdene i 2.400 m. Bæreplanets spændvidde er 35,6 m, kroppens længde 32,88 m og højden 8,67 m. Fuldvægten er ca. 64 tons, hvori er regnet med en brændstofbeholdning på ca. 20.800 l, som giver luftfartøjet en rækkevidde på 7.100 km.

Douglas fabrikkernes salgschef meddeler, at selskabet i øjeblikket har bestilling på 64 DC-7'er til en samlet værdi på 100 millioner dollars.

De flyvende læger i Australien

Den flyvende lægetjeneste i Australien har i det forløbne år været overmåde effektiv. I løbet af 1952 blev der foretaget 928 flyvninger, som ialt strakte sig over en distance på 405.460 km, udgående fra 9 hovedbaser. Australiens flyvende lægetjeneste omfatter nu 740 stationer, som alle har direkte forbindelse med en af disse ni hovedbaser. Forbindelsestjenesten omfatter 135 transportable radiosæt.

100 firmaer beskæftiger sig med fjernstyrede våben

Efterhånden er der flere og flere britiske firmaer, som opretter filialer og depoter i Australien til brug for eksperimenter med fjernstyrede våben i Woomera. Centret for disse filialer og depoter er Salisbury i South Australia, der „kun" ligger ca. 500 km fra Woomera. Herfra deltager i øjeblikket over 100 britiske firmaer på den ene eller anden måde i forsøgene med fremstillingen af fjernstyrede våben.

En afløser for DC-3

Det britiske firma Aviation Traders (Engineering) Ltd., som ikke hidtil har bygget komplette flyvemaskiner, har fremstillet et projekt til en ny luftliner og håber at komme i gang med bygningen af den. Den nye type, som de kalder *Accountant*, er planlagt at skulle erstatte de mange DC-3'ere, som stadig anvendes verden over, men som en skønne dag må udskiftes. Accountant er et konventionelt lavvinget monoplan, udstyret med to Rolls-Royce Dart turbinemotorer. Det får plads til 23—33 passagerer i en tryktæt kabine. Hele luftfartøjets næse (inklusive førerrummet) skal kunne åbnes og lukkes som en dør af hensyn til indladning af voluminøs fragt. Den beregnede marchhastighed er 504 km/t over afstande på 300—1300 km. Fuldvægten kommer på godt og vel 6 tons.

Den første Douglas DC 7 i luften.

To britiske tomotorede helikoptere

Firmaerne Bristol og Fairey har hver fået kontrakt på bygningen af en tomotoret helikopter beregnet til anvendelse på luftruter. Der forestår et stort forberedende arbejde, og man regner ikke med, at nogen af typerne kan indsættes på rute førend tidligst i 1957. Begge typer får en slags fast bæreplan på kroppen foruden rotorerne. Fairey typen, Rotodyne, skal drives af to turbinemotorer. Den anden type, Mk 3 versionen af Bristol 173, er fornylig kommet så vidt, at man kan tage fat på at bygge tre stykker. Bristol helikopteren får en største hastighed på 250 km/t og en marchhastighed på 220 km/t. Den bliver udstyret med to 850 hk Alvis Leonides Major motorer. Fuldvægten bliver ca. 4 tons.

Kæmpemæssige ordrer på flyvemaskiner

Indenfor den amerikanske luftfartsindustri har Douglas Aircraft Co. i øjeblikket bestillinger på flyvemateriel til et samlet beløb på noget over to milliarder dollars. I løbet af 1952 beløb firmaets salg sig til mere end 500 millioner dollars, hvilket var en stigning på 132 % i forhold til året forud. Dette salg omfattede 49 DC-6B, hvorved det samlede antal solgte luftfartøjer i denne kategori kom op på ialt 433. De 433 luftfartøjer bestod af: 174 DC-6, 27 DC-6A, 174 DC-6B og 58 DC-7, som nu er under bygning.

I sin årlige rapport meddeler Douglas, at man har anvendt een million dollars til de foreløbige arbejder og undersøgelser af den projekterede jet-liner DC-8. Såfremt man bestemmer sig til at bygge en prototype, må man regne med en ekstra udgift på mellem tredive og fyrre millioner dollars.

Med hensyn til militære ordrer har Douglas fået bestilling fra luftvåbnet på bygning af typen B-66, en tomotoret jet-bomber i 1000 til 1100 km-klassen.

En ret stor del af Douglas's ordrer omfatter fjernstyrede bomber.

Stednavneforkortelser

Til listen over danske ICAO-stednavneforkortelser for flyvepladser, som vi bragte i nr. 8/1952, er nu kommet betegnelserne:

Århus/Kirstinesminde ..... OYKM
Mestersvig/Grønland ..... OUMV

Det er ingen tryfejl, at der anvendes OU i stedet for OY for den grønlandske flyveplads. Som nationalitetsbogstaver råder Danmark nemlig over andre nationalitetsbetegnelser end OY: OU, OV, OX og OZ.

Trafiken på Københavns lufthavn

Tallene for juni måned var følgende:

ank. passagerer på ruter....	17.408
afg. „ „ „	16.269
ialt	33.677
transitpassagerer	32.018
andre passagerer	6.773
ialt....	72.468

Dette tal svarer til en stigning på 31,4 % i forhold til tallet fra juni måned forrige år.

Kornet skal tørres fra luften

I det sidste nummer af bladet „Moderne Landbrug", der udgives af Dansk Esso, fortæller direktør *Sylvest Jensen*, at der i sommer skal gøres en række forsøg på Århusegnen, som må imødeses med den største interesse: man vil for første gang herhjemme kunstigt fremskynde kornaksets udtørring på roden. Det gøres med sprøjtning med et engelsk præparat, som hedder *„Defoles"*. Det sprøjtes ud over afgrøden ca. en uge før indhøstningen og har den virkning, at det standser vædsketilførslen til kærnerne i akset, så at de i den sidste uge tørrer ud.

Forsøgene arrangeres af kemikaliefirmaet *B. Muus*, Odense, der repræsenterer det engelske firma, der har lavet „Defoles". Sprøjtningen kan naturligvis kun ske fra luften, og den side af sagen tager Sylvest Jensen sig af.

(Vi henviser iøvrigt til FLYV oktober 1952, hvor Sylvest Jensen fortæller nærmere om flyvemaskinens store muligheder som landbrugsredskab).

Hvorfor er flyvemaskiner så dyre?

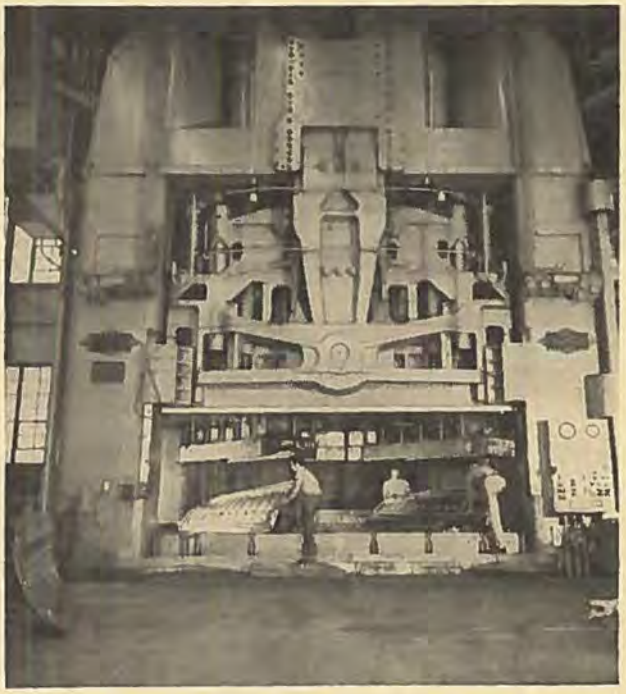
DET er efterhånden svimlende summer, de nye store flyvemaskiner koster, både de til de internationale luftruter og især de militære typer. Det er blevet så dyrt at fremstille prototyper, at selv i USA — de ellers ubegrænsede muligheders land — har de store flyvemaskinefabrikker betænkt sig i flere år på at fremstille en prototype til en jetdrevet luftliner.

I et foredrag har *J. W. Barton* fra Boeingfabrikkerne for nylig beskæftiget sig med omkostningsproblemerne, og vi gengiver her nogle af hans betragtninger fra Boeing Magazine.

En Boeing 247D fra 1934 (tomotorers trafikflyvemaskine) kostede 66.000 dollars (460.000 kr.). For denne sum kan man ikke engang købe bare den ene af motorerne på en Super Constellation eller DC-7.

Sammenligner man prisen på en 247 D med prisen i 1949 på en Stratocruiser, ser man, at prisen er gået 3420 pct. op. Men så har man unægtelig også fået en større flyvemaskine. Regner man om til pris pr. kg tomvægt, ser man, at stigningen kun er 259 pct. Og tager man yderligere hensyn til inflationen, er den virkelige stigning kun 65 pct.

Og endelig må man tage i betragtning, at 1 kg flyvemaskine fra 1949 har højere præstationer end 1 kg flyvemaskine fra 1933, så hvis man f. eks. dividerer priserne med rejsehastigheden, finder man, at trafikflyvemaskinerne faktisk er blevet forholdsvis billigere i disse år.



Det er enorme maskiner, der nu bruges i den amerikanske flyvemaskineindustri. Billedet viser en kæmpepresse, som Lockheed anvender, og hvormed der kan fremstilles ret store dele på een gang. Det er dyrt; men det ville være endnu dyrere at bygge disse dele op af smådele.

Dyre værktøjer for at producere

For at bygge moderne kæmpe-flyvemaskiner, er det nødvendigt at indrette og vedligeholde for meget store summer af værktøj, beddinger o. s. v. Grundudgifterne hertil, når man tager inflationen i betragtning, er steget 114 pct. og vedligeholdelsen 64 pct.

Udgifter til ingeniørarbejde og værktøj for en flyvemaskine på godt 40 tons tomvægt ville i 1939 have været 14.5 millioner dollars, men idag næsten 30 mill. (over 200 mill. kroner).

Det er derfor ikke mærkeligt, at fabrikkerne tænker sig godt om, før de begynder at producere en ny type. Det er et kæmpemæssigt finansielt problem — rent bortset fra det tekniske.

Hvis man tænker sig, at man i 1933 havde bygget en flyvemaskine af samme vægt som en 1949-type, og fabrikken havde baseret prisen på en produktion af 75 maskiner, men kun solgte 70, så ville den have tabt 950.000 dollars i vore dages penge. Men solgte den kun 70 af 1949-modellen, så ville den have tabt mere end det dobbelte, 2 mill. dollars (14 mill. kr.) — på grund af de store forhåndsudgifter.

Hertil kommer den risiko, som forandringer i konstruktionen indebærer.

Selve produktionsomkostningerne er kun steget 49 % fra 1933 til 1949, men udgør tre fjerdedele af salgsprisen. Heraf er priserne på råmateriale og arbejdskraft imidlertid kun steget ubetydeligt. Man har lært så meget, så man har kunnet modvirke stigningerne på disse områder og holde dem stangen ved moderne fabrikationsmetoder.

Derfor spiller planlægningen en uhyre rolle.

Generalomkostningerne er mere end fordoblet i disse år, fordi det nu kræver kæmpeorganisationer at bygge de store flyvemaskiner. Inspektion og kontrol af materialer og arbejde er ligeledes vokset stærkt.

Også de dele, som fabrikken må købe udefra — bortset fra motorer og propeller — er steget uforholdsmæssigt stærkt, fordi moderne maskiner er mere indviklede og kræver mere af denne slags.

Motorer og propeller er derimod kun steget forholdsvis lidt — ja, man får mere motorkraft pr. krone idag end i 1933.

Hvad vil en jet-liner koste?

Jetmotorerne er ikke i sig selv et stort problem. 4 sådanne motorer vil koste ca. 460.000 dollars (3.2 mill. kr.). For en flyvemaskine på 39 tons tomvægt er det en stigning på godt 50 % pr. kg tomvægt i sammenligning med 1949-modellen. Der må nemlig betales for det enorme forskningsarbejde på dette område.

Derimod medfører de øgede præstationer, som jetmotorerne muliggør, andre og større problemer. F. eks. er det elektroniske udstyr vokset enormt i de militære typer.

For både militære og civile typer stiller selve flyvemaskinens struktur store problemer. Mens oversiden på vingen af 1949-modellen bestod hovedsagelig af 1,5 mm plade i ret små størrelser, så vil oversiden af planet på en kommende jetliner formodentlig bestå af tykt materiale, der skal bearbejdes maskinelt, så det spidser til fra 10 mm tykkelse og nedad, og der skal anvendes meget store stykker. Tænk, hvad det koster i maskiner!

Foredragsholderen udregner derpå med tidligere typer som basis, hvad en jetliner på 85 tons fuldvægt med en fart af 740 km/t vil koste, hvis man bygger 75, og kommer til et beregnet tal af 4.56 mill. dollars (31.5 mill. kr.) pr. stk. Det er mange penge, men i sammenligning med 1933-modellens pris pr. tomvægt og fart alligevel en forbedring på 26 %.

Alligevel er der jo al mulig grund til at prøve at få prisen ned. Og det gør fabrikkerne sig store anstrengelser for at opnå. På alle områder forsøger de ved rationalisering og besparelser at mindske omkostningerne.

Men man håber også at få de ydre led ved frembringelsen af en type til at hjælpe med. Ikke mindst tænker man på de mængder af kostbare forandringer, som myndighederne og kunderne ønsker, men som forøger prisen voldsomt.

Man anbefaler kunderne at kræve de mindst mulige ændringer fra den oprindelige konstruktion, at undgå variationer mellem de enkelte kunders ønsker, at formindske brugen af udstyr, man ikke kender, at formindske luksusudstyret, at samarbejde ved ordrer på maskiner og reservedele samt at bestille reservedele i så god tid, at de kan produceres sammen med selve maskinerne.

På disse måder kan man mindske den stigning i priserne på flyvemaskiner, der uundgåeligt følger med overgangen til jetflyvemaskiner.

MODERNE BYGGEMETODER

Børge Hansen fortæller detaljeret om bygningen af en af sine ydedygtige svævemodeller

God bygning er en afgørende forudsætning for gode resultater

MED den udvikling, der er sket med den moderne A 2 model gennem de sidste 6—7 år, er der også sket en ændring i de byggemetoder, der må anvendes for at nå et godt resultat. Denne artikel må ikke opfattes som noget generelt, men kun som en hjælp til nye konstruktører og modelflyvere, der bygger efter gamle tegninger, som måske ikke er så fyldestgørende, som de burde være. For at nå et godt resultat må man være opmærksom på tre faktorer: en god tegning, gode byggemetoder og trimning: hvilken der er den vigtigste, er vanskeligt at sige; men det er givet, at en pænt bygget, lige model er langt lettere at trimme end en skæv model. Jeg skal i det følgende gennemgå de metoder, som jeg benytter ved bygningen af en af mine Pjerri modeller.

Materialerne

Lad os begynde med grundlaget for selve konstruktionen, materialerne. A 2 modellen bygges i dag af fyrretræ, birkekrydsfiner og balsa. Det er materialer, der brugt på de rigtige steder giver en både stærk og let konstruktion. Jeg har erfaring for, at modelflyverne ikke er kritiske nok med de materialer, der bygges af. Det kan ikke betale sig at ofre tid og penge på nogle skæve lister og finer. Vælg med omhu hos leverandøren og forklar ham, hvilken betydning det har, at materialerne er førsteklasses. Alt for mange taber lysten til modelflyvning, fordi de ingen mulighed har for at bygge noget godt af det bras, der bliver udleveret.

Planet

Det er klogt at starte med bygningen af plan og haleplan. Disse har godt af at ligge på beddingen og rigtig tørre igennem, medens kroppen bliver færdig. En bedding er absolut en nødvendighed. Den laves af et par helt tørre 1" bræder, ca. 175 cm lange, som på et maskinværksted høvles fuldstændig lige. Vil man ofre lidt mere, er et lamellimet bræt eller møbelplade det bedste.

Planet består af et lige midterstykke med ellipseformede ører. Midterstykket tegnes direkte ned på beddingen med blyant. De ens ribber til midterstykket købes lettest færdig hos fabrikanterne, der ved indsendelse af tegningen leverer et sæt færdige ribber i ca. 1½ mm tykkelse af fyrretræ eller abachi. Man behøver så kun at passe forkantliste, hoved- og hjælpebjælker til i hakkene, så de glider let uden at spænde og er nedsænket 1—2 mm alt efter profilets tykkelse. Ribberne anbringes med en afstand af 45 mm med hjælperibber af 1½ mm hårdt balsa imellem. Af dimensioner på lister kan anbefales: forkant 3×8 mm, hovedbjælke 4×9 mm og hjælpebjælker 3×5 eller 2×5 mm, anbragt som vist på profiltegningen. Bagkantlisten må behandles med særlig omhu. Den kan købes tilspidset, således at man kun har at pudse den af, så den bliver helt spids og i tykkelse kommer til at passe med profilet. Dimension 3×15 eller 4×15 mm. Hakkene til ribben skæres med en nedstrygerklinge eller snitsav ca. 3 mm dybe. For at undgå, at bagkantlisten skal bøje opefter vendes den om, således at den side, der er slebet af, vender nedefter.

Bygningen startes med at hæfte for- og bagkantliste på beddingen med små stifter. Da bagkantlisten som regel har en nedadrettet retning, må den klodses op. På tegningen måles hvor mange millimeter, og en liste af denne tykkelse lægges under, så bagkanten kommer i den rigtige stilling. De underste bjælker lægges ud på beddingen, og ribberne sættes på. De holdes på plads i hakkene med små pinde. Når det hele er samlet uden at spænde, limes. Til hårdttræ anbefales koldlim og til balsa celluloselim. Når planet har tørret lidt, anbringes den øverste bjælke, og tilsidst sættes hjælperibberne fast. Når planet har tørret i ca. 10 timer, kan det tages af beddingen, og det pudses omhyggeligt af. Forkanten rundes af med stemmejern og pudseklods, og bagkanten pudses af, så der bliver fin overgang til ribberne. Alle limklatter, der stikker frem, fjernes, og hjælperibberne slibes af med pudseklodsen, så de er fuldstændig ens med hovedribberne.

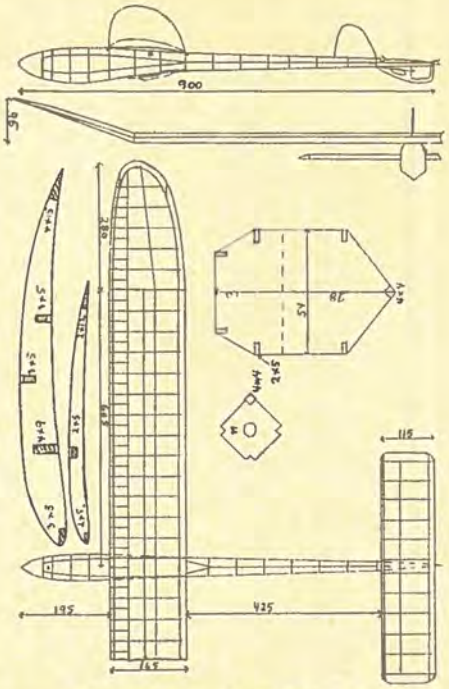
Planets ører

Ørerne bygges også på beddingen og tegnes over på et stykke millimeterpapir. Ribberne må konstrueres på særlig måde på grund af den aftagende indfaldsvinkel, der helst skal indbygges i ribben. En 5—6 mm vil være passende. Profilets første halvdel konstrueres på sædvanlig måde efter tabellen; man måler derefter på tegningen, hvor meget profilet skal hæves, og tegner resten af dette på fri hånd. Ribberne skæres ud af 1 mm krydsfiner. For- og bagkantlisten skæres op på langs med en fin snitsavklinge med 3 mm imellem snittene. Listerne smøres ind i koldlim og sættes i spænd på beddingen, så de får den rigtige facon. Når de er helt tørre, slibes limen af, og man har nu nogle lister, der er meget stærke og holder faconen. Hovedbjælken tilspidses, og skråsnittet laves. Randbuen skæres ud af 2 mm 5 lags krydsfiner og slibes til, så den danner en fin overgang til bagkantlisten. Det er lettest at passe randbuen til, inden man sætter ribber og bjælker på plads.

Forkantlisten sættes på beddingen, og bagkantlisten klodses op, så den får aftagende indfaldsvinkel samt den rigtige smig i forhold til midterstykkets bagkantliste.

Ørets hjælperibber skæres ud med hovedribberne som skabelon og pudses først af efter limningen, så de passer i højde med hovedribberne. Efter limningen og afpudsningen af øret kommer det vanskeligste, nemlig at få ørerne sat på midterstykket.

Efter tegningen måles, hvor lange for- og bagkantlisterne skal være, idet man dog husker på, at de skal være ca. 5 mm længere end hovedbjælken. Med en fil slibes listerne til, lidt efter lidt, så de får den rigtige smig og slutter helt nojagtigt. Et lille som sættes igennem listerne ca. 5 mm fra enden. Der smøres en kraftig lim på. Skråsnittet holdes sammen med et par surringer under limningen, og sømmene i for- og bagkantlisterne skal nu bruges til at holde



Børge Hansens A2-model Pjerri 70.

disse fast mod midterstykket. Tilsidst limes små trekanter af 2 mm krydsfiner i knækkene, og skråsnittene forstærkes med lasker af 1 mm krydsfiner.

Haleplan

Haleplanet bygges op på samme måde som midterstykket. Ribberne laves af 2½ mm ret hård balsa. Følgende listedimensioner kan anbefales: forkant 2×5 mm, hovedbjælke 3×5 mm og bagkant 2×12 mm. Randbuerne og midterstykket laves af balsaklodser. Krogene til termikbremsen sættes fast som vist på profiltegningen.

Kroppen

Til kroppen kræves en bedding på ca. 1 mm længde og ca. 10 pinde 8×12×200 mm. Disse pinde anbringes vinkelret på beddingen, så de kommer til at sidde ud for ca. hveranden spante. Ca. 40 mm ude fra brættet sættes et mærke på den første og sidste pind, og ved hjælp af en stram snor mærkes de andre pinde af, så man får en lige linie at bygge kroppen efter. Spanterne mærkes af efter tegningen, så de kommer til at sidde i den rigtige højde. Man starter med de to sidelister i bagkroppen, hvor kanterne files af bagtil og fortil, så der bliver små limflader til sammenlimningen med de andre lister. Derefter anbringes de fire sidelister i forkroppen, og alle spanterne kan sættes på plads. Så anbringes de øverste lister, og bundlisten sættes på plads, såvidt det kan lade sig gøre af hensyn til pindene. Alle lister, der skal bøjes, blødes let op i vand og bøjes over ild, så der bliver så lidt spænd som muligt.

Man må sørge for, at alle lister er af samme hårdhed, da kroppen ellers trækker sig skæv. Listerne holdes på plads i hakkene under limningen af nogle snore. Efter et par dages forløb tages kroppen af beddingen, og bundlisten kan limes helt fast. Hvis kroppen har små skævheder, kan de rettes ved at skære lidt af hakkene. Underfinnen, der laves af 2 mm krydsfiner, limes fast,

(Fortsættes side 168)

SUPER SONIC HUNTER

Hvad enten den bedømmes efter sin ydelse i luften eller sin betydning for dollar markedet, så er Hawker Hunter vor tids uforlignelige forsvarsjager. Dens hastighed, manøvredygtighed, rækkeevne, stigeevne og nemme håndtering har ikke blot skaffet den prædikatet den bedste luftjager i verden, men har også tilført Storbritannien den største oversøiske dollar-ordre, som hidtil er blevet placeret, idet der er bestilt 400 Hunter til N. A. T. O.-styrkerne.

HAWKER AIRCRAFT LTD.

Kingston-on-Thames & Blackpool

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

og frontklodsen, der laves af to stykker sammenlimet træ, sættes på i rå tilstand. Til listen, der går gennem kroppens tre første spanter, bores et hul. Klodsen kan nu siddende på kroppen skæres til med et skarpt stemmejern, så den følger kroppens konturer.

Efter en omhyggelig afpudsning beklædes kroppens forreste halvdel med 1½ mm hårdt balsa. De to sideflader beklædes først. Når de er tørre, slibes en limflade til de andre sidestykker. Kroppens overside beklædes, og under planet lægges en balsaklods, der slibes til, så planet slutter tæt til kroppen. Til sidst monteres diverse smådele som kurveklap, holdeplader til haleplan, holdeliste til højstartskrog og holdepindene, der laves af 1½ mm pianotråd, stikkes gennem små balsaklodser, der limes på spanterne. Linen til kurveklappen laves af nylon. Finnen, der laves af 3 mm hårdt balsa, limes først på efter beklædningen.

Beklædningen

Plan og haleplan beklædes med modelspan, som er et fortræffeligt materiale. Brug ikke dette hvide brødpapirlignende papir, som stadigvæk leveres. Som lim anbefales cellulose. Hvilken del man skal beklæde først, er forsåvidt ligegyldigt. Man skal bare passe på, at den blanke side vender udad, og papiret slutter tæt til alle ribber. Det er unødvendigt at give vand, hvis man bare opbevarer papiret ordentligt, så det ikke bliver krøllet. Til kroppen kan også anvendes modelspan, men bedst er et svensk materiale, zaponsilke, noget lignende acetatsilke. Dette er ret vanskeligt at arbejde med, idet det buler ved dopningen, hvis det ikke spændes jævnt på. Mange gange dope og collodium kan dog trække det meste ud. Planet dopes 4—5 gange, og der slibes flittigt med ståluld. I de sidste gange dope kommes lidt amerikansk olie, der dels giver en blank overflade og dels mindsker spændet. Gør nogle forsøg på gamle modeller for at se, hvor meget olie, der skal til. Planet må gerne ligge en uge på beddingen efter sidste gang dope! Haleplanet dopes kun et par gange, hver gang med amerikansk olie i.

VM i liniestyring

Italieneren *Battistella* blev verdensmester ved VM i linestyring i juni i Milano. Konkurrencen foregik som bekendt i klasse F 3, som Battistella ifjor vandt med 234 km/t. I år kom han op på 250, fulgt af Englænderen *Davenport* med 244. Mens vi ikke var med i år, var Sverige repræsenteret. *Olle Ericsson* blev nr. 5 med 220 km/t,. og at kampen var hård, ses af, at *P. Eliasson* blev nr. 19 med 193 km/t.

I denne måned foregår så de tre andre VM, hvor vi er repræsenteret i Cranfield med een gummimotormodel-deltager og i Jugoslavien med et fuldt hold på 4 mand med svævemodeller.

Nye rekorder for kvinder.

FAI har anerkendt tre svæveflyverekorder, sat af kvinder i maj måned. I målflyvning har *Jaqueline Leroy* (Frankrig) i en Air 100 sat distancen op til 400 km (tidligere rekord 364 km, Rusland). Den første kvindelige indehaver af guld-diplom med tre diamanter har sat returmålflyvningen op til 290 km med en Air 100 (tidligere 248 km, Polen). Og endelig har to polske svæveflyversker *Wanda Adamek* og *Marta Sitarska* sat målflyvningsrekorden for tosædede planer op til 353 km med en Zuraw (tidligere 164 km, Polen).

De er vakse i Havdrup

Meddelelsen om, at de begrænsede Babyer nu kan gøres udvidede, har vakt glæde i klubberne landet over. Den første klub til at udnytte denne mulighed var Havdrup Svæveflyveklub, der sidst i juni fik sin OY-68 ind til eftersyn. Det tjener til ros for de Heden-svæveflyvere, der i sin tid byggede den, at der næsten intet var at gøre, og på en uge var det hele klaret.

OY-68 skiftede navn til OY-VAX. Samme dag som meddelelsen herom kom fra luftfartsdirektoratet, kom fra Havdrupklubben meddelelse om den første distanceflyvning med VAX. Så de er „vakse" i Havdrup.

Det var oven i købet en sølv-diplom-flyvning til sølv-diplom nr. 50. Det var *Poul Harry Nielsen*, der den 28. juni på den allerførste start med VAX gik af sted og 3 timer senere landede i Hulby ved Korsør, 63 km fra Havdrup, efter at han havde været helt ude ved Sprogø, men alligevel opgav springet til Fyn.

I 1951 tog han varigheden på Vandel med godt 6½ time, ifjor højden og nu altså distancen.

Sverige aflyste svæveflyvekonkurrencen

I år skulle der have været Sverigesmesterskab i svæveflyvning — efter at der intet havde været siden 1949. I 1951 forsøgte nogle klubber selv at arrangere en konkurrence, men uden held. I år lagde selve KSAK op til det store SM igen, men har nu aflyst, da der kun meldte sig to hold fra klubber og tre fra flyvevåbnet!

Og det i Sverige, der har så misundelsesværdige svæveflyveforhold med stor statsstøtte, fine planer og masser af svæveflyvere! Intet under, at Looping taler om „Segelflyget i fallvind!"

AEROPLANØKONOMI

Har De sans for økonomi, er der ingen tvivl om, at De vælger Esso flyvebenzin — og Esso smøreolier. I en flyvemaskinemotor er det i endnu højere grad end i en automobil nødvendigt, at hver eneste del får perfekt smøring — dels for holdbarhedens skyld — og endnu mere for sikkerhedens skyld. Derfor vælger erfarne flyvere Esso produkter.

Esso

DANSK ESSO A/S

Russisk flyvning på 830 km

Russerne skal have sat deres egen verdensrekord for flersædede svæveplaner op til 830 km den 21. maj, hvor *V. Ilchenko* og en passager fløj fra Moskva til Stalingradegnen. Flyvningen skal have varet 9 timer. Den er indleveret til FAI til anerkendelse.

Uddrag af notam. Danmark

Flyvning efter udløbet af gyldighedstiden for certifikatet

En trafikflyver af III-klasse, der, efter at gyldighedstiden for hans certifikat var udløbet, har fløjet ialt 19 timer og 45 minutter som fører af luftfartøjer i erhvervsmæssig luftfart, har for den herved skete overtrædelse af luftfartsloven vedtaget en bøde på 300 kr.

Flyvning i lav højde

For overtrædelse af § 1 i ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 17. marts 1936 om overflyvning af byer, bebyggelse m.m. ved gentagne overflyvninger indenfor ca. en time af bymæssig bebyggelse og en afmærket minkfarm er en erhvervsflyver blevet idømt en bøde på 200 kr.

„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

KALENDER 1953

Modelflyvning:

1—3/8.	VM for gummi- og gasmotorm. England.
3—8/8	Sommerlejr.
21—23/8.	VM for svævemodeller. Jugoslavien.
23/8.	DM f. liniestyrede (Århus).
13/9.	Finale for fritflyvende modeller.
11/10.	Finale for liniestyrede modeller.
31/12.	Årsrekordår slutter.

Motorflyvning:

8—13/8.	Tour de Suisse. (Schweiz).
30/8.	Nordisk motorflyvekonkurrence (Danmark).
30/8.	Intern. rally i Pescara. (It.)
3—10/9.	Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9.	Intern. rally i Modena. (It.)
8—10/10.	England—New Zealand race.
6—11/11.	Intern. rally i Biskra. (Algier).

Diverse:

7/9—13/9. Farnborough udstilling.

Verdens hurtigste dame

Den kendte amerikanske rekordflyverske *Jacqueline Cochran* har længe ønsket at sætte rekord med en jetjager, men har ikke kunnet få nogen overladt i USA. Nu har hun imidlertid med en kanadisk bygget F-86E med Orenda-motor i Edwards AFB i maj måned sat fem rekorder:

Verdensrekorden i lukket bane over 100 km og klasserekorden for jetflyvemaskiner har hun sat op til 1050 km/t, og over 500 km nåede hun 950 km/t. De to sidstnævnte er også rekorder for kvinder.

Og endelig er hun gået gennem lydmuren et par gange, hvad hun betegner som den største oplevelse i et langt flyverliv. Kvik dame, ikke?

— Blandt andre nylig anerkendte FAI-rekorder kan nævnes, at BEA har fået anerkendt en af de nye „rute-rekorder" ved mellem London og Genève at flyve 492 km/t med en Vickers Viscount. Man hører af og til om "rekorder" på luftruterne; men som regel er disse ikke behørigt kontrolleret. Det er der nu mulighed for.

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

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

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.

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.
KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Skrivemaskiner
Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker
C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945
Kronprinsensgade 13

The Aeroplane
Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen ('phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—.*

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

Nye bøger

Thermik 1949—50.
Thermik 1951—52.

Nye medlemmer.

Flyvermath *Gunnar Rask Jensen*
Forretningsfører *Poul Christensen*
Tekniker *Garlan Eriksen*
Handelslærling *Bent Gunnestrup*
Flyvermath *Erling Christensen.*

Stort dansk flyverbesøg i Schleswig by

I anledning af ophævelsen af visumtvangen for rejser fra Danmark til Tyskland havde borgmester *B. Lorenzen* i Schleswig inviteret KDA's og tilsluttede flyveklubbers medlemmer til en flyverkomsammen søndag den 5. juli. Den venlige indbydelse resulterede i, at ikke mindre end 23 flyvemaskiner med ialt 57 personer ombord sagde ja til at komme til Schleswig. Der var maskiner fra Sportsflyveklubben, Vestjydsk Flyveklub, Fyens Flyveklub, Århus Flyveklub, Varde Flyveklub og Morian Hansens Flyveskole.

Alt forløb tilfredsstillende — på en enkelt undtagelse ner. På vejen fra Skovlunde til Schleswig kom *Mogens Holck* og *Jørgen Aated*, som fløj en Gipsy Moth, ud af kurs og landede på østtysk område ca. 8 km fra zonegrænsen. Det voldte derfor nogen ængstelse, at man ikke hørte noget om de to forsvundne i en dags tid. Men takket være den danske militærkommission i Berlin kom meddelelsen om landingen og den 8. juli var maskinen tilbage i Skovlunde med begge ombordværende i god behold. Episoden maner til forsigtighed og påpasselighed.

Efter 2. distriktskonkurrence (linest.)

Den anden distriktskonkurrence for linestyrede modeller blev overalt gennemført efter planen den 14. juni. Der deltog 37 modelflyvere med 47 modeller, d. v. s. mindre end ved første konkurrence. Finalerne flyves 11. oktober, så der er god tid til at forberede slutspurten.

Stillingen efter anden konkurrence ser således ud:

1. distrikt: F: Jan Hackhe (111) 348, A. Sørensen (111) 313. — G: A. Bendixen (118) 413, Hackhe 396, Sørensen 191 p.

2. distrikt, F: K. Nielsson (211) 184, Bennike (211) 129, Steffensen (222) 114. — G: K. Nielsson 156 p.

3. distrikt. G: G. Draborg (301) 318, K. Sandgård (301) 149 p.

4. distrikt. F: P. Mogensen (403) 217, J. Jørgensen (423) 98, M. Jensen (423) 70. — G: Mogensen 190, Asmussen (420) 130, H. Jørgensen (423) 77 p.

5. distrikt. F: Jørgen Hansen (506) 280, Eg. Madsen (506) 266, S. T. Nielsen (506) 236. — G: E. Madsen 460, H. Caspersen (506) 450, S. T. Nielsen 312 p.

6. distrikt: F: A. Schmidt (606) 257, C. Jeppesen (616) 127, H. Nielsen (612) 127. — G: A. Schmidt 273, G. Hansen (612) 168, H. Nielsen 162 p.

Internationale model-emblemer

Vi bringer her et billede af de internationale model-emblemer. De her viste er franske. På de danske står der OY i stedet for F. Foreløbig har KDA kun fremstillet a-diplomerne (een flyvemaskine). De koster 5 kr. og sælges kun til modelflyvere, der har fået anerkendt internationalt a-diplom.

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),
Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Amerikansk orkesterbesøg

Det amerikanske luftvåbens berømte symfoniorkester fra Washington kommer til Danmark i dagene 4.—6. august. Orkestret er på 91 mand. Besøget i Danmark er arrangeret af Kongelig Dansk Aeroklub i samarbejde med statsradiofonien under protektion af Hans Kongelige Højhed prins *Axel.* Orkestret kommer flyvende i tre transportmaskiner. Der vil blive givet to koncerter: den 4. august kl. 20,30—22,30 i radioens koncertsal (i forbindelse med en udsendelse) og 5. august kl. 20,30 i Tivoli. Overskuddet fra de to koncerter tilfalder foreningen Danske Flyveres Hjælpefond, der støtter forulykkede flyveres efterladte.

Model flyver 188,5 km/t

Ved distriktskonkurrencen den 14. juni satte Jan Hackhe hastighedsrekorden op til 188,5 km/t — det er både absolut hastighedsrekord samt rekord i gruppe F og klasse F 2. Han anvendte samme model, Lindy, som til sin tidligere rekord på 183 km/t og også samme motor Dooling 29 på 5 ccm. Propelstigningen var forøget fra 225 til 250 mm, mens diameteren stadig var 190 mm. Flyvningen blev foretaget i Valbyparken, og den er også årsrekord.

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

Som det fremgik af sidste nummer, blev juni karakteriseret ved et voldsomt fremstød fra Karup. Det var ikke alene *Sejstrup,* der fløj længe den 14. juni, men også *P. E. Nielsen* („Pillerik") havde en tur på 6 timer 01 min. i en Baby, og dermed havde Karup — med kun 7 gyldige flyvninger — sejlet Stamgruppen langt agterud. Sidste års vinder, Århus, synes slet ikke at kunne gøre sig gældende i år.

Antallet af indkomne resultater for juni var ret lille, kun 27. Det varme højtryksvejr sidst i juni var ikke svæveflyvevejr undtagen i enkelte tilfælde.

Således havde Sejstrup den 21.6. en fænomenal guld-højdevinding på 3650 m — som Dyhr Thomsen i en Baby, og da både Sejstrup og Pillerik den 14. havde over 2000 m højdevinding, var Karup nu også kommet godt opad i højdeklassen, hvor de snart kan true Herning.

I distance indkom foruden Sejstrups fine returflyvning til Vandel forskellige små flyvninger. *Michaelsen* viste sig at have landet i Silkeborg, så han udførte i virkeligheden to målflyvninger á 34 km, hvilket giver 102 points, mens han havde fået 136, hvis han ikke havde mellemlandet — og det til trods for, at præstationen med mellemlanding faktisk er større end uden!

I øvrigt er flere andre distanceflyvninger foretaget, men ikke indberettet. Hvorfor ikke? Og Ringsted fik kasseret en flyvning på næsten 5 timer, fordi den indkom for sent.

Stillingen pr. 30.6. så således ud:

Varighed

Karup	30 t. 06 m.	(7)
Aviator	24 t. 13 m.	(10)
Stamgruppen	23 t. 21 m.	(10)
Værløse	13 t. 50 m.	(8)
Ringsted	11 t. 21 m.	(8)

Højdevinding

Herning	16.490 m	(10)
Karup	11.625 m	(6)
Aviator	10.645 m	(10)
Ringsted	10.600 m	(10)
Værløse	4.930 m	(4)

Distance

Karup	134 km	— 268 p.	(1)
Herning	155 km	— 233 p.	(3)
Esbjerg	52 km	— 78 p.	(1)
Værløse	38 km	— 38 p.	(1)
Aviator	26 km	— 26 p.	(1)

I første halvdel af juli er der naturligvis indkommet mange resultater, men da resultater opnået under DM endnu ikke er kommet frem hertil, kan vi ikke bringe en samlet opgørelse.

I varighed har Stamgruppen og Aviator tilsyneladende arbejdet sig frem til at være på højde med Karup, så der bliver trods alt kamp om det endelige resultat.

I højdevinding synes der ikke at være sket større ændringer, men distanceklassen må være undergået betydelige ændringer.

Den nordiske motorflyvekonkurrence

Den nordiske motorflyvekonkurrence, som i år skal afholdes i Danmark, hvor KDA står som arrangør, vil finde sted fra Herning flyveplads søndag den 30. august. Det danske hold består af: *Å. Dyhr Thomsen, A. Nygård Jensen, N. Hostrup Pedersen* og som reserve *Gerhard Nielsen;* der deltager desuden hold fra Finland, Norge og Sverige. Som dommer fra dansk side er udpeget civilingeniør *Vagn Prytz.*

Forsinkelse

Hvis dette nummer er blevet et par dage forsinket, skyldes det, at vi ønskede at få resultaterne af DM i svæveflyvning med.

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

ABONNEMENT
gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

SOCIETY

OF

BRITISH

AIRCRAFT

CONSTRUCTORS

AERONAUTICAL

EXHIBITION

FARNBOROUGH

Stand 'C'

Sept. 7th—13th

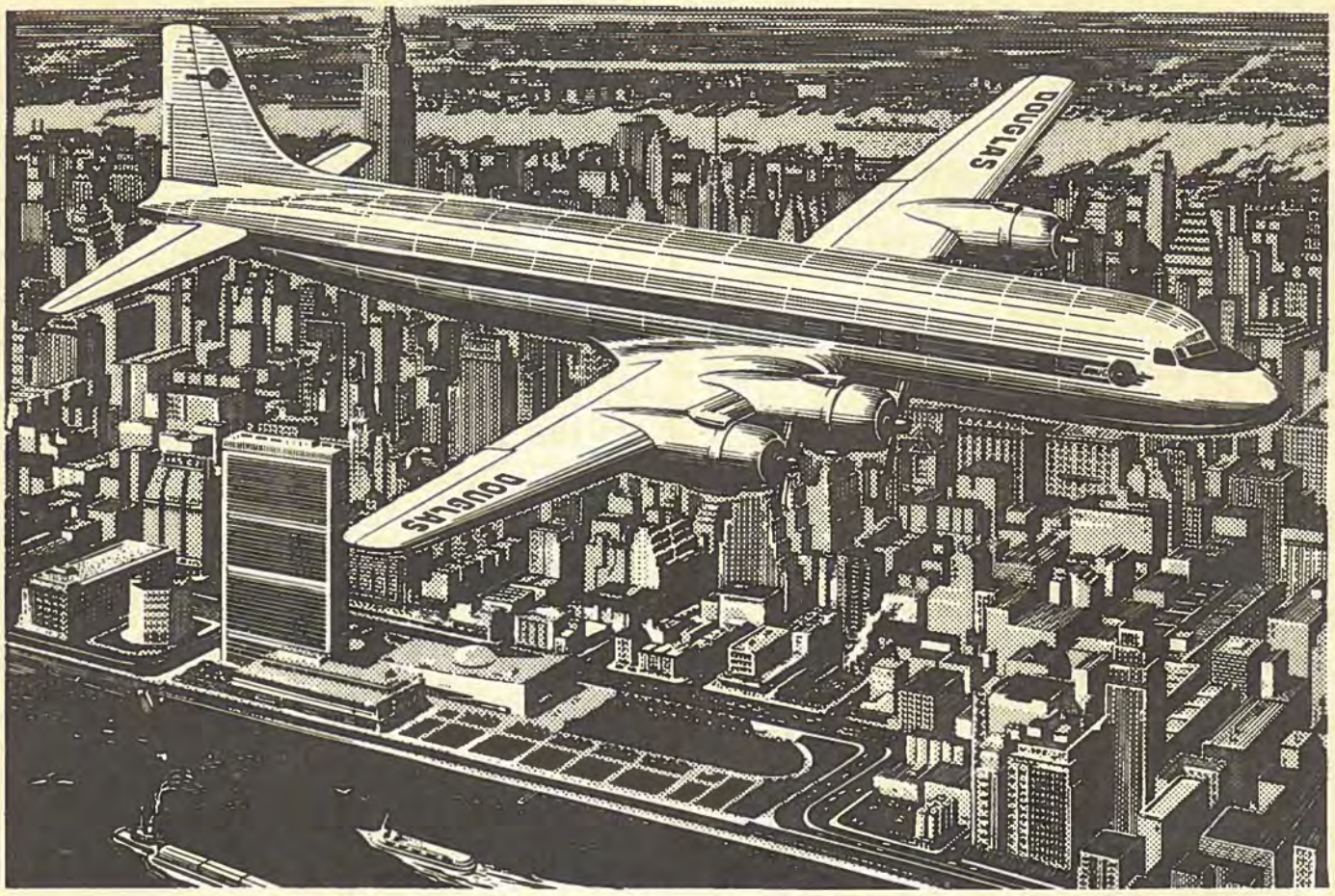
ROLLS-ROYCE

AERO-ENGINES

FOR CIVIL AND MILITARY AIRCRAFT

ROLLS-ROYCE LTD., DERBY, ENGLAND

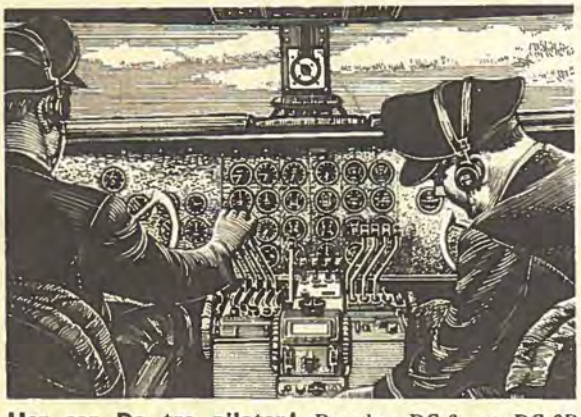
LONDON OFFICE: CONDUIT STREET, W.1



„DC" STÅR FOR DOUGLAS . . . skaberen af de berømte DC-3 og DC-4, de ultra-moderne DC-6 og DC-6B (se ovenfor) — og fremtidens DC-7. Douglas er verdens største fabrik for flyvemaskiner.

Mere end 150.000 mennesker

flyver hver dag med DOUGLAS maskiner



Her ser De tre piloter! Douglas DC-6 og DC-6B flyves af kaptajnen, næstkommanderende og af en *automatisk pilot!* Den fantastiske »auto-pilot« holder den store maskine på den nøjagtige kurs . . . så besætningen kan koncentrere sig om andre opgaver i forbindelse med flyvningen.

I løbet af en dag vil mere end 150.000 mennesker rejse i DOUGLAS maskiner. Disse maskiner vil forbinde alle 5 verdensdele, krydse de syv verdenshave og tilsammen tilbagelægge en distance, der svarer til 125 gange jorden rundt.

Fra København kan De komme med de kæmpemæssige, luksuøse DC-6 maskiner, som flyver over 500 km i timen.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - ***ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A. - ***FLYING TIGER** U.S.A.
JAL Japan - **KLM** Holland - **LAI** Italien - **NATIONAL** U.S.A.
***NORTH AMERICAN AIRLINES** 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 - **TRANSOCEAN** U S.A.
UNITED U.S.A. - ***WESTERN** U.S.A.

* I nær fremtid

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

BIBLIOTEKET

FLYV

26. ÅRG. NR. 9 — SEPTEMBER 1953 — PRIS 75 ØRE

VICKERS VISCOUNT

Fire Rolls-Royce Dart motorer

Viscount, nu i British European Airways regelmæssige fart til København og Stockholm, er den første turbojet luftliner, der benyttes i Skandinavien. Dens jævne vibrationsfri gang giver en ny og hidtil ukendt flyvekomfort.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · AIRCRAFT DIVISION · WEYBRIDGE · SURREY

Det førende luftfartøj i natforsvars-eskadrillerne, som nu anvendes indenfor R.A.F. og N.A.T.O. landene, er Armstrong Whitworth natjager. Flyverstabe og piloter værdsætter i lige høj grad ikke blot det stigende antal, der leveres fra Armstrong Whitworth's Coventry fabrik, men også den gode stigeevne, den store ildkraft og det fortræffelige radarudstyr, som gør Armstrong Whitworth N.F. til den mest frygtindgydende natjager, der eksisterer i dag.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.

BAGINTON, COVENTRY

Medlem af Hawker Siddeley Group

Pioner . . . og førende i luften

FLYV

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

Nr. 9 | September 1953 | 26. årgang

ULYKKER

FLYVEVÅBNET *har i sommer været ramt af en serie ulykker, der fulgte tæt på hinanden og medførte beklagelige tab af menneskeliv og materiel. Det opskræmte ganske naturligt offentligheden og foranledigede forsvarsministeren til at bede flyverkommandoen om en redegørelse, som vi gengiver andetsteds i bladet.*

Det fremgår heraf, som man kunne vente det, at havarierne ikke har nogen flyvesikkerhedsmæssige fællestræk, men fortrinsvis må henregnes til pilotfejl.

Ved militær flyvning kan man ikke undgå, at der af og til indtræffer ulykker, så lidt som man kan undgå ulykker på så mange af menneskelivets områder. Man må endda forvente et noget større ulykkesantal ved militær end ved civil flyvning, fordi det af militære grunde er nødvendigt at udnytte materiellet så langt som muligt. Et flyvevåben, hvor der aldrig sker ulykker, ville ikke kunne klare sig mod en evt. modstander, der udnyttede sit materiel fuldt ud.

Imidlertid søger man naturligvis at begrænse ulykkerne mest muligt, bl. a. ved at udforske de ulykker, der er forekommet.

At der er forekommet hele 5 ulykker på så kort tid må betragtes som et sammentræf af uheldige omstændigheder.

Man må også tage i betragtning, at sandsynligheden for ulykker står i forhold til det antal timer, der flyves. Og med den stadige udbygning af vort flyvevåben, der foregår, må antallet af flyvetimer formodes at stige fra år til år.

Foruden den øjeblikkelige sorg, ulykkerne forvolder, skader de utvivlsomt flyvevåbnet i dets bestræbelser for at skaffe tilgang af kvalificeret personel, idet nyhedsværdien af en flyveulykke af pressen stadig synes at vurderes højere end f. eks. almindelige færdselsulykker.

Også af denne årsag kan man være overbevist om, at der fra flyvevåbnets side gøres alt, hvad der er muligt, for at begrænse muligheden for ulykker.

ÅRETS STORE SVÆVEFLYVNING

Dyhr Thomsen overgår danmarksrekorderne ved en målflyvning Herning-Sandhammaren, næsten 332 km, får guld-diplom med diamant og bringer Herning foran Karup i distance i flyvedagskonkurrencerne. Ca. 2500 m højdevinding uden drejningsviser.

MANDAG den 17. august foretog Herning-svæveflyveren, fabrikant *Åge Dyhr Thomsen,* en fremragende svæveflyvning fra Herning til Sandhammaren i Sydøstsverige. Turen indbragte ham (under forbehold af aeroklubbens godkendelse) guld-diplom nr. 3 med een diamant, muligvis en danmarksrekord eller to og bragte Herning Flyveklub frem foran Karup i flyvedagskonkurrencernes distanceklasse. Endelig er det uofficiel »termikrekord«.

På tilbagevejen den følgende dag mellemlandede Dyhr Thomsen, på slæb efter dyrlæge *Finn Nielsen,* Rønne, i Skovlunde, hvor *Bent Halling* på KDA's svæveflyveråds vegne overrakte en buket blomster.

Dyhr Thomsen blev lykønsket af mange svæveflyvekammerater, og ved en lille sammenkomst i Sportsflyveklubbens smukke klublokale, hvor han blev budt velkommen af hr. *Møller Tåsinge,* fik vi en beretning om turen.

Mens Dyhr Thomsen søndag den 9. havde foretaget en distanceflyvning til Kirstinesminde og derved bragt Herning op over PFG i konkurrencerne, var vejret den næste søndag for en gangs skyld dårligt.

Mandagen derimod oprandt med fint bagsidevejr, og med de fine forhold, Herningklubben har, er det muligt med kort varsel at tage ud at flyve.

Mål: Sandhammaren

I hast udstedte han en startattest med ruteangivelse: Beldringe—Skovlunde—Sand-

Dette billede, der oprindelig var tiltænkt DM-artiklen side 188, viser tre danske svæveflyvere, der i år er nået op blandt eliten: Fra venstre Niels Sejstrup, Karup, Svend Michaelsen, Herning, og Dyhr Thomsen (som forøvrigt to dage efter rekordflyvningen var oppe i 3000 m i en Baby).

OY-MUX, den forældede Mü-13d, som har været anvendt til danmarksrekorder både af Cowboy og Rasmussen. Den blev nr. 3 ved DM, og Dyhr Thomsen benyttede den til sin 8½ time lange flyvning.

hammeren og blev så spilstartet kl. 1015. Det kneb med at »få bid«, og fra jorden troede man, han måtte lande igen, men i 150 m fik han fat i noget, gik til vejrs og forsvandt med kurs mod Beldringe.

Vinden var vestlig i Herning, men mere sydvestlig over Fyn for senere at blive nordvestlig på Sjælland.

Turen gik forholdsvist begivenhedsløst ned gennem Jylland og ud mellem Horsens og Vejle og ud over vandet mod Endelave. Herfra gik det stik syd mod Fyn med betydeligt højdetab, og først et stykke inde fik han pâny fat i noget.

Kontrolpunktet Odense lufthavn, Beldringe, blev passeret kl. 1230, men det vides endnu ikke, om han er observeret.

Over Storebælt og Øresund

Fra Beldringe gik det over Odense fjord og Hindsholm ud over Storebælt kl. 1255 i ca. 2000 m højde. Han fulgte med en sky til Romsø, men derpå var det ren glidning med 60 km/t.

Vanskeligheden er som bekendt ikke at glide over bæltet, når bare man har højden til det, men derimod at finde termik i læsiden af bæltet.

Kl. 1330 kom han over syd for Reersø og fortsatte under højdetab. Ca. 10 km inde, ved Ørslev, var han nede i 400 m. Her midt i august er Danmark et ideelt svæveflyveland. Man behøver næsten ikke søge landingspladser, for man kan lande overalt på de høstede marker. Mange steder bruger man nu at brænde halmen af på marken, og det reddede Dyhr Thomsen ud af den kritiske situation.

På denne »kunstige« termik gik det atter opad og videre østpå. I trekanten Ringsted—Køge—Roskilde så det dårligt ud med et altostratuslag, så Dyhr fulgte hovedvej 1, passerede Roskilde i 1000 m og fortsatte til Skovlunde, som han passerede kl. 1505 i 2000 m højde, hvorfor han ikke blev observeret.

Stadig stigende fortsatte han ud over Øresund, nord om Saltholm i ca. 2000 m, og allerede kl. 1527 nåede han Malmø.

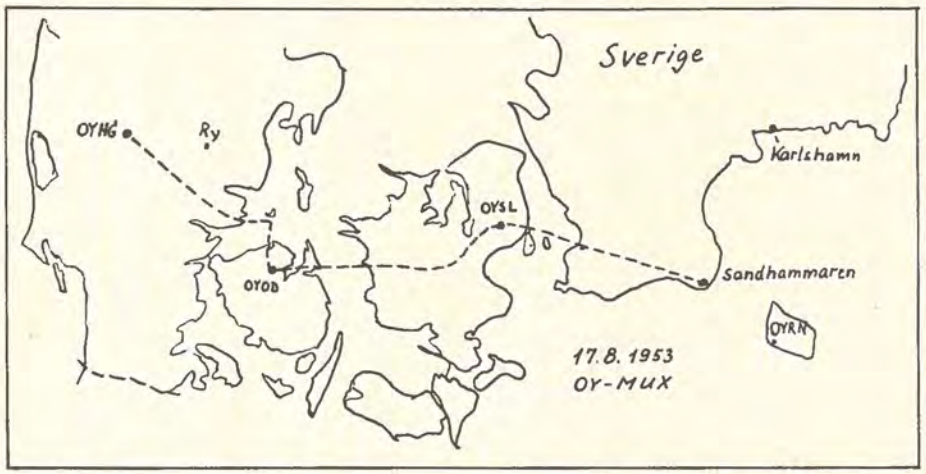
Han havde kun kort med over Danmark, men i det klare vejr var det ikke svært at finde vej over Skåne. Her gik der skygader i retning WNW—ØSØ, som han zigzag'ede sig frem under. En enkelt gang var han nede i 400 m, men kom op igen.

me op i dem. Iøvrigt havde han måttet flyve hele turen uden drejningsviseren i funktion.

Efter næsten to timers ophold over Sandhammaren og omegn landede han på en stubmark ved gården Gillhöj kl. ca. 1845. Han havde da været i luften 8½ time og dermed udført den hidtil længst varende termikflyvning herhjemme. *Sejstrup* fløj lige over 8 timer i juni.

Distancen er i hvert fald længere end Rasmussens rekord på 322 km (Ry—Karlshamn), men først en omhyggelig udregning med den af FAI fastsatte jordradius vil vise, om den er de 10 km længere, der kræves, for at den kan blive ny rekord.

Er han observeret i Odense, bliver distancen til guld-diplomet og i flyvedagskonkurrencerne ca. 350 km.



Kortskitse over Dyhr Thomsens rute. Han har som forud angivet passeret både Odense lufthavn og Skovlunde og nåede sit fjerne mål, men ikke det lokkende Bornholm. Til sammenligning er indtegnet Rasmussens start- og landingspunkter, Ry og Karlshamn, 322 km fra hinanden. Rasmussen fløj som bekendt via Samsø og København.

Drømmen om Bornholm

Kl. 1655 nåede han målet, Sandhammaren, som er det punkt i Sverige, der ligger Bornholm nærmest. Han var da i 1500 m højde, træt og øm og frysende efter den anstrengende tur. Hvad nu? Lande på målet? De fleste havde vist gjort det omgående.

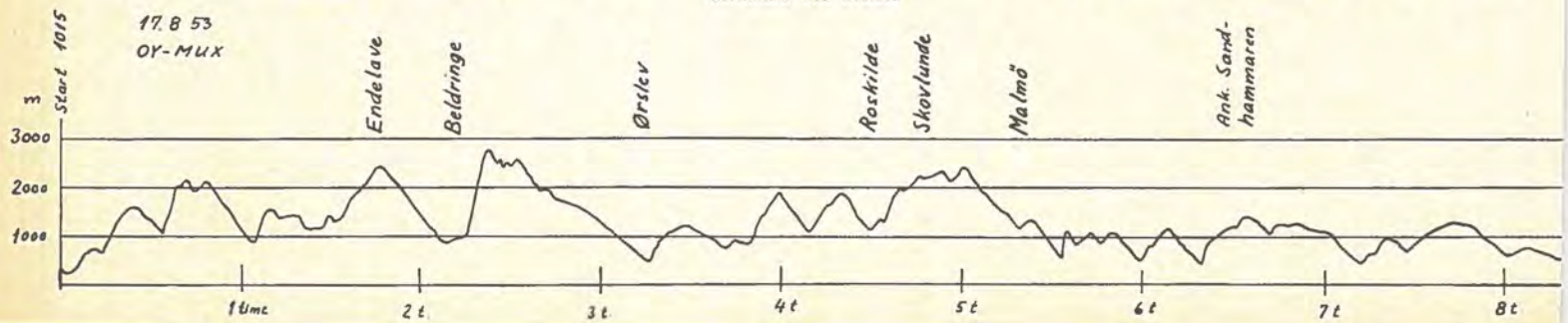
Men Dyhr Thomsen kunne se Bornholm. Efter at sunde og bælter er besejret, står tilbage pionerflyvningen over til Bornholm — helst Jylland—Bornholm, så gulddistancen kan udføres i selve Danmark. Det var fristende at forsøge, og det gjorde han. Et par gange var han en halv snes km ude over vandet, men vendte atter om. Der er 38 km over, og han kunne ikke nå højere end de 1500 m, der her var skybasis. Skyerne var flade, og han kunne ikke kom-

Rasmussen brugte i 1950 6 t. 18 m. til sin flyvning, d. v. s. en gennemsnitsfart over jorden af 51 km/t ved en vind på ca. 20 km/t (130°). Dyhr Thomsen har med den samlede flyvetid kun fløjet knapt 40 km/t og antaster ikke Rasmussens rekord i hastighed over 300 km, men tager man hans ankomsttid i betragtning, har hastigheden været rundt regnet den samme.

Vinden har gennemsnitlig været ca. 20 knob i flyvehøjden og svingende fra 240 til 300 grader.

Ved sammenligning må man også tage i betragtning, at Rasmussen fløj Fi-1, mens Dyhr Thomsen fløj den langsomme Mü-13d.

Rekonstruktion af Dyhr Thomsens sodbarogram, der var gået tromlen godt to gange rundt. Man ser tydeligt, at der på sidste del af flyvningen ikke var højde nok til Bornholm. Den fine stigning efter Beldringe var på maximalt 5 m/sek. Man ser tydeligt forskellen på denne og den svage termik fra den afsvedne kornmark ved Ørslev.



BREV FRA NEW ZEALAND

Et tyndt befolket land, som i udstrakt grad benytter sig af flyvemaskiner til trafik, landbrug og sport

Mens de store trafik-flyvebåde snart er forsvundet fra de sidste ruter, anvendes de endnu f. eks. mellem Australien og New Zealand. Billedet viser en Short Solent, som omtales i artiklen.

Fra den danske flyvemekaniker og privatflyver, *William Wohlert Jensen,* der sidste efterår udvandrede til New Zealand, har vi modtaget et brev om forholdene for flyvningen på den side af jordkloden.

EFTER at jeg havde fået arbejde i jeg tror verdens herligste land, New Zealand, Harewood Airport, endestation for London Christchurch Air Race, rejste jeg sammen med min kone og 2-årige dreng den 14. oktober 1952. Efter en måneds ophold i Schweiz fortsatte vi med skib fra Genua og var i land i Neapel, Messina, Port Said og Colombo, der havde omkring 35° celcius. Fra Colombo faldt temperaturen konstant indtil Melbourne, hvor der endda var brandstorm og sne.

Herfra startede vi i en DC-3 til Sidney med mellemlanding i Canberra, ca. 800 km. Denne tur foregik i buldrende mørke, regn og storm. Efter at vi havde betalt vort hotelværelse med 40 kr. for een nat uden forplejning startede vi næste morgen fra Sidney på vores sidste 2000 km lange trip over Tasman til Auckland, N.Z.

Med flyvebåd fra Australien

Denne vor bedste del af vor 20.000 km lange rejse foregik med en af Tasman Empire Airway Ltd.s store flotte Solent flyvebåde. Efter 6 timers flyvning landede vi i havnen i Auckland, der af søfolk betegnes som verdens næstsmukkeste by. Hvis det er tilfældet, tror jeg, at Sidney er nr. 3. At starte herfra en tidlig sommermorgen er en oplevelse af rang.

Disse Solent flyvebåde, som tager 46 passagerer og en stor fragtlast, er herlige at rejse med. Selv min kone var for en gangs skyld glad for at flyve, og det siger en del.

Undervejs gjorde jeg piloten opmærksom på, hvilken stor mand han havde ombord, og det lod til, at han troede på den. I alle tilfælde inviterede han mig op på 1. sal i cockpittet, og fra 1. pilotsædet så jeg det første glimt af vort fremtidsland.

Det er for resten det største og bedst indrettede cockpit, jeg har set; f. eks. havde mekanikeren alle motorinstrumenter i bagenden af cockpittet.

Flyvningen i New Zealand

Det vil måske være på sin plads at gøre opmærksom på, at New Zealand er mere end seks gange så stort som Danmark, men kun har 2 millioner indbyggere.

Der er over 60 flyvepladser og 395 civile flyvemaskiner. Heraf er ikke mindre end 207 Tiger Moth og 53 Auster, og et stort antal anvendes til »topdressing«, d. v. s. behandling af marker. Denne gren inden for flyvning er her i orkanagtig udvikling. Der er fra 1.4.52 til 1.4.53 strøet 144.150 tons fra luften mod 88.000 og 44.000 de to forudgående år. (Se iøvrigt FLYV nr. 7 side 137.)

Landet har 26 flyveklubber. Canterbury Aeroklub her, som jeg nu er medlem af, har 2 Tiger Moth, 2 Miles Magister, 1 Miles Messenger, 1 DH Dragonfly og 2 Auster Aiglet. Udlejningsprisen for Moth er her 45 kr. i timen; men de påstår også, at det er ikke alene billigste pris her, men også i hele verden. Derfor koster medlemsskab 52 kr. årlig, og man bliver prøvet meget omhyggeligt, før man bliver medlem. De to sidste år føj klubben henholdsvis 3170 og 3343 timer.

Angående ruteflyvning så har National Airway Corporation 21 DC-3, 4 DH Heron og 6 DH Dominie. Disse maskiner beflyver udelukkende 23 flyvepladser på New Zealand. Et nyt selskab i Christchurch flyver på to ruter med 2 DH Rapide og et andet mindre selskab flyver med amfibie. Der er sidste år befordret 312.377 indenrigspassagerer. TEAL har befordret 32.999 passagerer over Tasman.

Efter at have oplevet indenrigsflyvning her i NZ, har jeg mange gange måttet stille mig selv det spørgsmål, hvordan man for nogen tid siden overhovedet kunne overveje at standse indenrigsflyvningen i Danmark. Her er flyvning en så ganske almindelig rejseform, så en standsning af denne ville være lig en standsning af jernbanen i Danmark.

Når man ser på passagerantallet, må man tage landets indbyggerantal i betragtning, samt at hver 6.—7. person selv har bil. Trods det at jernbanen har givet 1.6 mill. kr. i overskud sidste år, gør den nærmest en ynkelig figur, og passagerantallet er meget beskedent, selv om billetpriserne er små.

For flyvningens vedkommende er priserne også små. F. eks. koster Auckland—Christchurch (800 km) 175 kr., børn fra 15 til 4 år halv pris, børn under 4 år gratis.

»Rode orm«.

Vore flyvere i Amerika

De danske flyverelever er efterhånden fordelt over et stort antal flyvestationer i U.S.A og Canada. Her er en oversigt, som flyvevåbnet for nylig har offentliggjort:

Fortegnelse over flyvebaser i U.S.A. med antal danske flyverelever

Bainbridge	AFB	Georgia	8
Bartow	—	Florida	10
Bryan	—	Texas	6
Columbus	—	Mississippi	5
Foster	—	Texas	3
Graham	—	Florida	6
Hondo	—	Texas	8
James Conally	—	Texas	24
Lackland	—	Texas	31
Laredo	—	Texas	4
Laughlin	—	Texas	6
Luke	—	Arizona	11
Malden	—	Missouri	12
Marana	—	Arizona	12
Marianna	—	Florida	5
Spence	—	Georgia	10
Stalling	—	N. Carolina	5
Webb	—	Texas	3
Williams	—	Arizona	13

Fortegnelse over flyverbaser i Canada med antal danske flyverelever

Claresholm	AFB	Alberta	5
London	—	Ontario	10
Moose Jaw	—	Saskatchewan	10
Penhold	—	Alberta	5

Fortegnelse over flyvebaser i Canada med antal danske navigatørelever

ANS RCAF STN Summerside, P.E.J.	15
ANS RCAF STN Winnipeg, Manitoba	15

PRIVATFLYVNINGENS VANSKELIGHEDER

Udviklingen bremses af statslige indskrænkninger og manglende økonomisk udnyttelsesevne af privatflyvemaskinerne

I den schweiziske aeroklubs årsberetning for 1952 findes nogle karakteristiske betragtninger over privatflyvningens udvikling siden krigen. Da de også har interesse uden for Schweiz, bringer vi her et uddrag af disse betragtninger fra Schweizer Aero Revue nr. 6.

ET FOLK AF FLYVERE hed det tidligere i et slagord, som foruden en uklar og forkert forestilling sikkert også indeholdt en rigtig erkendelse, som det endnu idag er værd at lægge sig på sinde.

Det var uklart og forkert at tro, at flyvningen uden videre kunne blive en folkesport, der var tilgængelig for enhver. En sådan udvikling i bredden umuliggøres i dag og formodentlig også i den nærmeste fremtid først og fremmest af to hindringer: de statslige indskrænkninger og privatflyvemaskinens manglende økonomiske udnyttelsesevne.

Et optimistisk håb var det at antage, at den private flyvning efter krigen (fremkaldt af denne og den enorme stigning i antallet af flyvemaskiner og piloter) ville tage en lignende udvikling som den private automobiltrafik.

Måske bestod der i de første efterkrigsår en sådan chance for et opsving, men den blev bestemt ikke opfattet og i hvert fald ikke fremmet, hverken i Schweiz eller andre steder. I stedet for at åbne sluser oprettede man dæmninger. I stedet for at yde udviklingen det størst mulige spillerum, indsnævrede man den.

De store anstrengelser gjorde man sig for at fremme trafikflyvningen gennem internatianal standardisering og samarbejde. De statslige og mellemstatslige bestræbelser blev koncentreret om sikring og planlægning af de store flyveforbindelser, om udviklingen af lufttrafikkens virksomheder og anlæg, og ICAO's internationale overenskomster dannede grundlaget for den egentlige verdenslufttrafiks opsving.

Den private flyvning var og er i denne periode af underordnet betydning. Den frie »vejtrafik i luften« bliver behersket af »luftens jernbanedrift«. ICAO's internationale regler og forskrifter, som er grundlæggende for den internationale luftfarts sikkerhed, bringer for privatflyvningen i hovedsagen kun byrder og indskrænkninger.

Tvekampen mellem jernbane- og biltrafik blev i luften afgjort til fordel for jernbanerne. Det er vor situation idag. I stedet for at finde størst mulig nyttevirkning på egne vegne, er »luftens bil« bundet til de forskrifter, som er tilpasset linietrafikken, og dens bevægelsesfrihed er i den grad indskrænket, at det gør en sund udbredelse uendelig vanskelig.

Forskellen på bil og flyvemaskine

I virkeligheden er privatflyvemaskinen idag lige så godt et privat transportmiddel som den private bil — i praktisk indsats er den mindre farlig end bilen, men som følge af de begrænsede anvendelsesmuligheder ved nat og i tåge har den foreløbig reduceret tidsmæssig nyttevirkning.

Forskellen mellem de to transportmidler er altså ikke teknisk begrundet, men ligger i anvendelsesmuligheden. Hvad bilen har forud for flyvemaskinen, er vejene, mulighederne for en fri og uhindret trafik og en mere large håndhævelse af kontrollen. Antallet af gadekøretøjer ville være uendelig meget ringere, hvis de og deres førere blev underkastet lige så strenge og indsnærende forskrifter som privatflyvemaskinerne og deres førere.

Den vigtigste indskrænkning, som ganske vist ikke er let at ændre, ligger i den tvang, der er til trafik mellem de få anerkendte flyvepladser. Deres begrænsede antal umuliggør en økonomisk udnyttelse af privatflyvemaskinen, tvinger privatflyveren til mindre interessante promenadeture og forhindrer ham i virkelig fornuftig rejse — flyvning til et virkeligt mål.

Så paradoksalt det måske end kan lyde, så savner privatflyvningen af idag en trafikkens frihed. Først når antallet af privatflyvepladser bliver væsentlig forøget, først når eventuelt en bestemt kategori af privatflyvemaskiner må lande og starte overalt, hvor det fornuftigvis kan forsvares, først når flyvemaskinen kan udnyttes praktisk og ikke mere er et mål i sig selv, først da kan man regne med en større udvikling i bredden af privatflyvningen. Først da ville der komme flere og billigere flyvemaskiner, en støre efterspørgsel og en billigere og mere rationel privatflyvning.

Offentlighed og sikkerhed

Og først når flyvemaskinen ikke bliver betragtet som mere farlig end bilen, kan dens indsats blive forøget. 30.000 ulykker, 20,000 sårede, 800 døde i 1952 i Schweiz — antallet af vejulykker stiger i en stejl kurve! Og alligevel bliver der solgt flere og flere biler, flere motorcykler og flere scootere. Offentligheden og myndighederne har akcepteret dem. De hører til vor hverdag.

Hvis vi et øjeblik forestillede os, at myndighederne ville behandle vejenes køretøjer og deres benyttere på samme måde som flyvemaskiner og flyvere — med hårdere ansvars- og forsikringsbestemmelser, hårdere kontrol- og prøveforskrifter, hårdere krav til og overvågen af førerne, hårdere forskrifter for trafik og benyttelse, højere gebyrer, færre veje, begrænsninger for vejnettets benyttelse o. s. v. — så ville også automobiltrafikken i løbet af overskuelig tid gå tilbage. Og den ville aldrig have udviklet sig til det omfang, den har idag, hvis lovgivningen i begyndelsen havde indsnævret den på samme måde som den private flyvning.

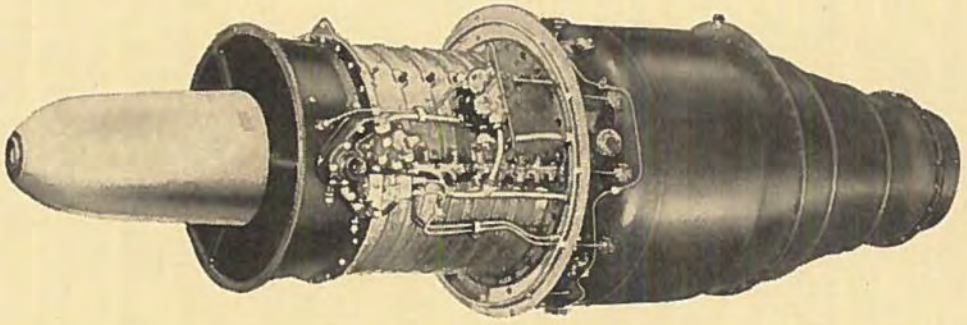
*

Hvis vi nogensinde skal blive et »folk af flyvere«, så har aeroklubberne endnu den opgave tilbage at vække forståelse for friere regler for privatflyvningen, for virkeliggørelsen af et udbredt byggeprogram for flyvepladser og for den nytte, man kan have af privatflyvemaskinen.

Vi bliver kun et »folk af flyvere« — selv i den mest beskedne målestok — hvis vi frembringer flere og flere unge flyvere, hvis vi målbevidst og kraftigt gør noget for ungdommen. Herfor er der forståelse i aeroklubberne, men der er langt til det punkt, hvor også offentligheden, ja, bare myndighederne, uden forbehold kommer til samme erkendelse.

Sportsflyveklubbens flåde, en KZ-VII og to KZ-III, i formation over Københavns centrum.

Viper REAKTIONSMOTOR



Viper reaktionsmotoren bliver udviklet i to udgaver, den ene med "kort levetid" til det førerløse australske Jindivik skydemåls-luftfartøj, den anden med "lang levetid" til Percival Provost, den første britiske jetdrevne flyvemaskine til begynder-skoling.

En licens-overenskomst til fremstilling og udvikling af Viper er blevet aftalt med Avions Marcel Dassault i Paris og er allerede trådt i kraft.

Armstrong Siddeley

Medlem af Hawker Siddeley Gruppen

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

Undersøgelser vedrørende flyvehavarier

Vi bringer her ordret hele den rapport, som flyverkommandoen har har aflagt til forsvarsministeriet i anledning af ulykkerne i sommer

Ref.: (a) Forsvarsministeriets skrivelse 1. kt. 012.2—42/53 af 22/7-1953 til flyverkommandoen.

(b) Flyverkommandoens skrivelse Fi 13 nr. 133 af 30/7 1953 til forsvarsministeriet.

1. Med henvisning til ref. (a) undlader flyverkommandoen ikke at gøre opmærksom på, at samtlige havarier vedrørende flyvevåbnets luftmateriel — store som små — nøje undersøges, de store (»Flyvehavarier«) af den flyveinspektøren underlagte flyvehavarikommission, de mindre (»Almindelige luftfartøjshavarier«) samt sådanne tildragelser, som uden at medføre havari kan være af betydning for den almindelige flyvesikkerhed (»Mulighed for flyvehavari«), af vedkommende enhed.

De således undersøgte tilfælde tilgår herefter flyveinspektøren, som efter eventuelle yderligere undersøgelser tilsender de respektive rettergangschefer resultatet af undersøgelserne med de udtalelser, der findes anledning til. Flyveinspektøren drager herefter omsorg for, at samtlige de erfaringer, som måtte kunne udledes af de respektive havarier, videregives til flyvevåbnets forskellige enheder enten direkte eller i form af tilføjelser eller ændringer i de gældende bestemmelser.

Det vil således fremgå, at disse bestemmelser til stadighed er underkastet revision, som tilsigter fremme af den almene flyvesikkerhed i flyvevåbnet.

Med henvisning til ref. (b) skal de enkelte flyvehavarier herefter gennemgås jfr. ref. (a), idet det bemærkes, at de pågældende flyvehavarier ikke har nogen flyvesikkerhedsmæssige fællestræk.

2. ad flyvehavari 8. maj 1953.

Flyverkommandolægen har udtalt, at piloten efter det i sagen oplyste må anses for at have været indisponeret til flyvning den pågældende dag på grund af mangelfuld søvn i forbindelse med en lettere katarrhalsk næselidelse, men at de manøvrer, som piloten skulle udføre i henhold til sin flyveplan, næppe kan have påvirket ham i en sådan grad, at hans fysiske tilstand kan anses for at have været årsag til havariet.

Det er tidligere pålagt flyverne, at de må og skal underrette de respektive eskadrillechefer, såfremt de selv mener — ligegyldig af hvilken grund — at være indisponeret for flyvning.

Den pågældende pilot har intet meddelt til eskadrillechefen.

Der ses ingen grund til ændringer eller tilføjelser til gældende bestemmelser.

Årsagen til havariet kan ikke fastslås, men det må formodes, at luftfartøjet er bragt i en ukontrolleret dykning, og at flyveren herefter har udskudt katapultsædet, men så sent, at faldskærmen ikke har kunnet bringes til udfoldning.

3. ad flyvehavari 19. maj 1953.

Her ses ingen grund til ændringer i eller tilføjelser til gældende bestemmelser, og flyvehavariet må betragtes som hændeligt.

Årsagen til havariet er kollision i luften under udførelse af drej i kampformation, hvor afstanden mellem luftfartøjerne skulle have været ca. 50 meter.

Der findes ingen holdepunkter for, at nogen uregelmæssigheder ved luftfartøjerne har været årsag eller medvirkende årsag til kollisionen, der herefter må henregnes til pilotfejl.

4. ad flyvehavari 29. juni 1953

Den flyver, som fløj det pågældende luftfartøj på den sidste flyvning før den, hvor luftfartøjet disintegrerede i luften den 29/6 1953, havde i lav højde erfaret usædvanligt kraftige rystelser i luftfartøjet ved høje farter.

Ifølge gældende bestemmelser skulle flyveren, når noget usædvanligt ved luftfartøjet, som ikke straks kunne identificeres, indtraf, være landet. Han valgte imidlertid at undersøge luftfartøjet i større højder, og da luftfartøjet her opførte sig fuldt ud normalt ved de her tilladte max. farter, fortsatte han flyvningen.

Ved eftersyn efter landing fandtes intet, der kunne forklare rystelserne, og luftfartøjet blev meldt klar til prøveflyvning.

Flyverløjtnant Brodersen var før sin prøveflyvning den 29/6 1953 med det pågældende luftfartøj — efter det oplyste — fuldt underrettet om de tidligere observerede usædvanlige rystelser, ligesom han har været vidende om, hvad der har været foretaget på luftfartøjet herefter.

Det er oplyst, at den pågældende enhed ikke har været bekendt med den for luftfartøjstypen gældende begrænsning i farten i lave højder, og denne begrænsning er overskredet ved den sidste flyvning før 29/6 1953.

Det er flyvevåbnets ansvar, at enheden ikke havde modtaget de gældende bestemmelser, og den skete fejl er straks rettet, ligesom flyvevåbnet vil drage omsorg for, at lignende fejl fremtidig undgås.

Undersøgelserne er endnu ikke afsluttede.

Efter det indtil nu foreliggende må det antages, at halepartiet under høj fart af en eller anden grund er delvis sprængt og løsrevet fra fuselagen i luften, hvorefter resten af luftfartøjet sprængtes på grund af de deraf følgende voldsomme påvirkninger.

5. ad flyvehavari 15. juli 1953.

Der ses ingen grund til ændringer i eller tilføjelser til gældende bestemmelser.

Årsagen til havariet er efter det foreliggende, at piloten i 488 i et drej, der er påbegyndt i ca. 1000' højde, er drejet krappere end de øvrige luftfartøjer i formationen i sit forsøg på at komme op på plads. Krængningen under drejet har været nærlig 90°, og luftfartøjet har under dette krappe drej mistet højde, hvilket flyveren næppe har lagt mærke til, idet det må formodes, at hans opmærksomhed har været henvendt mod de øvrige luftfartøjer i formationen.

En medvirkende årsag kan eventuelt have været, at drejet har været så krapt, at piloten er »black'et out«, men det er konstateret, at luftfartøjet har været rettet næsten helt ud af drejet, da det ramte jorden.

Der findes ingen holdepunkter for, at nogen uregelmæssigheder ved luftfartøjet har været årsag eller medvirkende årsag til, at luftfartøjet har mistet højde, men at årsagen må henregnes til pilotfejl.

6. ad flyvehavari 21. juli 1953.

Flyvehavariet fandt sted efter 5. dykning mod jordmål med fuldlastet luftfartøj, og sådanne skydninger har tidligere været udført. Der er ikke i gældende bestemmelser skelnet mellem skydninger udført med helt eller delvis lastet luftfartøj.

Flyvevåbnet vil med den givne anledning udgive bestemmelser for skydning med fuldlastet luftfartøj, således at min. skudafstand og udretningshøjde forøges.

Undersøgelserne er endnu ikke afsluttede. Efter det foreliggende må det antages, at piloten ved den sidste dykning har foretaget opretning for sent og muligvis tillige har udført denne så kraftigt, at luftfartøjet med sin store vægt er »sunket igennem« (mushing).

Som mulig medvirkende årsag kan nævnes »target fascination«, hvor flyverens bestræbelser for at opnå træfning i for høj grad bortleder hans opmærksomhed fra selve flyvningen.

Årsagen må herefter henregnes til »Pilotfejl«.

sign. *C. Førslev.*

— — —

De i foranstående omhandlede havarier fandt sted som følger:

8. maj 1953 ved Sprogo,
19. maj 1953 ved Langeland,
29. juni 1953 i Limfjorden,
15. juli 1953 ved Blokhus,
21. juli 1953 ved Nymindegab.

Faneindvielse hos Kvindeligt Flyvekorps

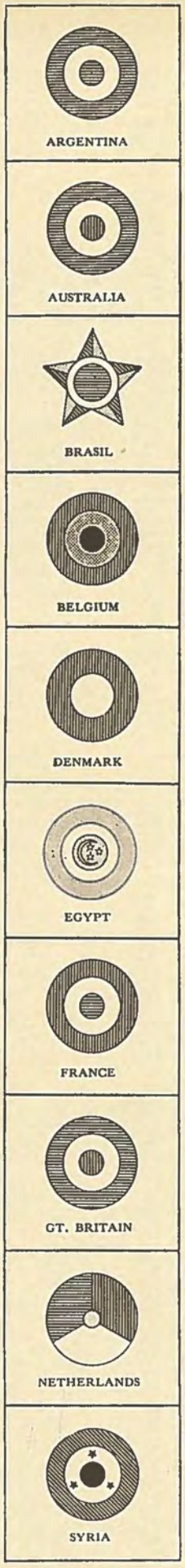
VED en smuk højtidelighed på flyvestation Værløse lørdag den 8. august indviede Kvindeligt Flyvekorps en fane, som er skænket korpset af Danmarks-samfundet og som blev overrakt af arveprins *Knud.*

En deling flyversoldater og de elever i Kvindeligt Flyvekorps, der for tiden var på gruppeførerskole, paraderede. Korpsets fungerende formand, fru *Else Martensen-Larsen,* inspicerede sammen med chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant *Førslev,* den opmarcherede deling, og sammen tog de imod forsvarschefen, admiral *Qvistgård.*

Fra talerstolen, der var rejst midt på eksercerpladsen, talte først generalløjtnant Førslev, som slog det første søm i fanen — for kongen. Han sluttede med at udbringe et nifoldigt leve for Hans Majestæt, hvorefter militærorkestret spillede »Kong Christian«. Derefter talte forsvarschefen, admiral Qvistgård, der bl. a. sagde: »De har besluttet Dem til at arbejde i Kvindeligt Flyvekorps, og jeg håber De vil få glæde af det; men De vil også af og til møde modgang, tænk så på de kvinder og mænd, som har trodset modgangen, så vi i dag kan leve i et frit Danmark«.

Kvindeligt Flyvekorps' fungerende formand, fru Else Martensen-Larsen, talte kort: »— Med ønsket om, at korpset i pligttroskab, med mod og udholdenhed altid vil tjene Danmarks forsvar, slår jeg det tredje søm i.«

Derefter førtes fanen på plads foran delingen, som i flot march sluttede højtideligheden med at defilere forbi forsvarschefen og chefen for flyvevåbnet.



10

LANDE

benytter nu Gloster Meteor

I dag bærer GLOSTER *Meteor* nationalitetsmærkerne fra ti forskellige flyvevåben i fire kontinenter. Fra Korea til jerntæppet i Europa viser *Meteor* sig at være det mest pålidelige og alsidige jetdrevne luftfartøj i verden. Foruden at være interceptor til anvendelse i stor højde, dag- og natjager og et fremragende øvelsesluftfartøj, anvendes den også til jager-rekognoscering, foto-rekognoscering og til angreb mod mål på jorden. I Storbritannien er den standard-jageren og standard-træner i Royal Air Force. GLOSTER *Meteor* er sikkert det mest effektive jetdrevne luftfartøj, man kan få for et minimum af kapitalanbringelse.

GLOSTER AIRCRAFT Co. Ltd..

Hucclecote, Gloucestershire, England

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

Med FLYV i Lockheed Super Constellation

KLM demonstrerer den nyeste stempelmotordrevne trafikflyvemaskine i København

KLM holdt den 12. august en storstilet præsentation af en af sine nye Lockheed Super Constellations, der kom hertil med hollandske journalister og rejsebureaufolk, og som her blev demonstreret for over 100 indbudte. Mange tilskuere havde i det fine sommervejr indfundet sig i lufthavnen for at overvære begivenheden, der indbefattede den hollandske »blomsterdronning«s modtagelse af »Miss Danmark«.

Som FLYV's læsere vil vide, er Super Constellation Lockheed's videreudvikling af den nu over 10 år gamle Constellation-type. Prototypen, model 1049, fløj første gang i oktober 1950. Den var udstyret med 4 Wright motorer på hver 2500 hk.

Senere versioner, deriblandt 1049C, som KLM nu får leveret, har 4 Wright Turbo-Cyclone motorer på hver 3250 hk og dermed væsentligt forøgede præstationer. 1049A er en militær udgave, B en fragtmaskine, og D og E er de samme som B og C, men forstærket med henblik på en senere forøgelse af fuldvægten fra den nugældende på godt 60 tons til 68 tons ved indbygning af turbinemotorer. Der er således mulighed for at »strække« typen endnu videre.

Super Constellation er ikke helt så stor som Boeing Stratocruiser, men som en nyere type mere effektiv og økonomisk. Sammen med DC-7, der som bekendt ikke er kommet i tjeneste endnu, kan den betegnes som den yderste udvikling af de store langdistance-trafikmaskiner med stempelmotorer.

Hvad motorerne angår, er disse de såkaldte »compound«-motorer, d. v. s. sammensatte motorer, der består af en alm. 18-cylindret luftkølet motor, som er forsynet med tre små turbinemotorer. Disse udnytter energien i udstødsgassen og fører den til krumtapakslen. Herved opnås et mere ydedygtigt motoraggregat, der også i brændstofforbrug er mere økonomisk.

»Electron«, en søstermaskine til den Lockheed Super Constellation, der blev præsenteret i København. Takket være sine elegante linier virker maskinen ikke så stor, som den er.

Med Super-Connie over Nordsjælland

Vi stiftede første gang bekendtskab med Super Constellation under et besøg hos Lockheed for to år siden (FLYV 2/52, side 19) og havde nu lejlighed til at prøve KLM's PH-TFU »Photon« (hele KLM's serie får navne fra kærnefysikken) på en tur på en god halv time over Nordsjælland.

Efter at den 34,7 m krop er blevet opdelt i et antal kabiner, virker den ikke så enorm mere, men fra agterkabinen er der alligevel et meget langt kik ud til førerkabinen. Maskinen kan indrettes for fra 47 til 94 passagerer, og den udgave, KLM får, er meget elastisk indrettet, således at den kan bruges til 3 forskellige klasser på een gang, om det skal være, med forskellige passagerantal. Under vor flyvning var den indrettet til 59 passagerer på 1. klasse. Den er naturligvis smagfuldt og bekvemt udstyret. De store vinduer giver et fint udsyn, når man sidder foran eller bag ved planet.

Vi kørte ud til den yderste ende af bane 12, og trukket af de fire Curtiss Electric propeller accelererede maskinen hurtigt, kom i luften og steg i et stejlt venstresving ud over sundet, hvorpå vi fortsatte over Københavns og få minutter efter rundede Kronborg.

M. h. t. støj og vibrationer forekom maskinen ikke anderledes end andre moderne trafikluftfartøjer, og man kan formodentlig ikke nå længere, så længe man bruger stempelmotorer. Kun turbine- og reaktionsmotorer kan blive endnu mere lydløse og vibrationsfri.

Mens de mange passagerer drak champagne og spadserede rundt i kabinerne, gled det nordsjællandske høstlandskab hurtigt forbi under os. På tilbagevejen forbi Skovlunde passerede vi en Auster, der fløj hastigt baglæns! Således så det i hvert fald ud, for Connien spadserer jo en del hurtigere.

Så gik det ned på bane 22 i Kastrup med hurtig opbremsning af de vendbare propeller, og turen var forbi.

Et virkeligt indtryk af en sådan maskine får man naturligvis kun på en lang tur, men demonstrationsturen gjorde et godt indtryk.

Takket være den forøgede hastighed spares der nogle få timer i flyvetid på de lange ruter, f. eks. 4 timer til Tokio; men på grund af maskinens større rækkevidde spares mellemlandinger, hvorfor den samlede besparelse på Tokioturen er ialt 11 timer. Derfor er disse sidste stempelmotor-maskiner alvorlige konkurrenter til de første jettrafikmaskiner.

*

Data for 1049 C

Spændvidde 37.5 m, længde 34.7 m, højde 7.6 m, planareal 153 m². — Tomvægt 33,0 t, fuldvægt (start) 60,5 t, (landing) 50.0 t.

Maximumfart ved 50 tons i 6 km højde: 604 km/t. Rejsehastighed ved 50 t. i 7 km højde ved 75 % motorkraft: 532 km/t. Stallingfart ved landing: 160 km/t. Stigeevne ved jorden ved 60,5 t: 5.8 m/sek.

Største rækkevidde med fulde tanke (næsten 25.000 liter) uden reserver og i 3 km højde: 7.800 km. Benzinforbrug 1800 liter i timen.

En række Super Constellations under færdigmontage hos Lockheed i Burbank, Californien.

Sikker fart med
SHELL AVIATION

Den 12. august kom verdens største passagermaskine K. L. M.'s Super Constellation til Kastrup Lufthavn på præsentationsbesøg med repræsentanter for presse, radio og film samt Hollands blomsterdronning.
Den gigantiske »flyvende Hollænder« vejer 34 ton og præsterer med sine 34.000 HK en gennemsnitsfart på 550 km/t.

SHELL

Sommerens udvekslingsrejser

KDA's gæster fra USA og Canada på rundtur i Danmark. — Begejstrede breve fra de danske holds strålende sommerferie hinsides Atlanten.

KONGELIG Dansk Aeroklub havde atter i år glæde af den udveksling mellem flyveinteresserede unge fra USA, Canada og Danmark, der nylig har fundet sted. Aeroklubbens amerikanske gæster ankom til Københavns Lufthavn, Kastrup, lørdag den 25. juli, og det var oberst *William H. Trachsel* (USAF), oberst *Vee L. Phillips* (CAP), som var ledere for kadetterne *Ronald L. Cone* (Kansas), *Dan J. Kraut* (Montana), *Edward K. Markie* (Michigan), *Robert L. Radelat* (Louisiana) og *Robert P. Smith* (New Jersey). Den 3. august modtog Aeroklubben de to canadiske kadetter *Edward Schafer* og *David Wills*.

Da tanken ved udvekslingen skulle være at lære landenes befolkning at kende, var de unge amerikanere og canadiere under hele deres ophold i Danmark gæster i private hjem, og Aeroklubben havde i så henseende en udmærket hjælp med indkvarteringen i København fra *World Friendship Association*, som ved disse linier bedes modtage en tak for den ydede assistance.

Belært af erfaringer havde KDA lagt et program, som var mindre anstrengende end de foregående år, og dette vakte meget stor tilfredshed hos vore gæster. Der var flere dage, som gæsterne havde til fri disposition. Det lagte program blev iøvrigt gennemført programmæssigt, og når det i det hele taget var muligt at gøre programmet så indholdsrigt som tilfældet var, skyldes det en fortrinlig hjælp fra flyvevåbnet, Fyens Flyveklub, Århus Flyveklub, Svæveflyveklubben Aviator, Ålborg, Ålborg Flyveklub, Frederiksborg Amts Flyveklub, mejeriejer *E. Boel*, godsejer *Tillitz-Oxholm*, Rosenfeldt, direktor *Fr. Bay* (Tommerup Hørfabrik), SAS og alle kvarterværterne landet over. Uden hjælp og godt samarbejde er et arrangement af denne art uigennemførligt. Sidst men ikke mindst bringer aeroklubben en tak til stud. polyt. *Per Bach*, der var en udmærket rejseleder for vore udenlandske gæster.

Efter nogle dages ophold i København, hvor kadetterne havde den oplevelse at blive modtaget af overborgmester *H. P. Sørensen* på Københavns rådhus, og hvor de bl. a. besøgte SAS's flyveværft og var SAS's gæster ved en frokost i lufthavnen, blev de fløjet til flyvestation Avnø, hvor chefen, oberstløjtnant *E. Meincke* sørgede for, at de tilbragte nogle fornøjelige og inholdsrige dage sammen med danske flyverkadetter. De fik bl. a. lejlighed til at besøge mejerieier Boels store virksomhed, de besøgte Holmegårds Glasværk, og de var gæster hos godsejer Tillitz-Oxholm på Rosenfeldt.

Fra Avnø gik turen ad luftvejen til Odense, hvor Fyens Flyveklub var værter, og hvor gæsterne bl. a. var på biltur til Svendborg med påfølgende lille sejltur til Troense. Næste dag fortsattes ligeledes ad luftvejen til Århus, hvor Århus Flyveklub var vært og bl. a. havde arrangeret en pragtfuld biltur over Silkeborg—Dollerup Bakker til Viborg Domkirke. Men de så meget mere end dette under besøget i den jydske hovedstad. Efter et par dages forløb fløj hele holdet til Ålborg, hvor svæveflyveklubben Aviator og Ålborg flyveklub havde tilrettelagt og sørgede for gennemførelse af et program, som bl. a. omfattede en badetur til Løkken og flyvningerne med en 2G. Rejsen tilbage til København skete som gæster hos Det Forenede Dampskibsselskab på en dagssejlads med »H. P. Prior«. For de unge amerikanere og canadiere var dette en meget stor oplevelse, idet de fleste for første gang prøvede en sejltur med et stort skib.

Så var der atter et par dages ophold i København, inden hjemrejsen fandt sted, og en af dagene blev benyttet til en biltur i Nordsjælland (Kronborg, Fredensborg og Frederiksborg Slot) som gæster hos Frederiksborg Amts Flyveklub og direktor *Sylvest Jensen*.

Inden vore gæster rejste, takkede de Aeroklubben mange gange for den store oplevelse, som opholdet i Danmark havde været for dem, og de bad om, at denne tak måtte bringes videre til alle de personer og institutioner, som de havde været i berøring med. »Vi har fået et uudsletteligt minde for hele livet«, sagde de alle som een, »vi har lært et smukt land at kende, og vi har kun mødt glade og tilfredse mennesker. Bare vi dog kunne komme igen —«.

Den danske konsul, T. Schultz, sammen med Niels Axel (t.v.) og Finn Nielsen (t.h.) ved ankomsten til Montreal den 4. august.

Brev fra det danske hold i USA.

Wichita, Kansas, den 5-8-53.

Den 24. juli kl. 0900 startede vi med en DC-3 fra Kastrup. Vi fløj til Amsterdam for at tage det hollandske hold med til Frankfurt, der var samlingsstedet for alle de europæiske deltagende landes hold.

I Frankfurt mødte vi alle de amerikanske CAP-kadetter, der skulle på besøg rundt om i Europa. Vi talte en del med dem, der skulle til Danmark. Da vi først skulle afgå til USA næste dags eftermiddag, blev der arrangeret en bus-rundtur i den bombehærgede by Frankfurt.

Den 25. kl. 1715 afgik vi med en DC-6 tilhørende MATS. Mellemlandingen var på Azorerne, hvor vi desværre ankom midt om natten. Vi var der 3 timer; men fik naturligvis kun et meget vagt indtryk af øerne.

Vi ankom til de store muligheders land den 26. og landede på National Airport ved Washington D.C. Tolden kom vi meget hurtigt og smertefrit igennem og blev omgående kørt over på den anden side af Potomac-river til Bolling AFB, hvor vi blev indkvarteret for de 3 dage, vi var i Washington D.C. Temperaturen var, hvad vi på dansk kalder ulidelig; men vi tilbragte nogle herlige dage her, og så alle de kæmpestore mindesmærker, kunstmusæet og luftfartsmusæet og meget andet. Sidste aften var vi inviteret ud til Andrew's AFB til dinnerdance. Foruden de 17 udenlandske nationers

De heldige fotograferet i Kastrup. T. v. det danske hold til USA (John Brinck, Ditlev Jensen, Geert Kuhnmünch, H. J. Simonsen og Ole Korsholm) med kaptajn Foltmann og de to ledere, kaptajn Birkhede og fabrikant Svend Skou. I midten canadierne David Wills og Edward Schafer. Til højre det amerikanske hold, oberst Trachsel, Per Bach, oberst Phillips og kadetterne Markie, Smith, Cone, Radelat og Kraut.

kadetter var der indbudt ca. 125 søde unge piger. Det var en herlig aften!

Den 29. gik turen videre til vor værtssted Kansas. De 5 første dage boede vi på Wichita AFB. Det er her Boeing bygger 1 stk. B-47 om dagen! Bogstavelig talt hele døgnet rundt starter og lander her et fly hvert ½ minut!

Vi har været på besøg hos Beechcraft og Boeing, sidstnævnte fabrik beskæftiger 27.000 personer alene i Wichita! Desuden har vi set olieboring samt forskellige fabriker og værker. Naturligvis har vi også set et par base-ball kampe og været i svimmingpool; sidstnævnte kan nok være nødvendigt, da temperaturen her er 40° celcius i skyggen!

Een af de bedste dage var en udflugt til en stor sø 30 km udenfor byen. Her havde vi bl. a. lejlighed til at stå på vandski. Den allerbedste dag var vel nok den dag, vi fløj 700 km vestpå til Colorado springs, så de berømte »seven falls« og var oppe i Rocky Mountains ca. 3000 m over havet. Det er den slags oplevelser, man aldrig glemmer!

Desuden har vi været til nogle større eller mindre parties, besøgt mange forskellige sjove restauranter, set og prøvet meget andet, som det her vil føre for vidt at komme ind på.

— Endnu har vi tilbage af vor amerikatur to dage i Wichita, fem i New York og slutter af med to dage i Paris. Vi føler det, som har vi været her et par måneder, og kan stadig ikke fatte, hvorfor vi har det så godt.

Skulle der til næste år ikke melde sig nok ansøgere til amerikaturen, melder kaptajn Birkhede, de fem kadetter og undertegnede sig igen! *Svend Skou.*

*

BREV FRA CANADA

Sarnia, d. 9. august 1953.

Vi kom til Montreal tirsdag den 4. august kl. 1020, lokal tid. Vi landede på Dorval airport, hvor der var officiel modtagelse med bl. a. den danske ambassadør. Det hele blev filmet og optaget på stålbånd. Derfra blev vi kørt i bus til Lachine, som er en R.C.A.F.-station nærved; der blev vi indkvarteret for natten. Det regnede hele dagen, så vi kunne ikke foretage os andet end at bade i en swimmingpool og gå i lejrens biograf om aftenen. Onsdag morgen fløj vi i to DC-3'er fra Dorval til Toronto; det var en herlig tur, vejret var fint, så vi kunne se en masse. I Toronto spiste vi lunch på en kinesisk restaurant; vi spiste med pinde og fik lov til at beholde dem som souvenir. Fra Toronto kørte vi i bus nedenom Lake Ontario til Sct. Catarines, hvor vi mødte vore værter. Finn og jeg blev indkvarteret hos en hr. *Christensen,* som var dansk, men havde været i Canada i 25 år. Han havde sin egen fabrik, og han var en stor mand i byen; alle så op til ham. Om aftenen kørte vi i en af hans biler ud til et Drive-in-theater; det var morsomt at prøve det.

Næste dag var vi ude og se Niagara Falls; det var meget interessant. Vi var inde i en ferskenplantage, hvor vi måtte spise lige så mange ferskner, vi ville, — og det gjorde vi. Senere på dagen så vi en Coca-Cola fabrik. Om aftenen så vi Niagara med lys på; det var endnu flottere at se. Om aftenen var vi til middag på en restaurant; det var byen, der gav. Borgmesteren og andre repræsentanter for byen var der. Inden vi tog hjem igen, fik vi alle udleveret en kuvert med 5 dollars; det var flot. Næste morgen kørte vi i bus via London til Sarnia, som ligger ved floden Sct. Clair, som skiller U.S.A. og Canada. Så vi har altså også lige været i U.S.A. Vi har haft en dejlig weekend her i Sarnia med god mad, badeture og dans om aftenen.

På mandag kl. 10 starter vi herfra til Algonquin Park, som ligger ca. 800 km herfra. Der skal vi ligge i telt i tre dage; det bliver dejligt med lidt hvile efter alt det vi har set og hørt i de få dage, vi har været her. Det er et land med fremdrift i, og der er plads til mange flere, og alle siger, at det er unge mennesker som os, de mangler; så vi tænker så småt på at rejse herover igen engang for at blive her. Der er virkelig chancer for at komme frem og blive til noget.

Vi har det som sagt ubeskriveligt godt; ord kan slet ikke beskrive det.

Niels Axel.

Det amerikanske luftvåbens orkester i København som KDA's gæster

Koncerter i radiohuset og Tivoli

U.S.A.F. orkester, som er på en to måneders tourne i Europa, besøgte i forrige måned København, hvor det gav to overordentlig vellykkede koncerter. Orkestrets besøg i Danmark kom i stand på initiativ af kulturattacheen ved den herværende amerikanske ambassade, Mr. *Michael Weyl* og redaktør *Povl Westphall,* der forespurgte KDA, om aeroklubben kunne tænke sig at ville påtage sig hele arrangementet ved besøget i Danmark. Efter at have haft et møde med statsradiofonien, der beredvilligt gik ind på at støtte sagen, erklærede KDA sig parat til at ville forestå hele arrangementet. Der blev endvidere forhandlet med Tivoli, der var lige så ivrig for at få besøget i stand, og resultatet blev, at KDA i første omgang kunne udsende en meddelelse til pressen om, at aeroklubben i samarbejde med statsradiofonien og under protektion af hs. kgl. højhed *Prins Axel* ville arrangere en koncert i radiohusets koncertsal den 4. august og i Tivoli den følgende aften, og at hele overskuddet ville tilfalde Foreningen Danske Flyveres hjælpefond.

Det 90 mand store orkester kom til København fra Edinburgh den 4. august ved middagstid, flyvende i tre Fairchild C-119 Packet. Efter modtagelsen i lufthavnen var alle mand inviteret til frokost hos Hammer, hvor SAS var vært, og derefter gik turen pr. bus til hotellerne i København og radiohuset.

Koncerten om aftenen, hvoraf første halvdel blev transmitteret, blev en meget stor succes. Radiohusets koncertsal var fyldt til sidste plads, og bifaldet syntes ingen ende at ville tage, da dirigenten, oberst *George S. Howard,* sluttede af med den danske og den amerikanske nationalsang.

Onsdag den 5. august var hele orkestret inviteret til frokost på Tuborg, hvor KDA's næstformand, direktør *Einar Dessau,* tog imod gæsterne. Om aftenen blev der først givet koncert i den stopfyldte glassal, og efter pausen flyttede orkestret over på kunstnerplænen, hvor en mangetusindtals skare hyldede de amerikanske flyveres orkester.

Desværre måtte orkestret allerede flyve fra København den 5. august, fordi nye aftaler kaldte andre steder i Europa. KDA ville nemlig gerne have haft orkestret til at spille andre steder i landet; men da dette som nævnt var umuligt i denne omgang, vil KDA forsøge, om det ikke er muligt en anden gang at få U.S.A.F. orkestret til at besøge f. eks. Århus, Ålborg og Odense.

Medlemmer af det store harmoniorkester ved modtagelsen i Københavns lufthavn. Det uhyre alsidige orkester spillede ved koncerterne både jazz og symfonimusik og omfattede også et sangkor.

VELLYKKET SOMMERLEJR TRODS DÅRLIGT VEJR

I år afholdtes den årlige modelflyvelejr for første gang i Odense lufthavn, hvor forholdene er betydelig mere komfortable end på Vandel, hvor man har været de sidste år.

Lejren varede seks dage, og allerede søndag den 2. august ankom de 52 deltagere og var således klar til at påbegynde konkurrencerne straks efter lejrens åbning mandag.

I lighed med DM blev det besluttet at afvikle så mange som muligt af konkurrencerne tidligt om morgenen og om aftenen, hvor der ikke er termik, og hvor vinden i reglen er svagere, så man undgik de mange bortflyvninger, og derfor blev deltagerne vækket nogle morgener kl. 0530.

Konkurrencerne med svævemodel A1 og A2 var i år særlig interessante derved, at man for første gang afviklede en konkurrence efter de nye 1954-regler, hvor man bruger 50 m højstartsnor og til gengæld har fem perioder mod før tre. Herved bortelimineres virkningen af een uheldig start, og man får et bedre indtryk af deltagernes virkelige standard. Desuden opnår man, at modellerne ikke flyver så langt væk, og således viste lejren, at man udmærket kan afholde et stævne med ca. 25 deltagere med en periodelængde på tre kvarter. Det bliver altså muligt at nå at flyve en distriktskonkurrence på en dag.

Resultaterne for de fritflyvende modeller var ret middelmådige, hvilket dog, til deltagernes undskyldning, skyldtes det uheldige vejr. Der blev f. eks. fløjet to perioder A2, mens vinden blæste 12—14 m/sek., og der var derfor en ret stor havariprocent, hvilket dog også skyldtes deltagernes uvanthed med flyvning i stærk vind. En ting som distriktskonkurrencer bør ikke aflyses, fordi der er udsigt til en smule luft, idet en modelflyver, for at være velkvalificeret, bør kunne flyve i al slags vejr.

Resultaterne blev, at *Bendt Møller,* Slagelse, vandt A1 med 487 sek., og A2 vandt *Bent Colvig Jensen,* Holbæk, med 518 sek. To Gentoftefolk, *Mogens Busse* og *Erik Nienstædt* vandt henholdsvis C og D med 117 sek. og 400 sek. *Steen T. Nielsen* fra Århus fløj 144 km/t og vandt hastighedskonkurrencen, mens *Jørgen Kibsgård* fra Nykøbing M. vandt kunstflyvning med 176 points.

Om lørdagen var Per Weishaupt kommet til stede for at uddele præmierne og ligeledes overrakte salgschef *Stilling* KLM-pokalen for den fineste model til *Jørgen Ingerslev Andersen* fra Århus. Pointskonkurrencen blev vundet af Steen T. Nielsen og holdkonkurrencen af et hold fra Agaton.

Per Heymann Andersen.

Tre billeder fra Odense lufthavn. Øverst Jørgen I. Andersen med den A2, der vandt KLM-pokalen. Dernæst Erik Nienstædt fra Gentofte, og nederst starter Paul Kirkebjerg fra Slagelse på hjemturen med fuld oppakning.

ET DRAMATISK FALDSKÆRMSUDSPRING

Poul Hansens egen beretning om udspringet i Kattegat ved Liseleje den 11. juli

KLOKKEN 1530 startede *Evald Holtz* og ego fra Nr. Herlev flyveplads med kurs mod Liseleje, hvor det var hensigten at foretage et faldskærmsudspring i Kattegat. Forud for dette var det aftalt, at udspringet skulle foregå så tæt land som muligt; ydermere skulle der befinde sig en del både, der kunne komme hurtigt til assistance, dels for at optage skærmen, da den, så snart den er våd, er i stand til at synke indenfor ca. 15 til 20 sekunder, og dels i tilfælde af at noget skulle gå galt. Vi havde aftalt, at den ene båd skulle cirkle rundt, og de andre både skulle befinde sig i en linie efter vindretningen med ca. 100 meters mellemrum; vi skulle så benytte den båd, der cirklede rundt, som vores markeringspunkt, og ifølge dette skulle man altså lande indenfor rækkevidde af en af bådene.

Da vi ankom Liseleje 1550, passerede vi i lav højde forbi molen, hvorefter vi straks tog højde for at komme op til udspringshøjden, der var sat til 400 meter. Under os bemærkede vi en del bundgarnspæle; disse måtte vi selvfølgelig passe på, men efter vindretningen var der ingen chancer for at ramme dem. Udstyret jeg var iført, bestod af en rygskærm samt en reserveskærm; endvidere er svømmevest, der var oppustet fra starten. Endvidere medbragte jeg en vandtæt sæk, som det var hensigten straks efter udløsningen af den store skærm at anbringe den lille skærm i, og således forhindre den i at blive våd.

Vi havde nu nået vores højde, og der blev gjort klar til udspring. Jeg kom fint ud fra maskinen, og efter at have faldet i nogle få sekunder, udløste jeg den store skærm. Ved udløsningen mærkede jeg et pres, der fuldstændig tog vejret fra mig, ganske som man tager en mand og klemmer ham haardt om livet bagfra. Det mørknede for mig; så husker jeg, at jeg pludselig arbejdede med at få den lille skærm løsnet, hvad der også lykkedes, og vel anbragt i sækken. Straks efter skimtede jeg havet som en sort masse nærme sig; jeg kom i det med en god fart og må i dette have slugt en masse vand. Jeg husker, at jeg holdende sækken i den venstre hånd forsøgte at frigøre mig fra den store skærm. Havde det været en Quick release, havde det sikkert også lykkedes. Men på denne skærm var der karabinhager, og disse pressedes hårdt mod kroppen; jeg havde et valg, og det var at give slip på den lille skærm og lade den gå til bunds, og derefter frigøre mig fra den store og således også miste denne. Vinden havde et godt tag i skærmen, og jeg blev trukket henover vandfladen; jeg forsøgte at hjælpe til med dette. Sækken med skærmen, som jeg holdt i den venstre hånd, virkede som en bremse og var trættende at holde; men jeg var fast besluttet på ikke at miste denne.

Til sidst blev det for meget, jeg havde næsten ikke flere kræfter i behold og var klar over, at nu måtte jeg lade begge skærme gå til bunds. Nu mærkede jeg pludselig, at jeg havde fået nogle liner omkring mine ben. Dette vidste jeg, at det var den værste fælde, jeg kunne komme i, samtidig opdagede jeg pludselig, at skærmen var blevet våd og begyndte at lægge sig på vandet.

Jeg var nu klar over, at det kun drejede sig om sekunder, førend den ville synke; jeg erindrer, at jeg nu så bådene komme, og også at jeg har givet dem et praj om at skynde sig. Derefter er jeg fuldstændig passeret bort for nogle minutter. Det næste, jeg husker, er stemmer langt borte, og da jeg kommer lidt til mig selv, opdager jeg, at de er ved at løsne snorene fra mine ben. Jeg forsøger at rejse mig; men endnu er mit legeme helt svagt. Da vi når ind til molen, er jeg nogenlunde klar, og efter at have fået en cognac, begyndte jeg nogenlunde at genvinde fatningen.

Poul Hansen.

THE Royal Navy, which has to maintain sea communications, regards counter-measures to the submarine threat as of first importance. Much of the new anti-submarine equipment is specialised, and demands unique capabilities and characteristics from the aircraft employed. To cover this feature of defence the Fairey Gannet is in super-priority production, and has also been ordered for the Royal Australian Navy.

FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

MERE OM SVÆVEFLYVERNES DM

262 starter, 92 timer og 2300 km opnået trods det ugunstige vejr i Herning

Svæveflyvepræstationer i Danmark må bedømmes anderledes end i mere egnede lande

JULIVEJRET er ikke godt for svæveflyvning, det viser snart mange års erfaringer. Vi har haft et fint svæveflyveforår og været særligt heldige med søndagene; men når vi holder DM og skole hele juli måned, er det galt. Vi har altid holdt på, at der i det mindste er nogle gode dage ind imellem i det ustadige danske vejr. Men det *er* faktisk ikke mange.

DM-udvalget ville helst have holdt konkurrencen i juni, hvis vejrstatistik er god; men man turde ikke gøre det a. h. t. folks ferier. Men det må man nok tage op til fornyet overvejelse næste gang.

Absolut set er præstationerne og resultaterne små, men i forhold til vejret er de fine. I almindelighed må man vurdere svæveflyvninger i Danmark væsentligt højere end f. eks. i Tyskland, Frankrig for slet ikke at tale om Texas eller Rusland.

Ved en konkurrence er forholdene imidlertid nogenlunde ens for alle deltagerne, og selv om der i nogen grad er held og uheld med i spillet, så jævnes det noget ud af, at der flyves et vist antal dage.

Erfaring vandt over træning

Der er ikke tvivl om, at resultatlisten stort set giver et rigtigt billede af forholdene. *Cowboy* og *Feddersen* lagde sig sikkert i spidsen fra starten og holdt sig der i den samlede placering, selv om de ikke var i toppen hver dag. Cowboy var således henholdsvis nr. 1, 1, 4, 5 og 2 og Feddersen nr. 1, 5, 1, 3 og 4.

Michaelsen overraskede ved at tage tredjepladsen fra *Sejstrup* og ved endda at true Feddersen. Men de yderst vanskelige flyveforhold var gunstige for Mü'en. Det var jo i virkeligheden ikke hastighedskonkurrencer, men drejede sig blot om at holde sig oppe og gennemflyve ruten.

Det var tydeligt nok erfaringen, som sejrede over træningen. Cowboy og Feddersen havde så godt som ikke fløjet i år før DM. Det havde de to andre derimod, endda i konkurrenceområdet. Sejstrup havde endda 40 timer i år før DM! Men medens Feddersen i 1951 havde frit spil, så var der virkelig kamp om toppladserne i år.

Tyr fik lidt mere ud af det denne gang og kom en placering opad i forhold til 1951. *Dyhr Thomsen* ville have været med i topgruppen, hvis han havde haft noget bedre end en Baby. Han blev henholdsvis nr. 9, 2, 8, 5 og 4 og lagde to Olympia'er bag sig. *Friis* og *Hende* skuffede noget. De fik ikke alt for meget ud af deres Olympia'er; men undertegnede skånede dog Hende for som i 1951 at blive nr. sidst. Både materielt, trænings- og erfaringsmæssigt var jeg prædestineret til at blive nr. sidst (jeg nåede først min 50. svævetime ved DM — på 12 år); men de tre dage, hvor jeg kom fra pladsen, blev jeg dog nr. 6, 6 og 4, og det var både sjovt og lærerigt at være med.

Distancerne

Et blik på kortet viser, at der kun blev udført få lange flyvninger. Ialt blev der fløjet knap 2300 km konkurrence. Det er godt 50 % mere end i 1951; men da vi dels havde en dag mere, dels gennemgående bedre planer, kan det ikke fejres som noget større fremskridt.

Nu stræbte man af økonomiske grunde ikke efter flest mulige kilometer. Der blev

Flyvningerne under DM. En lille tværstreg nær landingsstedet betegner målflyvning. Flyvningerne, der er ført helt ind til Herning, betegner returmålflyvninger.

dog udført 7 flyvninger over 100 km, og det er mange i betragtning af, at der i årene omkring 1953 kun er udført 20 (se kortet i FLYV nr. 7). Foruden disse var der kun 6 over 50.

Derimod ville man gerne have fløjet hastighed til angivet mål, men det valgte mål og det forhåndenværende vejr stod i et sådant forhold til hinanden, at der faktisk ikke kunne blive tale herom. Cowboy fløj 35 km/t til Kirstinesminde og Michaelsen 41 til Randers.

Den sidste dag med returflyvningen til Silkeborg, hvor hastighederne på grund af modvind den ene vej må blive lavere, opnåede Michaelsen 21 og Cowboy kun 15 km/t.

Hastighed på trekantbane kunne der ikke være tale om at forsøge.

Som i de fleste andre lande havde vi på forhånd opgivet at give points for højdevinding. Barograferne var blot med for at kontrollere, at ingen fløj skyflyvning. Apropos skyflyvning, så må også dette forbud tages i betragtning ved vurdering af resultaterne.

Ved moderne svæveflyvekonkurrencer ser man bort fra højdevindingen som et mål i sig selv og betragter den som et middel til at opnå distance og hastighed, hvorfor man kun giver points for disse kategorier.

Som helhed må man vel sige, at vi trods de ugunstige vejrforhold fik en god konkurrence med gode resultater ud af det. Man skal ikke kimse ad distancer under 50 km. Det skal jeg indrømme at have gjort hidtil, da jeg ikke selv havde fløjet under 50; men det kan faktisk også være præstationer at flyve 30 og 40. Der er blot det at sige, at hvis man vil have sine 50 km til sølvdiplom, så skal man ikke gå på strækt i sådant vejr, som vi var tvunget til at flyve i ved DM — men her var det jo ens for alle.

Næste DM

Det skal fastslås, at vi meget hurtigt har lært at organisere konkurrencer. Organisationen var god, og alt klappede fint. Endvidere var der i år så mange i ledelsen, at ingen af disse var så overbelastede som i 1951, men også fik tid til at holde lidt ferie.

Der kunne godt være anvendt flere hjælpere. 3 pr. hold ville ikke være for meget. Men hvordan vi skal få hjælpere med næste gang, er svært at sige, for de fik ikke meget flyvning denne gang. Det er heller ikke normalt ved konkurrencer. Ved VM kommer hjælperne som regel slet ikke i luften.

Men selv om en konkurrence med hold vil være mindre værdifuld end en individuel konkurrence, skal man måske overveje at indføre det, således som man har det i England, hvor der er 2—4 piloter pr. plan. Så vil vi måske lettere kunne få flere klubber med (her var vi kun 5 af vore 27 klubber), og så kunne et større antal svæveflyvere få fornøjelsen af at flyve konkurrence. Man har nu engang så langt mere ud af at svæveflyve, når man kommer væk fra sin egen flyveplads og har bestemte mål at stræbe efter og kan sammenligne sig selv med andre.

En anden mulighed er at holde konkurrencer sammen med de øvrige nordiske lande for at få deltagelse nok.

Flyvevåbnets hjælp

Det var godt, at flyvevåbnet deltog, for ellers havde vi ikke været nok til et DM. Og vi er også flyvevåbnet stor tak skyldig for at levere en KZ VII til starterne og for at dispensere fra højdebegrænsningen omkring Karup.

Vi er også Herning by, Herning luftfart og Herning Flyveklub tak skyldige for den hjælp, der blev ydet arrangementet.

Der blev ialt fløjet 262 starter, hvoraf 100 konkurrencestarter. 146 af starterne var i flyslæb. Flyvetiden er opgjort til 68½ time i konkurrencen og 24 t. med hjælpemandskab o. lign.

P. W.

Koncentration om teknik

Den tid er forlængst forsvunden, da en lufthavnstankvogn var en ladvogn belæsset med benzindunke. Flyvemaskinernes udvikling har medført, at tankningen af dem kræver tankvogne med en teknik, der gør dem specielt egnede til dette formål. Store pumpehastigheder, mikrofiltering og nøjagtig udmåling af store mængder ad gangen er faktorer, der har været bestemmende for lufthavnstankvognens konstruktion i dag.

Billedet viser, hvorledes brændstofslangen ved en særlig koblingsmekanisme fastgøres til „Comet"-ens brændstoftank gennem undersiden af flyvemaskinens vinge.

Denne særlige teknik er kun et enkelt eksempel på de krav, der stilles til materiellets indretning og konstruktion.

Der ligger et årelangt forsøgsarbejde bag en sådan enkelt konstruktionsdetaille, som findes på de grønne og gule tankvogne fra B. P. A. S., og som sætter dem i stand til at imødekomme de krav, der stilles ved tankning af de mest moderne luftfartøjer.

AVIATION BP SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . SCT. ANNÆ PLADS 5 . CENTRAL 5455

USA vandt alle verdensmesterskaberne i England

Tre deltagere med hver tre maximumsflyvninger måtte flyve en fjerde runde i termikken på Cranfield for at afgøre mesterskabet

DEN 31. juli mellem kl. 14 og 17 samledes deltagerne i det meget fornemme Londonderry House i London. Der var ialt ca. 100 deltagere fra 21 forskellige lande. Der var 60 deltagere i wakefieldkonkurrencen og 49 i konkurrencen med fritflyvende gasmotormodeller. Nogle enkelte deltog således i begge konkurrencer.

Efter at have hilst på hinanden og indtaget en lille forfriskning blev vi kørt ud til Cranfield, hvor vi blev indkvarteret under de bedst tænkelige forhold. Hver mand havde således sit eget værelse, og maden, vi fik, var efter engelske forhold meget god.

Vejret viste sig under hele stævnet fra sin bedste side: ganske svag vind og en del termik midt på dagen.

Lørdag den 1. august blev brugt til kontrol af modellerne og til trimning.

VM med gasmotormodeller

Søndag blev konkurrencen for fritflyvende gasmotormodeller fløjet fra kl. 10 til 18, afbrudt af en middagspause fra 1230 til 1400. I første periode var der syv maximumflyvninger. Efter anden periode var det imidlertid af de syv kun *Kneeland,* USA, som fik max. igen, og han førte således konkurrencen med 600 sek. mod englænderne *Buskell,* der havde 585, og *Fuller* med 556 sek.

I sidste periode fik Kneeland max. igen og havde dermed vundet verdensmesterskabet med 900 sek. Fuller blev nr. 2 med 798 og italieneren *Vidossich* nr. 3 med 774 sek.

Holdkonkurrencen blev ligeledes vundet af USA med 38 min. 47 sek. England blev nr. 2 med 35 m. 49 sek. og Italien nr. 3 med 32 m. 17 sek.

Svenskerne var uheldige med deres dieselmodeller, og bedste skandinav blev finnen *Partinen,* der blev nr. 15 med 679 sek.

Der var mange fine flyvninger, og især havde amerikanernes modeller en meget fin stigning. Deres modeller var sikkert også de bedst konstruerede og byggede, så det var absolut fortjent, at de vandt.

Spændende finale i Wakefield efter masser af maximum-flyvninger

Mandag den 3. august blev VM i Wakefield fløjet i samme tidsrum. Det blev alle tiders wakefield-konkurrence. Allerede i første periode var der 30 maximumflyvninger, og ialt godt en trediedel af konkurrencens flyvninger var over de 5 minutter.

Efter anden periode var der seks, der havde to gange maximum, nemlig svenskerne *Håkånsson* og *Moberg,* amerikaneren *Foster,* fru *Sämann* fra Tyskland, den kun 15-årige *H. O'Donnell* fra England samt argentineren *Scotto.*

I tredie periode var Scotto den første, der fløj max. igen, men Foster og Donnell fulgte snart efter.

Og nu fulgte den mest spændende afslutning, man hidtil har haft på en wakefieldkonkurrence: Scotto, O'Donnell og Foster skulle flyve en fjerde start med ubegrænset tid. Deres starter skulle foregå inden for de samme tre minutter, for at vejret skulle være det samme for dem alle.

Scotto startede først, men fik kun 2 min. 24 sek. Så fulgte Foster med en fænomenal flyvning på 7 min. 25 sek. Alles øjne var nu rettet mod O'Donnell, der trak motoren op for anden gang efter at have knækket to strenge på den i første optræk. Der var ikke tid til at skifte motoren ud, så han bandt strengene sammen og trak koldblodigt motoren helt op igen. Den holdt, og han fløj fint 6 min. 20 sek., men det var ikke nok til at slå Foster.

USA vandt således også Wakefieldpokalen, og de vandt tillige pokalen for bedste hold med 44 min. 01 sek., fulgt af England med 43 min. 19 sek., Sverige med 43 min. 01 sek. og Italien med 41 min. 41 sek.

Danmarks indsats

Jeg selv var som sædvanlig forfulgt af uheld og blev nr. 35 med 619 sek. Første start fejlstartede jeg og fløj kun 121 sek. med reservemodellen. I anden periode fik jeg max. og kom nu et godt stykke op på resultatlisten. I sidste start knækkede motoren, medens jeg trak den op. Det var håbløst at reparere kroppen (jeg havde 20 min., til konkurrencen var forbi). Kroppen fra den fejlstartede model kunne imidlertid i nødsfald bruges, så jeg monterede planerne på den og foretog en trimflyvning.

Med denne model lykkedes det mig mærkværdigvis at flyve 188 sek., hvilket gav mig pladsen som nr. 35.

USA vandt også i øldrikning

Efter konkurrencen samledes alle deltagerne til en meget fornem middag, hvor der blev holdt taler af forskellige repræsentanter for FAI og SMAE, lige som en deltager fra hvert land fik ordet for en kort bemærkning.

Efter middagen var der præmieuddeling. Amerikanerne blev hilst med stort bifald, da de var oppe at hente deres 4 pokaler. Hver deltager fik en meget smuk skål med dronning Elisabeth's portræt.

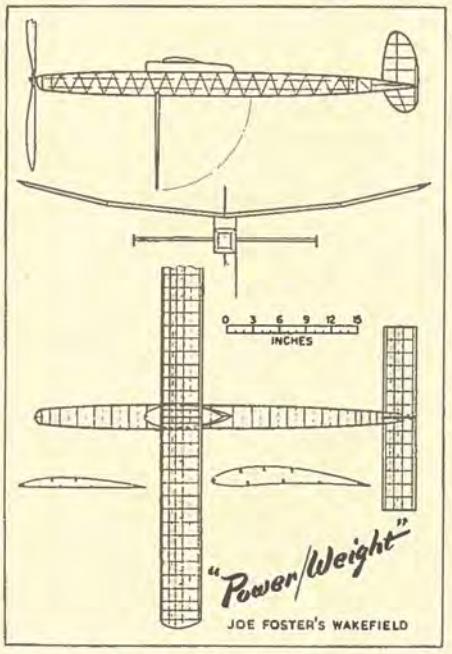
Efter at det var overstået, var der tvangfrit samvær indtil kl. ?. Amerikanerne fejrede sejren, og vi andre slukkede vores sorg. Ud på natten blev der arrangeret en privat konkurence i øldrikning. Den blev selvfølgelig også vundet af USA. (Med hvor meget? Red.).

Tirsdag den 4. blev vi efter morgenmaden kørt ind til London, hvor deltagerne skiltes for at gå hver til sit.

Vindermodellerne

Kneelands var en meget fin model med en lille baldakin og ellipseformet plan. Motoren var en splinterny amerikansk 2.5 ccm — en K. & B. Torpedo 15 på 2.47 ccm. Inden for gasmotormodellerne deltog mange forskellige typer af konstruktioner: høj træklinie, lav træklinie, baldakin- og lavvingede, kort sagt alle forskellige konstruktionstyper.

De mest anvendte motorstørrelser var 2.5 ccm, særlig ED 2.46 var populær; men også den italienske Super-Tigre 2.5 var meget udbredt.



Denne tegning af den vindende wakefield-model har vi lånt fra et ekstranummer, som det engelske blad »Aeromodeller« udsendte kort efter konkurrencen.

Wakefield modellerne var også meget forskellige. Fosters model var en meget fint bygget, temmelig langkroppet, kraksmodel med fældbar propel, meget lang motortid og ekstra fin glidning. Det var således absolut fortjent, at han vandt.

O'Donnell anvendte en ordinær, ret kortkroppet, model med enkel snoet motor, automatisk kantstillelig propel med stor diameter og lille stigning.

Svenskerne anvendte de sædvanlige enkle kraksmodeller. Iøvrigt anvendtes der alle mulige typer; men de rigtigt langkroppede modeller var der dog kun et par stykker af.

Fin organisation

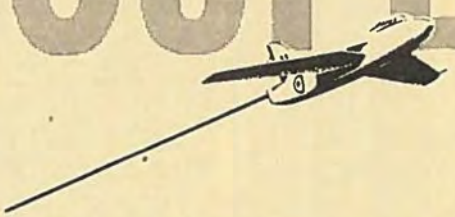
Om hele konkurrencen gælder det, at den var yderst vel organiseret. Alt fungerede perfekt, og selv det britiske vejr var fintfint. Der var en masse tilskuere, mest modelflyvere fra hele England, som var strømmet til for at overvære stævnet.

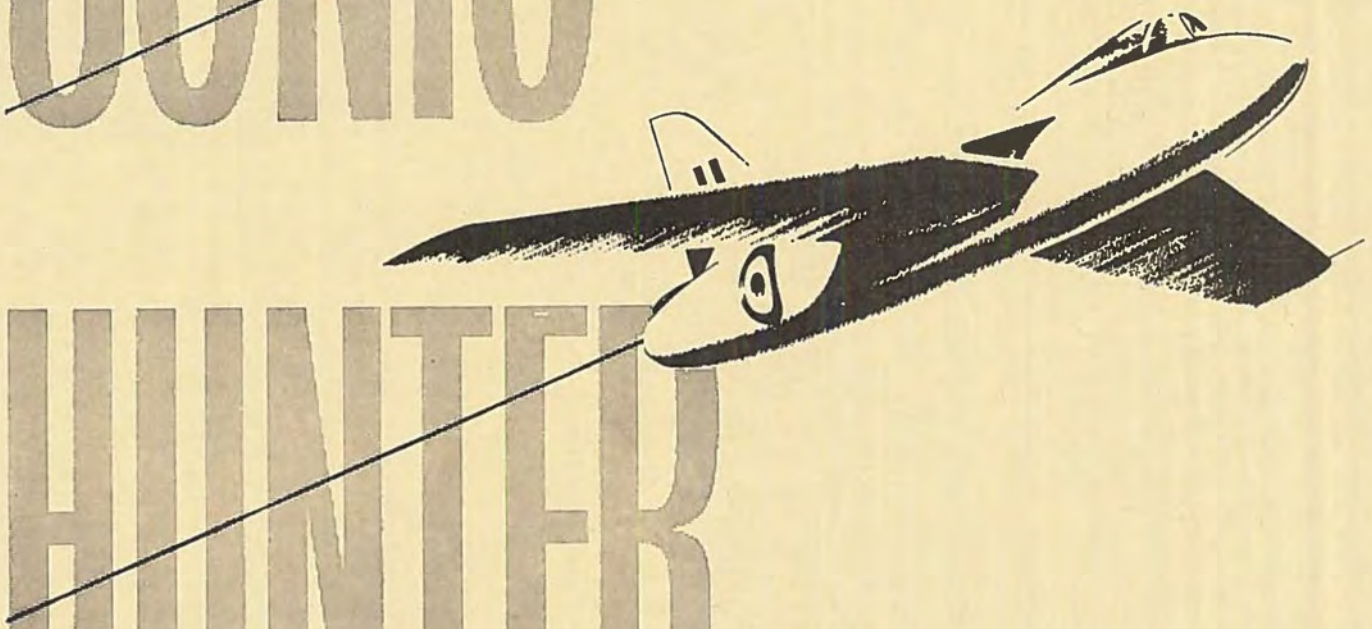
USA vandt, og det var fortjent. Næste års konkurrence bliver således sikkert holdt i USA, og det er vel tvivlsomt, om Danmark får råd til at sende nogen deltager over der.

Til næste år træder de nye wakefieldregler i kraft, og det vil sikkert blive årsag til, at flere her i Danmark begynder at flyve wakefield, idet modellerne bliver noget nemmere at bygge og flyve. Det gælder om, at vi, næste gang konkurrencen bliver inden for rækkevidde, kan stille et godt dansk hold på benene.

Erik Knudsen.

SUPER SONIC HUNTER





Hvad enten den bedømmes efter sin ydelse i luften eller sin betydning for dollar markedet, så er Hawker Hunter vor tids uforlignelige forsvarsjager. Dens hastighed, manøvredygtighed, rækkeevne, stigeevne og nemme håndtering har ikke blot skaffet den prædikatet den bedste luftjager i verden, men har også tilført Storbritannien den største oversøiske dollar-ordre, som hidtil er blevet placeret, idet der er bestilt 400 Hunter til N. A. T. O.-styrkerne.

HAWKER AIRCRAFT LTD.

Kingston-on-Thames & Blackpool

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

FLYVEVÅBNET

Oberstløjtnant *J. B. Danielsen* er ansat som chef for flyvestabens personelsektion fra den 1. august 1953 at regne.

Efternævnte sergenter i flyvevåbnet er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra den 24. juli 1953 at regne og ansat således:

P. J. Hansen ved ø. flb., *K. F. Jørgensen* ved v. flb., *C. Schultz* ved ø. flb., *J. P. Mærsk-Møller* ved ø. flb. og *K. Knudsen* ved v. flb.

Flyverløjtnanterne af 1. grad af res. *A. H. Dolleris, H. J. Corfitzen, C. F. Laulund, H. V. Hansen* og *Sv. P. Helge* samt flyverløjtnanterne af 2. grad af res. *E. R. Jensen, K. S. Petersen, A. V. Arredsen, J. Michaelsen, F. N. Madsen, F. Nielsen* og *P. Schrøter* er fra 1. august 1953 udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad i flyvevåbnet.

*

Flyverhjemmeværnets adresse er: „Folehavehøj", flyvestationen Vedbæk pr. Vedbæk. Telefon Vedbæk 113.

Flyveulykken ved Nymindegab

Tirsdag den 21. juli ramtes flyvevåbnet af en ny ulykke, den femte på nogle få måneder. Ved ulykken dræbtes piloten, den 24-årige flyverløjtnant *Harry Martin Koudahl* fra Årslev ved Randers. Koudahl havde været i flyvevåbnet i 3 år og var uddannet i USA. Han var tjenstgørende ved eskadrille 726 i Karup. Ulykken skete under skydning mod jordmål med en Republic Thunderjet. Maskinen blev ikke rettidigt rettet ud af dykket og ramte havoverfladen med stor fart.

NATO-flyvestævnet

Som læserne vil huske, fandt der sidste år et stort NATO-flyvestævne sted i Belgien, hvor danske Meteorjagere deltog i kunstflyvningsopvisninger. I år fandt NATO-flyvestævnet sted den 18. juli i Holland, der samtidig markerede 40-års jubilæet for sin militære flyvnings begyndelse. Stævnet fandt sted på Soesterberg-flyvestationen og havde samlet deltagere fra mange NATO-lande. Danmark var denne gang repræsenteret af nogle Thunderjets, der optrådte med forskellige former for bevæbning.

Uddrag af Notam Danmark
Fornyelse af luftfartscertifikater.

På grund af overgang til nye certifikater efter ICAO-model for svæveflyvere og luftnavigatører meddeler luftfartsdirektoratet herved, at samtlige svæveflyvere og luftnavigatører ved næste indsendelse af deres certifikater til fornyelse udover de sædvanlige andragender m. v. skal medsende pas, fotografier og logbog i overensstemmelse med meddelelsen i NOTAM B2/1953.

Man gør samtidig opmærksom på, at personel i SAS, der får udstedt certifikater in duplo, skal indsende to fotografier.

— — —

Vi beder svæveflyverne lægge godt mærke til denne meddelelse, da de ikke får tilsendt Notam direkte.

Men når Notam-Danmark bruges til meddelelser til indehavere af svæveflyve-certifikat, var det så ikke rimeligt, at også disse fik Notam tilsendt?

VI VANDT VM

Verdensmester (A2): Hans Hansen 900 sek.
Holdkonkurrence: Danmark . . 2211 sek.

Dansk afbud til New Zealand-løbet

Flyvevåbnet har trukket sin anmeldelse om deltagelse i London—New Zealand-løbet i oktober tilbage.

Den absolutte hastighedsrekord

Den 16. juli er den absolutte hastighedsrekord sat endnu en tak i vejret, idet oberstløjtnant *W. F. Barns* med en North American F-86D Sabre med J47-GE-17 motor med efterbrænder har opnået omkring 1145 km/t. Den gamle rekord var på 1124 km/t.

Trafikken på Københavns Lufthavn

Tallene for juli måned var følgende:

ank. passagerer på ruter ..	20.455
afg. „ „ „ ..	19.231
Ialt	39.682
transitpassagerer 2 × 15.744 = ...	31.488
andre passagerer	7.955
total	79.125

Dette tal svarer til en stigning på 11,4 % i forhold til tallet fra juli forrige år.

Den nordiske motorflyvekonkurrence

Ovenfor bringer FLYV billeder af de to meget flotte sølvpokaler, der er udsat som vandrepokaler i den nordiske motorflyvekonkurrence, som fandt sted i Herning den 30. august. Øverst „Nordisk Flyverpokal", som i sin tid blev udsat at KSAK., og som tilfalder den individuelle vinder til opbevaring i vedkommendes aeroklub! Nederst SAS's vandrepokal, der tilfalder det vindende hold. Hvert hold består af tre mand, og det er de sammenlagte resultater for de to bedste, som tæller.

Desværre er det ikke muligt for FLYV at bringe konkurrencens resultater i dette nummer af bladet, fordi det forlængst er gået i trykken, men vi bringer en reportage i næste nummer.

Sportsflyveklubben

I anledning af klubens 15 års fødselsdag har den udgivet en lille nydelig brochure, trykt på fint papir, hvori der kort fortælles om klubbens virksomhed med motorflyvning, svæveflyvning og modelflyvning.

Iøvrigt påbegyndte klubbens permanente teoriskole sidst i august et nyt kursus i teorien til privatflyvercertifikatet.

Den amerikanske flyverske Jacqueline Cochran — verdens hurtigste dame — sammen med den kendte indflyver Charles Yeager.

„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

KALENDER 1953

Modelflyvning:

13/9. Finale for fritflyvende modeller.
11/10. Finale for linestyrede modeller.
31/12. Årsrekordår slutter.

Motorflyvning:

3—10/9. Intern. rally i Cannes. (Fr.)
27/9. Intern. rally i Modena. (It.)
8—10/10. England—New Zealand race.
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier).

Diverse:

7/9—13/9. Farnborough udstilling.

FLYGRADIOANLÄGGNINGAR
AVIA VHF
till salu billigt
OSTERMANS AERO AB
Stockholm 40

The Aeroplane
Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen ('phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—.*

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

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.

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

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.

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.
KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Skrivemaskiner
Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker
C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945
Kronprinsensgade 13

FLYVEMASKINEINSTRUMENTER
Følgende instrumenter af schweizisk fabrikat: »Thommen« drejningsviser, fartmåler, højdemåler og variometer passende for sportsmaskiner sælges meget billigt
Tria 3580 lokal 3

REDNINGSVESTE
R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.
Vægt incl. taske 570 gr. Pris kr. 170,—.
Leveres fra lager.
ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

Fra KDA's arbejdsmark

Nye medlemmer
Underdirektør *H. Hostrup Pedersen.*
Flyvemeteorolog *Svend Levi.*

Nye bøger i biblioteket
Felix Linke: *Raketenflug ins Weltall.*
Frank Zaic: *1953 Model Aeronautic Yearbook.*

Flyvelotteriets storsælgere
Vor opfordring i sidste nummer om at indsende navne på medlemmer, der havde solgt over 1000 lodsedler, har kun resulteret i en oplysning fra Odense Flyveklub.

Det viser sig, at Odense foruden førstepladsen ved *Jørn Rårup* med 3170 lodsedler også besætter både nr. 2 og 3, idet *Claus Mazanti* har solgt 2900 og *Svend Skou* 1630. Endvidere burde også *Ebbe Andersen,* der har solgt 550, have været med i sidste nummer. 13 andre medlemmer har solgt over 100 hver.

Det amerikanske luftvåbens orkesters besøg i København
Det amerikanske luftvåbens 91 mand store orkester, der besøgte København i dagene 4.—6. august, fik en stormende succes med de to koncerter, som blev givet. Besøget var, som andetsteds nævnt, arrangeret af Kongelig Dansk Aeroklub i samarbejde med Statsradiofonien under protektion af Hans kongelige Højhed Prins *Axel.* De samlede indtægter beløb sig til kr.: 6.688,55 og udgifterne til kr.: 1.802,55, således at overskuddet blev kr.: 4.886,00, og dette beløb har KDA tilsendt foreningen Danske Flyveres hjælpefond.

Svæveflyveskolen
For hvert år synes det at blive sværere endnu at gennemføre vor centrale svæveflyveskole. I år skulle det dels være et nyt sted, nemlig Herning, dels meldte der sig et alt for utilstrækkeligt antal elever og endelig viste det sig til slut meget svært at få kvalificeret personale. At vejret så for tredie gang i træk var rigtigt dårligt tjener kun til at fuldstændiggøre billedet.

Og alligevel lykkedes det skolechefen *Bent Halling,* som i sidste øjeblik indvilligede i at overtage ledelsen, sammen med *John Wetlesen* at gennemføre skolen planmæssigt, så eleverne opnåede, hvad de skulle — bortset fra dem, der skulle have termik.

Der var ialt 25 elever, som opnåede 5 a- og 3 b-diplomer, hvortil kommer 12, der fik dueligheds- og teoriprøve til S-certifikat. 3 fik også varighedsprøver.. Der var 7 nye instruktører på kursus, mens kun 3 benyttede denne sidste lejlighed til RI-prøven. 9 fik slæbeprøve, og to motorflyvere fik deres prøve i at slæbe svæveplaner.

Startantallet blev 438, mens timetallet endnu ikke kan oplyses. Der var ingen distanceflyvninger.

Desværre forekom der tre mindre havarier, og vi fik således brug for flyvevåbnets hjælp, som var forudset i dette tilfælde. Gö-4'en landede lidt for højt oppe og fik hjulet trykket ind; men skolingen kunne hurtigt fortsættes med en 2G fra Karup, så der blev ingen afbræk i uddannelsen. Endvidere var en Baby ude af spillet et par dage p. gr. a. et landingsuheld, og et andet gik mest ud over Hernings Baby, så *Hultmann* blev hentet derover, hver gang han tog derfra.

Som spilkører fungerede *Fl. Mouvielle* fra Havdrup, og regnskabet blev atter passet af fru *Gerda Halling.*

Wireslæberen, som er et ømt punkt, havde fået et af sine „nervesammenbrud" under DM og blev først tjenstdygtig igen de sidste dage; men heldigvis fik skolen lov fortsat at bruge den David Brown traktor, som fabrikant *Flensborg* allerede havde stillet til rådighed under DM, og dermed var den bedst mulige startfrekvens sikret.

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),
Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

INDBYDELSE TIL FOREDRAG

Danmarks tekniske Højskole har indbudt KDA's medlemmer til at overvære et foredrag om

»*Strømning med lydhastighed og overlydhastighed*«,

som holdes *torsdag den 3. september kl. 1600 pr.* i auditorium L, Østervoldgade 10, trappe N. Foredragsholderen er den danske ingeniør, dr. techn. *N. Holm Johannesen,* der i tre år har opholdt sig ved Englands ledende universitetslaboratorium på luftstrømningsområdet. Foredraget vil omhandle strømningsproblemer for hastigheder fra de laveste værdier op til høje machtal, endvidere lydfænomener og støjplage i forbindelse med flyvning, ligesom mulighederne for i fremtiden at færdes i luften med overlydhastighed vil blive diskuteret.

Der vil blive forevist lysbilleder og en film, der bl. a. viser de aerodynamiske forhold under passage gennem lydmuren.

Der kræves intet særligt adgangskort.

Sølv-diplomer
Nu er der godkendt 3 færdige sølv-diplomer i år, men der er langt tilbage til de 7, vi plejer at få. Der indkommer dog stadig betingelser til godkendelse, og adskillige mangler kun den sidste prøve. For en enkelts vedkommende drejer det sig kun om højden, men den lader vente på sig.

De to sidste er *Poul Erik Nielsen* (Pillerik fra Karup, der fik nr. 51 samme dag som P. H. Nielsen fra Havdrup, samt *Eli Andersen,* Kolding, der efter forgæves at have ventet på 5-timers-prøven herhjemme nu fik den på Ålleberg den 20. juli.

P. S. Den 11. august fik *Henning Bloch Jørgensen* fra Silkeborg nr. 53.

ABONNEMENT
gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer
For juli måned indkom ialt 41 resultater, hvormed der tilsammen er indsendt 200 i år. Over halvdelen indgik p. gr. a. DM i distanceklassen. Her måtte desværre de fleste af Hernings kasseres, fordi de indkom for sent. Iøvrigt er langt fra alle DM-flyvninger indsendt.

Her er stillingen ved udgangen af juli:

Varighed

Stamgruppen	33 t. 20 m.	(10)
Aviator	31 t. 23 m.	(10)
Karup	30 t. 06 m.	(7)
Ringsted	15 t. 34 m.	(10)
Værløse	13 t. 50 m.	(8)

Højdevinding

Herning	16.490 m	(10)
Karup	12.625 m	(7)
Ringsted	11.110 m	(10)
Aviator	10.820 m	(10)
Værløse	5.930 m	(5)

Distance

Karup	510 km — 677	points	(5)
Århus	343 km — 450	„	(3)
PFG	350 km — 423	„	(3)
Herning	221 km — 365	„	(4)
Birkerød	112 km — 167	„	(1)

Det ses således, at i varighed halede de civile godt ind på flyvevåbnet, idet Stamgruppen byttede plads med Karup, og Ringsted passerede Værløse. Men Karup er stadig overordentlig farlig, da bare tre flyvninger på hver ca. 1 time bringer dem op til Stamgruppen, der kun har een flyvning på 1½ time at forbedre og ellers skal flyve over 2½ for at komme højere op.

I højdevinding er der ikke sket meget udover, at Ringsted kom op over Aviator.

I distance gik Karup voldsomt frem, og Århus og PFG kom ind i billedet. Spørgsmålet er så, om de laver mere i år — da begge klubber har et ualmindeligt sløjt år.

August fortsatte med pænt week-end vejr, Ringsted kom f. eks. et godt spring opad til 19 t. 37 m. i varighed, men står meget isoleret med stor afstand til næste klub både opad og nedad.

— — —

Sidste: Da vi skal til at gå i trykken den 18. august er stillingen af de hidtil indkomne resultater den, at Stamgruppen i varighed har 35.00, Karup 33.38.

I højde er Karup kommet op på 13.825.

Dyhr Thomsens flyvning vil utvivlsomt bringe Herning foran Karup i distance og styrke Herning en smule i højde.

Og så nærmer vi os afslutningen — september er konkurrencernes sidste måned, og der er virkelig spænding om resultaterne.

International konkurrence for haleløse
Den anden internationale konkurrence for haleløse svævemodeller afholdtes den 18.—19. juli i Bremen med deltagelse fra Holland, Jugoslavien, Tyskland og Østrig. Konkurrencen blev vundet af *B. Gunic,* Jugoslavien, der nu også har kastet sig over denne type. Han opnåede 527 sek. på 5 starter. Holdkonkurrencen blev vundet af Tyskland, fulgt af Holland, Jugoslavien og Østrig.

Det er kedeligt, at interessen for de haleløse er næsten uddød i Danmark, ellers havde vi måske også været med.

Distriktskonkurrencerne
I omtalen af distriktskonkurrencerne i FLYV nr. 7 side 146 er der i stillingen i 1. distrikt, klasse A 1, indløbet nogle fejl. Resultaterne skal være: J. Rasmussen (105) 822, K. O. Pedersen (116) 784, Neumann (105) 694. — Og så er vi klar til finalerne, der for fritflyvende finder sted 13. ds. og for de linestyrede 11. oktober.

ROYAL AIR FORCE
KRONINGSPARADE
for
H. M. DRONNING ELISABETH II

Over halvdelen af
luftfartøjerne i flyveparaden
var udstyret med

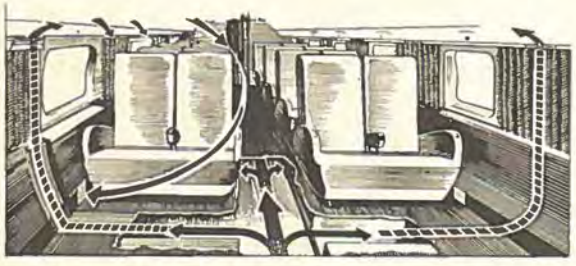
ROLLS-ROYCE
Aero
ENGINES

ROLLS-ROYCE LTD., DERBY, ENGLAND.

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

„DC" STÅR FOR DOUGLAS . . . skaberen af de berømte DC-3 og DC-4 — de ultra-moderne DC-6 og DC-6B (se ovenfor) — og fremtidens DC-7.

Hvordan 10.000 hestekræfter tæmmes til en søvnig snurren.



Første maskine med stråleopvarmning! I Douglas DC-6 og DC-6B cirkulerer frisk opvarmet luft gennem kanaler under gulvet og i væggene. De befinder Dem så godt, som sad De i Deres egen stue. Flyv næste gang De rejser. Reservér billet til de driftssikre *Douglas-maskiner*.

Til trods for at de fire store motorer i Douglas DC-6B tilsammen udvikler 10.000 hk, er kabinen forunderlig fredfyldt og fri for vibrationer. Glimmer og tykke lag af glasuld beklæder væggene. Et to tommer tykt gummiunderlag danner lydisolation under tæppet. Også selve motorerne er monteret på gummi, og udblæsningen sker ved den *fjerneste* del af kabinen. De kan tale ganske normalt . . . sove som et barn. Fra København kan De komme med de kæmpemæssige, luksuøse DC-6 maskiner, som flyver over 500 km i timen.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - ***ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A. - ***FLYING TIGER** U.S.A.
JAL Japan - **KLM** Holland - **LAI** Italien - **NATIONAL** U.S.A.
***NORTH AMERICAN AIRLINES** 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

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

26. ÅRG. NR. 10 — OKTOBER 1953 — PRIS 75 ØRE

Esso

... skaber
flugt og fart

DANSK ESSO A/S

Sikker fart med

SHELL AVIATION

Lige fra flyvningens barndom har man stolet på Shell Aviation Service. Ovenstående morsomme billede er taget i 1919 under en rekordflyvning mellem Indien og Afrika.
Også i dag vælges Shell, hvor der kræves pålidelighed og kvalitet. Nederst tankes en Skandia-maskine tilhørende SAS i Kastrup lufthavn.

FLYV

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

Nr. 10 | Oktober 1953 | 26. årgang

Sejr og nederlag

I dette nummer bringer vi referat af to flyvesportslige begivenheder af international karakter. Den ene er verdensmesterskabet for svævemodeller, hvor Danmark hentede sig en dobbelt sejr, den anden er den nordiske motorflyvekonkurrence, hvor vi blev nr. sidst.

De danske modelflyveres sejr var ikke ganske uventet. På svævemodellernes område har vi klart hørt med til toppen de senere år, og det hold, som KDA sendte til Jugoslavien i år, var så stærkt, at det med lidt held skulle kunne vinde. Held og uheld spiller nemlig også ind, og denne gang havde vi altså tilstrækkeligt held med os til at hjemføre sejren.

Ved VM flyves der med en svævemodel af klasse A 2. Det er en specifikation, der er udviklet i Norden ved de nordiske modelflyvelandskampe siden krigen, og som siden er anerkendt internationalt og vinder stadig større udbredelse. Det er derfor en tilfredsstillelse at se, at vores elite er i toppen på dette område.

I den nordiske motorflyvekonkurrence havde så småt håbet på dansk sejr, fordi vi fløj på hjemmebane. Det var derfor en skuffelse, at vi blev nr. sidst.

Studerer man imidlertid resultatlisten, viser det sig, at der var ret stor jævnbyrdighed og ingen voldsom forskel på de fire lande.

Ved bedømmelsen kan tilfældigheder spille ind, og her var heldet altså ikke med os.

Man må naturligvis drage erfaringer og søge at bedre sine chancer næste år; men der er ingen grund til at græmme sig over nederlaget.

Når man deltager i konkurrencer, søger man naturligvis at placere sig bedst muligt. Men hovedsagen er dog at være med!

FARNBOROUGH 1953

Opvisningerne og udstillingen i Farnborough viste, at den britiske flyveindustri fortrinsvis havde konsolideret sig i det forløbne år, men dog frembragt adskillige nye typer og versioner

En halv snes tusinde gæster fra 80 forskellige lande var inviteret til at se en udstilling i et kæmpetelt, hvor 240 britiske flyvemaskine-, flyvemotor- eller tilbehørsfirmaer viste deres nyeste frembringelser, og til at se på over et halvt hundrede flyvemaskiner af nyeste type, hvoraf de 40 blev vist i luften. Det forberedende arbejde må have været en kæmpeopgave for Society of British Aircraft Constructors (SBAC), men alt klappede, som det skulle, lige fra gæsternes transport med busser den ca. 2 timer lange vej mellem Leicester Square og Farnborough til flyveopvisningens mange numre.

Der var meget at se på. Et kort referat kan kun give et glimt af det hele. Der var også en række nyheder: måske ikke så mange som i 1952, men det ville også være helt urimeligt at tro, at der kunne være lige så stor forskel mellem udstillingerne 1952 og 1953 som mellem 1951 og 1952. Så hurtigt bygger man ikke nye flyvemaskinetyper i vore dage.

Den stationære udstilling kunne ikke helt rummes inde i kæmpeteltet, der dækkede over to tønder land, og derfor var pladsen umiddelbart foran også taget i brug, bl.a. af Martin-Baker, som her demonstrerede sit udskydelige pilotsæde, og af Electro-Hydraulics, som viste hvordan et understel (i fuld størrelse) fra Handley Page Victor kunne trækkes helt op i vingen. Og inde i kæmpeteltet kunne den besøgende godt have tilbragt flere dage, så meget var der at se på. Der var bl.a. fjernstyrede bomber (Armstrong Whitworth og Ministry of Supply), en pulserende rammotor af samme princip som benyttedes i tyskernes V-1 bombe (den var bygget af Saunders-Roe til indbygning i bladtippen på en helikopter), og der var modeller af nye turbinedrevne helikoptere (Percival, Fairey og Bristol), en ny meget kraftig raketanordning som start-hjælpemotor (De Havilland Super Sprite) til de britiske V-bombere, og på de Havillands stand vistes også nogle dele af en jetmotor efter 1.000 timers drift. De lignede dele fra en helt ny motor.

Den nye Short SB.5, der kan ændre pilformen fra 50 til 69 grader, er beregnet til forsøg ved lave hastigheder.

Inde i teltet var der 230 andre ting at tale om; men det tillader pladsen her desværre slet ikke. Alt i alt fik man et godt indtryk af en stadig udvikling på alle flyveteknikkens områder. Lad os tage en enkelt ting: helikopteren. Indtil fornylig var briterne bagud for USA med hensyn til helikopterbygning. Nu er flere britiske firmaer

i fuld gang med helikopterekserimenter. Bristol er leveringsdygtig med den lille type 171 og Westland med S 51. Bristols tomotorede type 173, som vistes på Farnborough forrige år, er blevet forbedret og har bl. a. fået små bæreplaner. Fairey har konstrueret en turbinedrevet Rotodyne, og Ministry of Supply bekoster bygningen af prototypen. Denne skal kunne efterkomme de krav, som B.E.A. stiller til en stor trafikhelikopter. Bristol omgås også med planer om bygning af en 40-sædet, tomotoret trafikhelikopter, som får betegnelsen 181. Jo, briterne er kommet med på dette område.

Typer fra Farnborough: Øverst Handley Page Victor, derunder Avro Vulcan, Boulton & Paul P 111A, Avro 707C (2-sædet), Hawker Hunter F 2 og nederst en model af Bristol Rotorcoach.

Flyvemaskiner og motorer

Der var flyvemaskiner af alle kategorier, og der var både stempelmotorer og reaktionsmotorer; men det var uden forklejnelse til nogen side så udpræget, at reaktionsmotorerne beherskede både de militære typer og trafiktyperne. Jetalderen havde sat sit præg endnu tydeligere end de foregående år. Militære typer som Meteor og Vampire er ved at blive skubbet til side for andre typer som Swift, Javelin og Hunter, og de veltjente Hurricane og Spitfire, hvormed R.A.F. vandt slaget om Storbritannien for kun 13 år siden, er blevet museumsgenstande. For slet ikke at tale om bombere fra den sidste verdenskrig; de er håbløst forældede. Idag er det Canberra, Valiant, Victor og den trekantede Vulcan, som betyder noget.

De nye britiske luftlinere bærer også jetalderens præg. Comet I har forlængst stået sin prøve; Comet II er under produktion; BOAC har bestilt 12, og den første produktionstype var i luften for godt og vel en måned siden; og Pan American Airways har bestilt Comet III. Viscount har været indsat på BEA's ruter siden 18. april iår; forskellige luftfartsselskaber har allerede bestilt 80 stk., hvoraf de 15 skal leveres til Trans-Canada Airlines. Den større Britannia er under fuld produktion; BOAC har bestilt 26 stk., Britannia er ligesom Viscount'en udstyret med turbinemotorer. Den civile version af den trekantede Vulcan bomber, som vil få typebetegnelsen Atlantic, bliver den første luftliner med delta-vinger. Den er konstrueret til at kunne flyve non-stop fra London til New York medførende mellem 76 og 131 passagerer med en flyvefart på ca. 960 km/t i 12.000 meters højde.

Når de britiske flyvemaskinefabrikker er nået så vidt som tilfældet er med de jetdrevne typer, må de dele æren med motorfabrikkerne. Hvis ikke Rolls-Royce, Bristol, de Havilland og Armstrong Siddeley ikke havde skabt — og stadig udviklet — jetmotoren, så ville jetalderen endnu have været i sin spædeste barndom. Og hvad selve flyvningens udførelse angår, så må takken for det opnåede fremskridt gå videre til mange andre firmaer, nemlig alle de, der løser problemerne med instrumenter, radio, radar og meget andet såre nødvendigt tilbehør.

Den britiske flyvemaskineindustri er vokset — og vokser stadig. Antallet af personer, som er beskæftiget indenfor luftfartsindustrien, forøges med mere end 2.000 om måneden. I øjeblikket beskæftiger den over 220.000 personer, og heri er ikke medregnet alle de, som er beskæftiget af den store tilbehørsindustri.

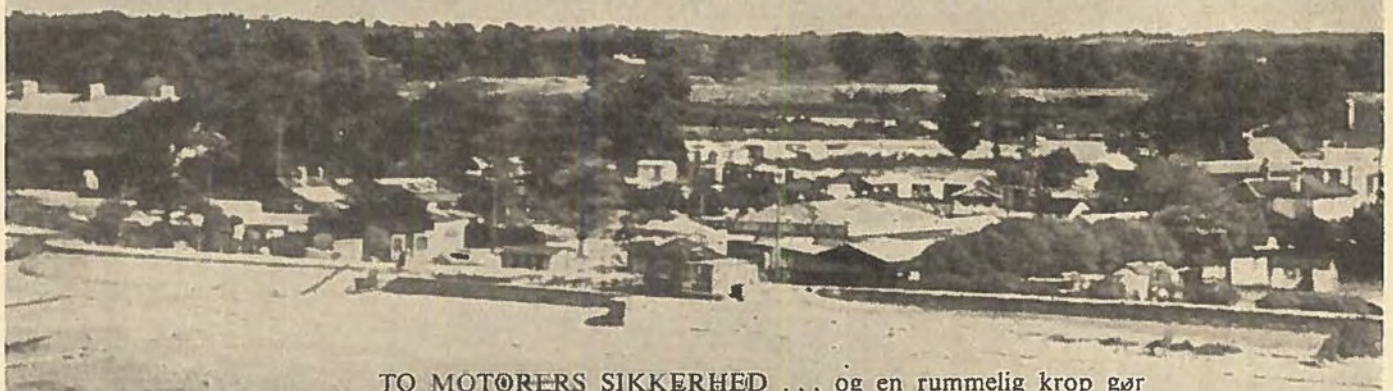
Og eksporten vokser. I 1952 eksporterede den britiske flyvemaskineindustri for ca. 44 millioner pund sterling: I første halvår af 1953 er man allerede oppe på at have eksporteret for mere end 31 millioner pund sterling.

Flyveopvisningerne

Udstillingen blev åbnet mandag den 7. september og sluttede søndag den 13. Der var flyveopvisning hver dag, og hvis man ikke var blevet klar over det i forvejen, så viste flyveopvisningerne med al ønskelig tydelighed, at det var jetmotorerne, der regerede. Af de ca. 40 luftfartøjer, som blev demonstreret, var samtlige militære typer udstyret med reaktions- eller turbinemotorer (det var kun patrulje-luftfartøjet Shackleton 2, som havde stempelmotorer). De store luftlinere Britannia, Comet og Viscount havde også turbine- eller reaktionsmotorer, men fragtflyvemaskinen Blackburn Beverley stempelmotorer.

Flyveopvisningerne var lagt godt til rette. Det begyndte med demonstrationer i grupper, først Wyvern, Shackleton, Viscount, Pembroke og Heron 2, så kom helikopterne Westland S 51, Skeeter, Bristol 171 og Bristol 173, derefter Sea Hawk, Meteor 7, Olympus Canberra og Avon Canberra, og i sidste gruppe var typerne Provost, Aiglet Trainer og Pioneer (der ligner Stork'en). Shackleton passerede forbi på een motor, og det samme gjorde også Percival Pembroke. Skeeter helikopteren imponerede ved sin manøvredygtighed, og Bristol 173 helikopteren med sine to rotorer gav tilskuerne et glimt af fremtidens luftfartøj til de kortere ruter. Den løftede sig majestætisk som en stejlende hest, den fløj hurtigt, og den manøvrerede let og elegant; den havde fået nyt haleparti og var blevet udstyret med et lille bæreplan bagved forreste rotor, det skulle give den større fart. Auster Aiglet viste en meget smuk kunstflyvning.

Derefter fulgte alle enkeltdemonstrationerne. De nye jagertyper imponerede mest, og Hawker Hunter F.2 dominerede billedet — især efter at *Neville Duke* om mandagen havde sat hastighedsrekord ved at flyve 727 miles i timen (1170 km/t) og selv deltog i flyveopvisningen om tirsdagen med den samme røde Hawker Hunter. Tilskuerne fik også at høre bulderet fra Hunter'ens passage af lydbarrieren. Og til trods for sin vældige fart kunne Hunter'en manøvrere; det så godt ud, da den foretog en meget langsom rulning, alt imedens den for langs tilskuerrækken i ikke særlig stor højde. Men de andre jager-typer kunne også flyve hurtigt og foretage elegante manøvrer, hvilket forøvrigt også gjaldt bomberne. Den trekantede Javelin, Short Brothers SB.5 (der kan variere vingernes pilform fra ca. 40—60°), den nye enkle ubåds-bekæmper Short Seamew, Handley Page Victor bomber (der lukker nogle store klapper op i halen som bremser), Boulton Paul's P 111A, Canberra B 2, DH 110 og Svift F.4 viste hver for sig, hvad de kunne præstere — og det var ikke så lidt. Den store Blackburn Beverley transportmaskine var vældig, Bristol Britannia luftlineren var elegant og majestætisk og Vickers Valiant den typiske moderne bomber. Som slut på opvisningen kom seks deltaplaner — to store, hvide Avro Vulcan og fire mindre, blå og røde Avro 707 typer — flyvende i en perfekt formation. Det så godt ud — og gjorde et ejendommeligt indtryk. Det var fremtiden!



TO MOTORERS SIKKERHED . . . og en rummelig krop gør "Bristol" Type 173 helikopter til et særdeles anvendeligt luftfartøj til så forskellige opgaver som kystrekognoscering, ubåds-patruljering, ambulancebrug, forbindelsestjeneste og en mængde andre sømilitære og landmilitære hverv. Variationer af samme grundkonstruktion vil også kunne betjene et betalende publikum ligeså omhyggeligt.

THE Bristol EROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

187 AH

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. % - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V

DEN NORDISKE MOTORFLYVEKONKURRENCE

Sverige vandt igen i år, men resultaterne viste stor jævnbyrdighed mellem landene

Forrest ses den nye finske PIK-11 og bag denne en Praga Baby foran hangaren på Herning flyveplads.

SØNDAG den 30. august blev en stor dag på Herning flyveplads, da de fire nordiske landes flyvere mødtes i Herning for at kæmpe om Nordisk Flyverpokal og SAS-pokalen. Hele arrangementet var dog på et hængende hår ved at gå i vasken, fordi det om lørdagen var blæst så kraftigt op, at de langsomme Piper Cub havde det største besvær med at nå frem til Herning. To af dem måtte endda overnatte i Odense og nåede derfor ikke frem til Herning før søndag morgen. Men takket være den gode sportsånd, som prægede flyverne, trak alt sig i lave, således at det heldigt lykkedes at gennemføre dette års nordiske motorflyvekonkurrence.

Konkurrencen var planlagt og blev ledet af civilingeniør *Vagn Prytz* med kaptajn *J. G. Bergh* og kommunelærer *Wm. Nielsen* som hjælpere. Dette udvalg, som repræsenterede aeroklubbens luftsportsråd, havde haft et meget stort forberedende arbejde, inden konkurrencen kunne løbe af stabelen. Konkurrenceledelsen blev iøvrigt assisteret af mere end halvtreds personer: flyvemather fra flyvestation Karup, medlemmer fra Midtjydsk Flyveklub, Vestjydsk flyveklub og Vejle Motorflyveklub samt flere enkeltpersoner. Det er en stor hjælpestyrke, der skal i funktion, og det er bl.a. årsagen til, at det vil være meget vanskeligt — for ikke at sige helt umuligt — at udsætte konkurrencen til om mandagen, såfremt vejret om søndagen skulle lægge hindringer i vejen. Hvad der skal gøres i så tilfælde, er et af de problemer, som må tages op til drøftelse mellem de fire landes aeroklubber.

Tolv flyvere konkurrerer

Dommere, deltagere og deltagende luftfartøjer fra de fire lande var følgende:

Finland

Dommer: kaptajn *E. Kerke.*

Flyvere:
J. Heinonen, OH-PRE (Praga Baby).
M. Puupponen, OH-AUF (Auster 4).
J. Koskinen, OH-YMA (PIK-11).

Norge

Dommer: Løjtnant *Asbjørn Foss.*

Flyvere:
Håkon Dahler, LN-RAL (Piper Cub).
Odd Grundseth, LN-PAO (Piper Cub).
Sindre Hesstvedt, LN-FAT (KZ-III).

Sverige

Dommer: *Kjellström.*

Flyvere:
Bo Tuveson, SE-ATU (Piper Cub).
Lars Grönlund, SE-ATU (Piper Cub).
Nils Mattson, SE-ATK (Piper Cub).

Danmark

Dommer: *Leo Mac van Hauen.*

Flyvere:
A. Dyhr Thomsen, OY-ECR (KZ-III).
N. Hostrup Pedersen, OY-DEE (KZ-III).
A. Nygård Jensen, OY-DKO (KZ-III).

Som det fremgår af listen, var det KZ-III og Piper Cub, som dominerede; finnerne mødte med to fremmedartede luftfartøjer, Praga Baby og PIK-11, hvoraf især den sidstnævnte vakte interesse. Det var en lille, eensædet maskine med en 65 hk motor. Den var konstrueret og bygget af den polytekniske flyveklub i Finland; den havde en marchfart på 180 km/t og fortræffelige manøvreegenskaber under kunstflyvning. Efter konkurrencens afslutning havde Koskinen i PIK'en og Dyhr Thomsen i Magister'en en lille privat dyst i luften, men hverken i stigeevne eller fart kunne Magister'en måle sig med den finske PIK-11.

Det svenske hold bliver nr. 1

Konkurrencen bestod ifølge de vedtagne regler af: a) navigationsprøve, b) specialprøve og c) landingsprøve. Hver deltager fik tildelt et antal straffepoints for hver prøve i overensstemmelse med hans resultat, og den flyver (og det hold regnet efter dets to bedste flyvere), der havde færrest pointstal, blev vinder.

Efter at deltagerne havde udarbejdet den af konkurrenceledelsen givne flightplan in duplo og afleveret det ene eksemplar til ledelsen, gjorde de klar til start på det forud fastsatte tidspunkt. Derefter gik flyvningen over første vendepunkt til Esbjerg, hvor første landingsprøve fandt sted. På vejen hertil skulle specialprøven løses: en mark skulle inspiceres fra luften for senere afgørelse af skriftlig rapport, om marken var skikket eller uskikket til brug som flyveplads og hvorfor. Denne del af opgaven måtte imidlertid udgå af bedømmelsen, fordi det viste sig, at flere af deltagerne havde misforstået instruktionen grundet på sprogvanskeligheder.

Efter 30 minutters ophold i Esbjerg gik turen videre til 3. vendepunkt (Tørring N for Vejle) og over Ikast tilbage til Skinderholm flyveplads ved Herning, hvor 2. landingsprøve fandt sted. Fire steder undervejs på ruten havde været udlagt mærker, hvis placering og form skulle noteres.

Konkurrencen trak meget længere ud end beregnet, for det første fordi den kom noget senere i gang end beregnet (der måtte ventes på de to luftfartøjer, som havde overnattet i Odense), og for det andet fordi et luftfartøj, som skulle benyttes af to deltagere, var en af de langsomme Piper Cub (ATU). Det blev derfor temmelig sent, inden ledelsen og dommerne nåede frem til det endelige resultat.

Det viste, at den individuelle sejrherre var blevet svenskeren *Lars Grönlund,* og at Sverige havde vundet holdkonkurrencen. Det var ialt 38 mere eller mindre subjektive bedømmelser, som tilsammen gav maximalt 300 straffepoints, og resultaterne for de enkelte deltagere samt for holdene blev følgende:

Land	Deltager	Individuel points	placering nr.	holdets points	holdets placering
Finland	Heinonen	75	3	163	2 (3)
	Koskinen	120	11		
	Puupponen	88	6		
Norge	Hesstvedt	86	5	163	3 (2)
	Grundseth	77	4		
	Dahler	131	12		
Sverige	Tuvesson	74	2	147	1
	Mattsson	119	10		
	Grönlund	73	1		
Danmark	Nygård J.	100	9	185	4
	Dyhr Th.	95	8		
	Hostrup P.	90	7		

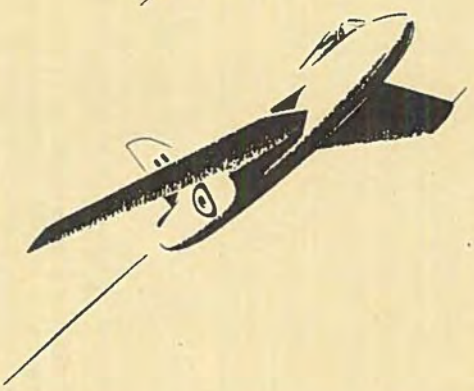
Ved en afsluttende festmiddag om aftenen på Hotel Eyde i Herning, hvor deltagerne, dommerne, ledelsen og flere af hjælperne var tilstede (ialt ca. 60 personer), rettede KDA's generalsekretær en tak til alle, der havde medvirket til konkurrencens heldige gennemførelse og overrakte Nordisk Flyverpokal til Lars Grönlund og SAS-pokalen til det svenske holds leder, hr. Kjellström fra Linköping Flygklub. Desuden fik de deltagende flyvere og dommere hver overrakt en lille sølvbakke som erindring om Den nordiske motorflyvekonkurrence 1953 i Herning.

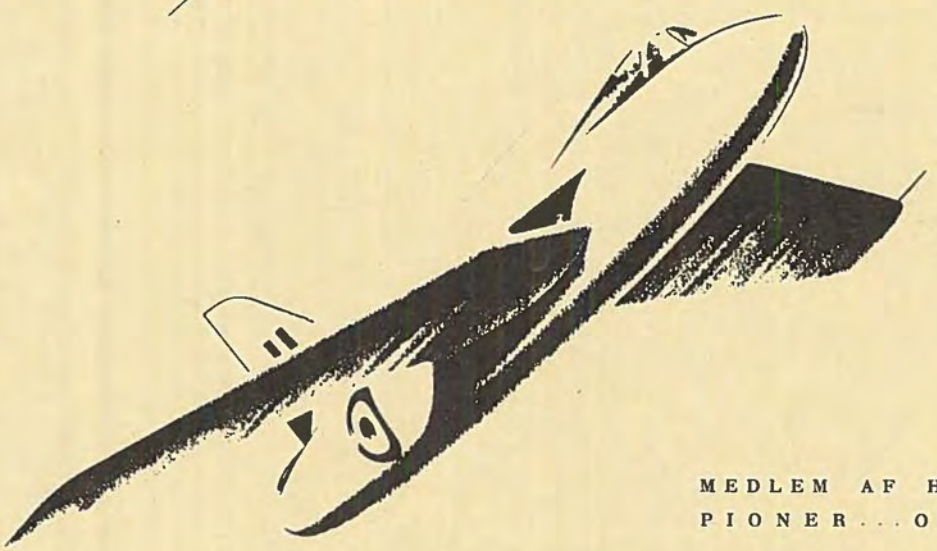
PS.: Billede af deltagerne findes side 207.

Hvad er forskellen mellem . . . **Machtal 0,98**

og

Machtal 1,0 og derover





Forskellen mellem machtal 0,98 og machtal 1 plus er forskellen mellem lydhastighed og overlydshastighed . . . i praksis vil det sige forskellen mellem en jagers evne til at kunne indhente en overlyds fjende og manglende evne til at kunne stoppe den. Heri ligger betydningen af Hawker Hunter's enestående overlyds-hastighed. Dens nemme håndtering, gode kunstflyvningsegenskaber, lange rækkevidde og store stigeevne gør det let at se, hvorfor Hunter verden over har fået prædikatet „verdens bedste jager". Den er nu i super priority produktion til R.A.F.; Mark I med Avon, Mark II med Armstrong Siddeley Sapphire.

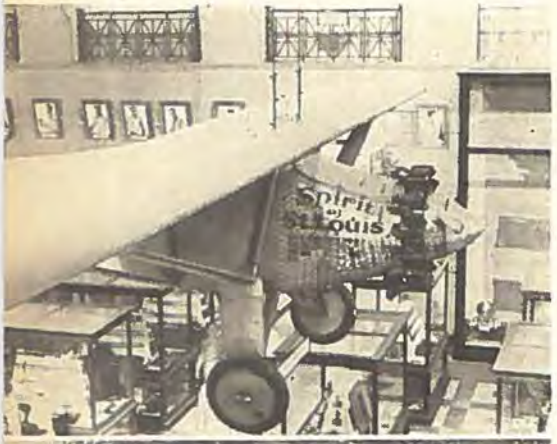
HAWKER AIRCRAFT LTD.

Kingston-on-Thames & Blackpool

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

MED KDA I USA

Svend Skou afslutter her beretningen om udvekslingsrejsen til USA med hjemturen over New York og Paris



I sidste nummer af FLYV skrev jeg om vore oplevelser i Washington D.C. og Wichita i Kansas.

I de to sidste dage i Wichita besøgte vi endnu nogle fabriker af mere eller mindre interesse for os. Ligeledes blev vi vist rundt i 3 (tre) forskellige banker. Vi var også ude at hilse på 5000 højrostede kalkuner.

Der blev ikke holdt nogen afskedsfest for os i Wichita, og lørdag den 8. august kl. 0730 startede vi med en DC 3 mod New York. Vi mellemlandede i Cincinnati for at tage det hollandske hold med. Afrejsen fra Cincinnati blev forsinket mere end ½ time, fordi de hollandske kadetter ikke kunne losrive sig fra nogle piger, som de havde lært at kende.

Kl. 1930 ankom vi til Mitchell AFB uden for New York, og da vi var temmelig trætte efter den dag-lange flyvetur, gik vi ret hurtigt til ro.

Søndag den 9. kørte vi sammen med de andre deltagende nationer ind til hotel Astor, New York, hvor vi blev indkvarteret for de tre dage, vi skulle være her. Om eftermiddagen var vi på sightseeing-bustur rundt i byen.

Mandag den 10. var vi blandt andet til parade for byens borgmester; transporten fra hotellet til rådhuset foregik i busser med politieskorte og hylende sirener! Om aftenen var vi til middag på hotellet, og vi kårede her »årets airman«, englænderen *John Derry*, som kadetterne havde valgt to dage forinden i Washington. Da John Derry omkom sidste år, var hans enke til stede, og hun fik under meget højtidelige former overrakt den meget flotte og evigt vandrende pokal. Af de 17 afgivne stemmer havde John Derry fået 5, *Jacqueline Cochran* 4, og vor egen *Povl Jensen* 3.

Den sidste dag i New York havde vi fri, og vi benyttede flittigt denne dag til indkøb for vore sidste dollars. Om aftenen var vi til stort afskedsbal i en engelsk klub. Denne fest var knap så god som afskedsfesten i Washington, idet pigerne her var af en noget ældre årgang, ligesom der kun var halvt så mange piger, som der var kadetter!

Hermed var vort ophold i U.S.A. forbi, og onsdag den 12. begyndte vi hjemturen til Europa med Paris som mål. Vi fløj denne gang med en Globemaster; den var desværre kun indrettet med lærredsbænke langs kropsiderne. Det varede dog ikke længe, førend kadetterne fandt ud af at lægge sig på gulvet for at sove! Som på udturen mellemlandede vi midt om natten på Azorerne.

Torsdag den 13. kl. 0930 ankom vi til Orly ved Paris. Her skulle vi i to dage være sammen med de amerikanske kadetter i Europa. Vi blev indkvarteret i en befalingsmandsskole inde i Paris. Om aftenen var samtlige amerikanere og europæere i *Folies Bergères*.

Den næste og sidste dag i Paris var vi på rundtur pr. bus i byen. Det var virkelig lykkedes at skaffe 5 busser trods den store strejke! Om aftenen var vi ude i Versailles og så et ganske enestående skuespil uden skuespillere! Blot ved hjælp af stemmer, lyde, musik og frem for alt lys oplevede vi faktisk et stykke frankrigshistorie.

Efter 3 ugers uforglemmelige oplevelser skulle vi atter hjemad til Danmark. Efter en mellemlanding i Amsterdam landede vi i Kastrup kl. 1600, hvor vi blev budt hjerteligt velkommen af kaptajn *Foltmann* og alle vore pårørende.

Alt i alt har vi haft en strålende tur, en tur, som vi vel aldrig vil opleve magen til. Blot var det en lille skuffelse, at vi under vort 10 dages ophold i Wichita ikke havde privat inkvartering, og at vi næsten ikke var sammen med unge mennesker på alder med vore egne kadetter. Men dette er dog kun småting imod alle de store oplevelser, vi har haft!

Til slut vil jeg gerne på alle 7 deltageres vegne takke Civil Air Patrol og Kongelig Dansk Aeroklub, fordi det i år var os, der fik U.S.A.-turen.

Svend Skou.

Den absolutte hastighedsrekord

Endnu inden man fra FAI har fået meddelelse om anerkendelsen af *W. F. Barns* hastighedsrekord på 1145 km/t, kommer der meddelelse om en ny forøgelse. Denne gang er det England, der efter nogle års amerikansk overlegenhed generobrer denne eftertragtede rekord.

Efter et tidligere forgæves forsøg nåede *Neville Duke* i en Hawker Hunter den 7. september en gennemsnitshastighed på 1171 km/t (under forbehold af FAI's anerkendelse).

Barns forøgede rekorden med 21 km/t, Duke med 26. Men regner man om til machtal, og det er i virkeligheden det, det kommer an på, så er Dukes rekord endnu mere imponerende.

Amerikanerne udnytter de høje temperaturer i Muroc-ørkenen. *Slade Nash*'s flyvning på 1124 km/t svarede til et machtal på 0.90. *Barns*' flyvning var sat ved en højere temperatur og svarede også til 0.90. Men da Duke har måttet flyve i køligere engelsk vejr, har han været lydhastigheden betydeligt nærmere end de to andre, nemlig 0,94 i machtal.

Fra oven Lindbergh's berømte maskine i Smithsonian-museet i Washington. Derunder indtages der vandmeloner i 40 gradere celcius under en skovtur ved Wichita. Så følger det danske hold klar til flyvning og nederst paraden for New Yorks borgmester.

New Zealand-løbet

Torsdag den 8. oktober starter New Zealandløbet fra Londons lufthavn. I FLYV nr. 4 og 5 har vi givet en oversigt over hastigheds- og handicapkonkurrencens deltagere. Foruden det danske flyvevåbens Thunderjet er Mr. Goodlins D. H. Hornet og American Aircrafts Spitfire udgået af hastighedskonkurrencen.

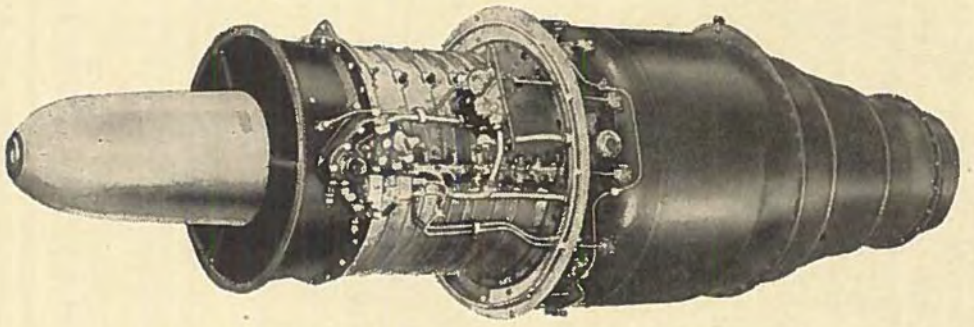
Kampen kommer til at stå mellem RAF's tre og det australske flyvevåbens to Canberra bombere og RAF's Vickers Valiant. RAF, der regner med at vinde mange værdifulde erfaringer af løbet, har allerede i lang tid forberedt deltagelsen og foretaget træningsflyvninger.

De vil foretage 4 mellemlandinger på den 19.560 km lange rute og skulle kunne gøre turen på ca. 25 timer.

Den større Valiant-bomber vil kun gøre to mellemlandinger og skulle derfor have gode muligheder for at vinde.

I handicapløbet er KLM's Douglas DC-6A favorit.

Viper REAKTIONSMOTOR



Viper reaktionsmotoren bliver udviklet i to udgaver, den ene med "kort levetid" til det førerløse australske Jindivik skydemåls-luftfartøj, den anden med "lang levetid" til Percival Provost, den første britiske jetdrevne flyvemaskine til begynder-skoling.

En licens-overenskomst til fremstilling og udvikling af Viper er blevet aftalt med Avions Marcel Dassault i Paris og er allerede trådt i kraft.

Armstrong Siddeley

Medlem af Hawker Siddeley Gruppen

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

DEN DANSKE VM-SEJR I MODELFLYVNING

Hans Hansen blev den 4. verdensmester med svævemodel
Hård kamp om sejren: 9 nationer på de 9 første pladser
Det danske holds leder, Børge Hansen, beretter om de spændende dage

Verdensmester Hans Hansen med sin A2-model »Aurikel« og den svenske vandrepokal foran Bled-søen i Jugoslavien.

VED brug af diverse transportmidler og rejseruter nåede det danske hold frem til Bled torsdag den 20. august, een dag før den officielle ankomst for at have en ekstra dag at trimme i.

I løbet af aftenen og natten samledes ca. 70 deltagere fra 16 lande i Bled til den største konkurrence, der endnu har været afholdt for verdensmesterskabet i A 2. Af nye lande kan nævnes Amerika, Grækenland, Israel, Monaco og Saar. Af nordiske lande savnede vi Norge og Finland.

Modellerne ikke ankommet

Modellerne var sendt i to kasser ca. 14 dage tidligere med een dags mellemrum, så vi mente, vi havde garderet os godt; men modellerne var ikke på stationen i Lesce-Bled. Vi fik hurtigt sat en redningsaktion i gang. Da det var umuligt at komme i forbindelse med grænsestationen fra Lesce, kørte vi tilbage til hotellet i Bled og fik ved hjælp af et par telefonsamtaler at vide, at modellerne stod i tolden i Jesenice, ca. 15 km fra Bled. Vi kørte straks derop og fik efter meget besvær kasserne fundet; men det blev for sent til at trimme den aften. Svenskernes modeller var sammesteds, hvorimod de engelske, newzealandske og to amerikanske modeller først nåede frem, da deltagerne rejste hjem. Englænderne byggede i to dage og fik også et par modeller klar, så de kunne deltage i de to sidste perioder.

Fredag morgen var vi oppe kl. 0400 for at trimme. Vi koncentrerede os hver om en model, da vi ikke kunne opholde os alt for længe i det drivvåde græs uden at blive syge. Vi var lidt spændt på trimningen, da det jo i Danmark den sidste måned ikke havde været muligt at trimme under de rigtige forhold. Men det gik fint med flyvninger på 4½ til 5 min. Under trimningen imponerede især svejtserne, der fløj 5 til 5½ min.

1. periode druknet i regn

Lørdag skulle de to første perioder flyves med start kl. 0430. Det regnede ganske let, da starten skulle gå, og perioden blev udsat til kl. 0500. Kort før starten holdt regnen op, men de fleste nåede for sent ud, og ikke mange modeller var i luften før kl. 0515. Nogle af deltagerne var ikke kommet op til tiden og kom først lige inden eller efter perioden var afsluttet og fik ikke startet.

Hvert land havde sin lille box ude på pladsen. Før start måtte man først gå til vægtkontrol og få startkort udleveret, derefter til linekontrol og derfra ud på den åbne plads, hvor man kunne starte, hvor man ville. Hvert land havde to faste tidtagere til rådighed, hvilket var en fin ordning. *Neumann* startede først, men kom desværre ind i en anden line og fik noteret 0. Derefter startede *Hans* og fik max. Termikken var nu meget kraftig, og nogle modeller gik op i de lavthængende skyer. *Oskar Czepa's* model udløste i et stall termikbremsen og begyndte at dreje rundt, men fik alligevel noteret max.

Som jeg var ved at gøre klar til start, begyndte det at regne, så jeg kom i luften i en fart. Under flyvningen tiltog regnen, og det var nærmest som en tordenskylle, da modellen landede efter 242 sek. Det var absolut sidste frist til at lave en ordentlig flyvning. Der kom nu også en kraftig vind ind over pladsen, og *Nesdam* var faktisk slået ud, inden han kom i luften. Han fik da også kun 135 sek. og fik modellen ødelagt i landingen. Neumann kunne ikke finde sin model og fik ikke reservemodellen frem til tiden, hvad der måske var godt, da han nu havde en tør model til de sidste to perioder. 9 mand havde max., og jeg lå som nr. 16. Kun ca. 40 gennemførte den første periode, som burde være standset, da regnen begyndte at falde. Da regnen fortsatte hele dagen, blev anden periode udsat til næste dag. Medens en time pr. periode er tilstrækkelig i godt vejr, kan det være knap tid i dårlig vejr med større chance for fejlstart. *Paul G. Jørgensen* var her til stor hjælp for os, idet han altid var til rådighed som starter.

Det sejrende hold: Fra venstre Ove Nesdam, Børge Hansen, Fritz Neumann og Hans Hansen. De er alle medlemmer af Sportsflyveklubbens modelflyvesektion i København.

2. periode i fint vejr

Søndag morgen fløj vi så de to sidste perioder fra kl. 0500—0600 og fra 0615 til 0715. Vejret var fint stille med nogle skyer, der dækkede den opgående sol. Jeg startede først og fik 292 sek. I ca. 75 m højde fik jeg medvind og måtte løbe mig helt ud for at nå lidt mere højde. Neumann og Hans fik igen max. og vi beviste, at vore modeller glider ligeså godt som Sydeuropas stillevejrsmodeller. Nesdam måtte bruge sin reservemodel, men kunne ikke få den stabil, så hans chancer for en placering var spildt. Hans var nu i spidsen med 600 sek. Nr. 2 *Heinz Denzin*, Tyskland, 585 sek. 3) *Bora Gunic*, Jugoslavien, 570 sek. 4) *L. Bausch*, Holland, 551 sek. og jeg nr. 7 med 534 sek. Så mesterskabet var langt fra afgjort endnu.

Verdensmester med pyjamasbukser

Så kom den spændende 3. periode. Hans skulle flyve 286 sek. for at være sikker på at vinde, selv om det viste sig, at 244 sek. var nok. Vi var lidt i tvivl om, hvornår Hans skulle starte. Solen var ved at komme frem, og der kom også lidt mere vind og dette ville give chance for termik ved at vente lidt, men samtidig fare for medvind. Da modellen var god for ca. 5 min. i roligt vejr uden termik, startede Hans straks ved periodens begyndelse. Vi fulgte spændt modellen og stopuret. Allerede efter 3 minutters flyvning var der ingen tvivl om sejren. Modellen lå i ca. 60 m højde i jævne kurver. Uret kravlede fremefter og ved 286 sek. kunne vi notere sejren ved høje hurraråb.

Iført pyjamasbukser, det var de eneste tørre bukser Hans havde efter to dages vandgang, måtte han lade sig fotografere på alle leder og kanter.

I min sidste start kom jeg i medvind og fik 195 sek. og forspildte chancen for en fjerdeplads.

Neumann fik igen en fin flyvning på 282 sek. Det var sikkert godt, Hans fik startet tidligt, idet vejret den sidste del af perioden var meget chancebetonet. Solens brænden i det våde græs giver kraftige op- og nedadgående luftstrømme.

1. officielle hold-VM også vundet af os

Da verdensmesterskabet nu var afgjort, koncentrerede vi vor opmærksomhed om opslagstavlen for at følge med i den spændende kamp om holdmesterskabet og den belgiske »Cup Daumerie«. Vi var klar over, at tyskerne og svejtserne var vore værste konkurrenter, men det gik jo med en lille margin trods det, at Neumann manglede den første flyvning. Vi fik 2211 sek., Tyskland 2148 sek. og Svejts 2040 sek. Derpå fulgte Holland, Frankrig, Jugoslavien og Sverige.

Udflugter og »tung« præmieuddeling

Efter første periode var vi lørdag formiddag på udflugt til Vratadalen op langs Jugoslaviens højeste bjerge Triglav. Det regnede desværre det meste af dagen; men vi fik dog en god tur ud af det. Middagen blev holdt på et bjerghotel, og senere på eftermiddagen var der reception hos præsidenten for Radovljica-distriktet i landsbyen Vrata. Det blev alle tiders fest. Hvert lands repræsentant måtte efter højlydte opfordringer op at sige et par ord. Jeg var så dristig at invitere alle deltagerne til Danmark næste år, hvad vi nu også har ret til, og som jeg håber, vi kan gennemføre.

Søndag kl. 1100 var vi på udflugt til Bohinj Lake, hvor vi på en spadseretur op i bjergene så Savaflodens kilder. Vi var hjemme ved aftenstid og nåede at hvile et par timer for at samle kræfter til at bære de mange og tunge pokaler hjem fra afslutningsfesten. Jeg var først oppe at hente den store belgiske krystalvase, 32 cm høj, vægt ca. 7—8 kg, og en marmorfod af lignende vægt. Derefter blev Hans hyldet som verdensmester. Han fik overrakt den svenske vandrepokal og en pokal i sølvfiligran til ejendom (værdi ca. 800 kr.). De ti første fik mindre præmier, og alle deltagerne fik et blomsterstativ til at hænge på væggen.

Dermed var denne konkurrence slut, og vi kunne tage hjem med rolig samvittighed. Vi havde fået belønningen for et års slid med bygning, trimming og eksperimenter.

Børge Hansen.

Resultater

		1.	2.	3.	Ialt
1.	Hans Hansen (D)	300	300	300	900
2.	Denzin (Tyskl.)	285	300	258	843
3.	Templier (Frank.)	300	235	300	835
4.	Gunic (Jugoslav.)	300	270	254	824
5.	Bausch (Holland)	300	251	265	816
6.	Skala (Østrig)	200	300	300	800
7.	Schönborn (Saar)	212	288	300	800
8.	Federici (Italien)	152	300	281	733
9.	Persson (Sverige)	300	243	189	732
10.	B. Hansen (Dan.)	242	292	195	729

De nordiske privatflyvere samlet efter konkurrencen. Forrest i midten vinderen Lars Grönlund med Nordisk Flyverpokal.

Sylvest Jensen køber Siebel 204D

Direktør *Sylvest Jensen* har udvidet sin flåde med en relativ stor og hurtig maskine, en tysk Siebel 204D, der er udstyret med to Argus AS 411 motorer på 640 hk.

Maskinen er bygget i 1944 til *Göring*, men kom ved sammenbruddet til Sverige og har kun fløjet 20 timer. Den er i Sverige blevet fuldt gennemgået og får nu hos Skandinavisk Aero Industri kabineudstyret bragt i orden.

Efter de svenske flyveprøver har den ved en fuldvægt af 5600 kg en startlængde til 15 m højde i vindstille på 545 m, og den lander fra 20 m højde på 715 m. Topfarten er 350 km/t, rejsefarten 280 og landingsfarten 115 km/t.

Den bliver indrettet til 12—13 passagerer og har en nyttelast på 1700 kg. Det er meningen at anvende den til fragt- og charterflyvning i Tyskland og Danmark.

FLYVEVÅBNET

Oberst *Kaj Birksted* er udnævnt til chef for vestre flyvebasiskommando i stedet for generalmajor *Tage Andersen*, der er rejst til Paris for at gennemgå et halvt års kursus ved NATO Defence College. Oberst *E. C. T. Jensen* fungerer indtil videre som stabschef i flyvevåbnet.

Delingsfører *J. G. Baumgarten Olsen* er udnævnt til kompagnichef i hjemmeværnet fra den 15/8 at regne og ansat ved flyverhjemmeværnsinspektørens stab.

Flygvapnet besøger flyvevåbnet

Tirsdag den 8. september kom der besøg i Københavns lufthavn af otte Saab J 29 jagere og to DH Vampire, hvoraf den ene blev fløjet af generalmajor *Folke R. Ramström*. De svenske flyvere var nogle dage gæster hos flyvevåbnet og besøgte også Karup.

NATO-flyveøvelse

Fra 25. til 30. september berørte en stor NATO-flyveøvelse også Danmark, og man ventede overflyvninger af 400 militære maskiner, i hvilken anledning særlige luftrum var reserveret civil lufttrafik.

Flyveulykke i Grønland

Den 27. august indløb der til flyvevåbnet meddelelse fra Grønland om, at den 28-årige fenrik *Palle Hoffmann* fra Frederiksberg var blevet dræbt ved en helikopterulykke. Piloten, kaptajnløjtnant *Krarup* slap uskadt. Helikopteren blev ødelagt. Den blev i Grønland anvendt til transport af Geodætisk Instituts opmålere. Der er ikke fremkommet oplysninger om årsagen til ulykken.

Professor Prandtl død

Den berømte tyske videnskabsmand, professor *Ludwig Prandtl*, Göttingen, døde den 15. august i en alder af 78 år. Prandtl kaldtes ofte „aerodynamikkens fader", og han har haft en overvældende stor indflydelse på udformningen af de aerodynamiske teorier og dermed på flyvningens udvikling.

Endnu et billede fra Herning: En del af de konkurrerende planer, fotograferet af Poul Trøllund. Forrest ikke mindre end fire EON Olympia.

KONKURRENCER I MANGE LANDE

Koncentrerede oplysninger om årets svæveflyvekonkurrencer i Europa og USA

EFTER krigen har svæveflyvningen i stadig storre grad udviklet sig til konkurrencesport, og især i de år, hvor der ikke afholdes VM, konkurreres der i mange lande. Der er næppe nogensinde afholdt så mange konkurrencer som i år.

Den begrænsede plads, der står til rådighed for svæveflyvning i FLYV, tillader os ikke at give en udførlig beretning om disse konkurrencer. Vi har imidlertid i koncentreret og så vidt mulig ensartet form samlet oplysninger om en række konkurrencer og bringer dem hermed.

Overgangen fra tidligere tiders højde- og fri-distance-konkurrence til hastighedskonkurrencer, tildels på lukket bane, er påfaldende.

Alle steder tillempes pointsgivningen fra VM, hvor hver dags vinderpræstation sættes til et bestemt pointstal (100, 200, 800 eller 1000) og de øvrige sættes i forhold dertil.

Mange af de placerede vil vi sikkert få at se ved VM i 1954 i England.

Belgien

Planlagt konkurrence aflyst på grund af NATO-manøvren Coronet.

Danmark

5.—18. juli. Herning. Fladland. 9 individuelle deltagere i een klasse. 7 middelmådige og 2 øvelsesplaner. Flyslæb og spilstart. Fri målflyvning, hastighed til mål, hastighed til mål og retur. 100 km trekant ikke gennemførlig. Vejr dårligt. 5 konkurrencedage (maximum 7). Sky- og udlandsflyvning forbudt. Resultat:

		points
1.	*H. W. Jensen* (EON Olympia) ..	3869
2.	*A. Feddersen* (DFS Olympia)	2969
3.	*S. Michaelsen* (Mü-13d)	2879

100 starter, 68 timer, 2300 km. Ingen havarier.

Litteratur: FLYV nr. 8 og 9.

England

26.7.—3.8. Camp Hill, Great Hucklow (hvor VM afholdes næste år). Skrænt. 10 individuelle deltagere og 27 hold med 2—4 piloter pr. plan. Handicap: planer med sideforhold 17—14 fik 10 %, under 14 fik 33 % ekstra points. Spilstart. Fri målflyvning, returmålflyvning, hastighed, fri distance på given kurs og 100 km trekant (kun een gennemførte).

8 konkurrencedage i gennemgående vanskeligt vejr, 1 hviledag. Skyflyvning. Resultater:

1.	*G. H. Stephenson* (Sky)	551 p.
2.	*D. A. Smith* (EON Olympia) ..	454 p.
3.	*Philip Wills* (Sky)	452 p.
	Frank Foster (Olympia)	452 p.

En åben tosædet Sedbergh satte ny engelsk højderekord i en cumulo-nimbus, i hvilken den nåede over 5000 m højde. Wills satte hastighedsrekorden over 100 km op til 79 km/t. Længste distance: Stephenson 310 km mål (guld og diamant).

Litteratur: The Aeroplane 7/8-53.

England i Tyskland

De engelske militære klubber i Tyskland holdt deres årlige konkurrence 18.—23. juni i Scharfoldendorff. Skrænt. 20 planer med normalt hver 2 piloter. 3 klasser efter spændvidde. Spilstart. Distanceflyvninger. Vejr middel eller lidt under. Konkurrence alle 6 dage, men sidste dag kun een pointsgivende flyvning. Skyflyvning. Distancer hindret af zonegrænsen. Vinder: Royal Engineers Gliding Club, Hameln. Længste flyvning 179 km til Altona.

Litteratur: The Aeroplane 10/7-53.

Frankrig

Ca. 1—14.7. Pont St. Vincent. 32 deltagere incl. *Philip Wills* og en schweizer som gæst. Flyslæb. Dårligt vejr, kun 5 af 14 dage anvendelige. Ikke flyvning over grænserne. Resultat:

1.	*G. Pierre* (Air 102)	4864 points
2.	*H. Lambert* (Air 100)	3912 points
3.	*Trubert* (Air 102).....	3597 points
4.	*Weiss* (Air 100)	3577 points
5.	*P. Wills* (Sky)	3505 points

Holland

14.—27. juni. Terlet (fladland). 10 individuelle deltagere. Handicap efter plantype: Olympia normal, Sky minus 20 %, T-10 plus 20 %. Flyslæb med 1 civil og 3 militære maskiner. Mest fri distance, tildels målflyvning og een hastighedsdag.

Forholdsvis godt vejr. 6 af 12 planlagte dage anvendelige. Skyflyvning og ingen begrænsning m.h.t. udland. Resultat:

1.	*De Boer* (Olympia)	873 points
2.	*Otto Koch* (Minimoa).....	778 points
3.	*Van Noorden* (Olympia) ..	753 points

Søndag den 21. var hviledag, da de hollandske militærmaskiner ikke må flyve om søndagen. Koch (luftkaptajn i KLM) satte hollandsk højderekord med 4190 m højdevinding. Længste flyvning foretaget af van Noorden (260 km).

77 starter, 119 timer, 50 distancer på 4271 km, 17 over 100 km, 2 guld-højder. 2 havarier — en skyldtes slipstrømmen fra en lavtflyvende Meteor kort før svæveplanets landing.

Litteratur: Avia nr. 14 og 15/1953.

Jugoslavien

28/6—12/7 i Borovo. 20 individuelle deltagere, incl. gæsterne *Lorne Welch* (Engl.), *Adolf Gehriger* (Schweiz). 17 Weihe, 1 Orao 9, 1 KB-9 og 1 Kosava. Start og næsten alle hjemtransporter i slæb.

Målflyvning, returflyvning, hastighed og 100 km trekant. Godt vejr, to dage dog for stabilt. 8 konkurrencedage gennemført.

1.	*Komac* (Kosava)	6533 points
2.	*Mordej* (Weihe)	5865 points
3.	*Rain* (Weihe)	5403 points

Welch blev nr. 4 og Gehriger nr. 8.

Længste distance 237 km. 100 km trekant blev fløjet to dage. Første gang gennemførte 7 (bedste på 1 time 20 min), anden gang kom 9 næsten samtidig over mållinien!

Litteratur: Flight 31/7-53.

Rusland

Af et fotografi fremgår, at der også har været konkurrence i Rusland. Om denne og evt. andre konkurrencer bag jerntæppet foreligger endnu intet.

Sverige

Planlagt konkurrence aflyst på grund af manglende interesse. Sic transit gloria mundi!

Tyskland

26/7—9/8. Oerlinghausen. Fladland nær skrænt. 3 klasser: individuelle med og uden konkurrenceerfaring samt yngre deltagere (tildels flere på samme plan). Den franske og jugoslaviske mester med som gæster. 8 ensædede og 18 tosædede planer (mest fløjet ensædet på grund af vejret). Spilstart, da motorflyvning forbudt.

Mest trekantflyvninger over kort og 100 km bane, et par målflyvninger (141 km) med hastighed. Minimumbetingelser for, at en dags resultat medregnes.

Vejret meget dårligt med undtagelse af een dag. 7 dage medregnet, 6 ikke medregnet trods nogen flyvning. Skyflyvning ikke tilladt i Tyskland i øjeblikket. Resultat:

1.	*G. Pierre* (Air 102)	4680 points
2.	*E. G. Haase* (HKS-1)	4572 points
3.	*Komac* (Kosava)	3960 points
4.	*Hanna Reitsch* (Kranich 3)	3560 points
5.	*Medicus* (Spatz)	3232 points

Klassen for flyvere uden konkurrenceerfaring vandtes af *Wiethüchter* (Weihe) med 4227 points.

Lørdag den 8.8. kom 13 rundt på 100 km trekant. Haase nåede endda to gange rundt, bedste gang med 70.7 km/t. Ialt overværede 200.000 tilskuere konkurrencen! Der var også en teknisk konkurrence for planer og tilbehør, hvor man bl.a. så flere tosædede skoleglidere.

USA

6.—17./7. Elmira. Skrænt. 24 deltagere, incl. N. Goodhart, England.

Resultater:

1.	*P. MacCready* (Schweizer 1-23D)	1889 p.
2.	*Stan Smith* (Schweizer 1-21) ..	1677 p.
3.	*Paul Schweizer* (Schweizer 1-23D)	1574 p.
4.	*Steve Bennis* (Schweizer 1-23D)	1506 p.
5.	*N. Goodhart* (Laister-Kaufmann)	1279 p.

(Fortsættes side 210)

Nu!

Verdens mest moderne rejsestandard

Super Constellation Style

Størst	5 rummelige kabiner at promenere i
Ny komfort	Stor elegant salon betyder virkelig „luksus i luften".
Hurtigst	Kortere flyvetid end nogensinde før
Non-Stop	Færre mellemlandinger på hovedruterne giver større uafhængighed af vejrforholdene og præcision i afgangs- og ankomsttider.
Stærkest	Kraftoverskud. De nyeste turbo-compound Wright motorer. 13.000 HK.
Over hele verden	foretrækkes Super Constellation. Foreløbig 18 luftfartsselskaber anvender denne maskine til daglig pålidelig lufttransport. 4 gange så mange som de nærmeste amerikanske typer. Mere end dobbelt så mange som europæiske jet-typer.

Flyv bedre for samme pris

Lockheed

Lockheed Aircraft Corporation USA

TRAFIKFLYVENYT

Københavns lufthavn i august

Ank. passagerer på ruter ..	19.567
afg. passagerer på ruter ..	19.480
ialt.....	39.047
transitpassagerer 2 × 15.974	31.948
andre passagerer	8.010
total....	79.005

Det er en stigning på 17.9 % i forhold til 1952.

Antallet af operationer (starter og landinger) med trafikluftfartøjer var 2862, med andre 2716, ialt 5578, eller 12.6 % mere end august i fjor.

BEA-rekorder London—København

British European Airways har med Vickers Viscount to gange sat rute-rekord på London—København-ruten, meddeler FAI. Da denne moderne type blev indsat på ruten den 1. juli, gennemførtes turen på 2 timer 26 min. med en gennemsnitsfart af 402 km/t. Den 28. juli nåede man ned på 2 timer 02 min., d.v.s. 482 km/t.

Højderekorden med English Electric Canberra på 19.406 m er nu blevet anerkendt.

Jacqueline Cochran har på kort bane sat endnu en rekord med den kanadisk byggede F-86E, nemlig på 1087 km/t. Desuden har hun også sat højderekord for kvinder med 14.377 meter.

Viscount tjener penge

At Vickers Viscount ventedes at blive en meget økonomisk type, var velkendt, men en ny type plejer ikke at give overskud i begyndelsen, og især da ikke når den er udstyret med så nye og ukendte motorer som Rolls-Royce Dart turbinemotorerne, som foreløbig kun må gå 400 timer mellem hovedeftersynene.

Ikke desto mindre har BEA's Viscountflåde på de første 200 flyvetimer på ruterne indtjent 8,9 mill. kr., hvorfra går en udgift på 7,6 mill., der endda omfatter udviklingsomkostningerne, således at der bliver et nettooverskud på 1,3 mill. kr., d. v. s. 650 kr. pr. time!

Efterhånden som man får mere erfaring med typen, skulle resultaterne blive endnu bedre.

Medvirkende er dog også indførslen af turistklassen, som er hovedsagen for BEA. Siden dens indførelse er BEA's Europatrafik steget 30 % og BEA's Københavnstrafik med 78 %, så selskabets andel i rutens trafik er steget fra 28 til 51 %!

(Fortsat fra side 208)

Første dag landede tre deltagere på Idlewild, New Yorks kæmpemæssige og travle internationale lufthavn (307 km) og vandt en særlig præmie, men fik efter sigende en lidt kølig modtagelse af flyveledelsen.

Goodhart fløj 34 timer, hans transportvogn kørte 4300 km.

Litteratur: Aeroplane 14/8-53.

Østrig

11.—19./7. Zell am See. Bjergterræn med skrænt. 14 individuelle deltagere 1- og 2-sædede svæveplaner. Spilstart, da motorflyvning forbudt. Al flyvning på 100 km trekant, men ingen gennemførte. Meget dårligt vejr, kun 4 af 9 dage anvendelige. Resultat:

1. *Walter Hesse* (Mg 19).... 3459 points
2. *A. Hasenknopf* (Mg 19) .. 3309 points
3. *W. Grafe* (Weihe) ..... 3291 points

18/7 nåede Hesse 99 af banens 113 km. Der var stærk vind med op til 20 m/sek. faldvind, som ved et vendepunkt på få minutter tvang 8 planer ned fra 2500 meter. 2 havarier.

Litteratur: Austroflug 8/1953.

Oberst Erik Rasmussen 50

Den 7. oktober 1953 fylder flyveinspektør i flyvevåbnet, oberst *Erik Rasmussen* 50 år. De, som kender ham, vil forbavses, og han selv vil knapt nok tro det. På sin fødselsdag for fire år siden fløj han den første Meteor-jager hjem fra England, og siden har har foretaget indgående flyveprøver med denne luftfartøjstype. Et eller andet sted inden i ham må ungdommen sidde intakt, og hans gøren og laden præges just ikke af alderdommen. Således foretog han nylig en helrulning med sin Hillman vogn uden at få en skramme — ja, vognen fik altså.

Erik Rasmussen ville oprindelig have været marineingeniør, men da marineingeniørskolen netop blev ophævet på det tidspunkt, valgte han søofficersvejen. Han blev søløjtnant i 1925 og kom snart efter på søværnets flyveskole, hvor hans fremragende evner som flyver hurtigt gjorde sig gældende. I 1934 blev han kaptajnløjtnant og chef for luftmarinestationen i Ringsted, hvor han havde kommandoen over jager-flotillen, og i 1939 blev han orlogskaptajn. Under krigstidens manglende flyveaktivitet gjorde han tjeneste ved kystflåden, hvor han den 29. august 1943 benyttede lejligheden til at sænke sit skib for næsen af tyskerne.

Efter krigen blev Erik Rasmussen chef for søværnets flyvevæsen og blev i 1947 kommandørkaptajn. Ved oprettelsen af det nye flyvevåben i 1950 gjorde Erik Rasmussen, udnævnt til kommandør, tjeneste i England et årstid ved planlægningen af atlantpagtens fælles flyvevåben-organisation, for endelig i 1951 at blive udnævnt til oberst i flyvevåbnet og til chef for dettes flyveinspektion.

Alle Erik Rasmussens mange venner og beundrere ønsker ham tillykke med dagen og håber, at dansk flyvning endnu i mange år må høste udbytte af hans uhyre indsigt i flyvningens problemer og hans indgående kendskab til de tekniske detailler i forbindelse hermed.

L. P.

STOR DANSK DELTAGELSE I HAMBURG-RALLYET

Den tyske aeroklubs Hamburg-afdeling havde i samarbejde med Hamburg lufthavn indbudt til en international „stjerneflyvning" til Hamburg den 12. til 14. september forbundet med en lille konkurrence.

Deltagelse og endog benzin til hjemrejsen var gratis, så det er intet under, at der meldte sig en mængde danske privatflyvere, nemlig ialt 30 maskiner med ialt 66 deltagere ombord — det er det hidtil største antal, som har deltaget i et udenlandsk rally.

Man kan i den forbindelse ikke lade være at ærgre sig over, at den udmærkede idé om et dansk „rally-fond" ikke er gjort til virkelighed. Efter denne plan skulle hver danske deltager i et udenlandsk rally erlægger 10 kr. til et fond, for hvilket man med nogle års mellemrum skulle afholde rally i Danmark. Tænk, hvad Schleswig- og Hamburg-turene ville have indbragt!

Vejret var ikke godt lørdag den 12. til flyvningen til Hamburg. Storm og byger vanskeliggjorde især start og landing, og således kunne en deltagende maskine fra Esbjerg ikke få starttilladelse, men de nåede dog frem pr. bil.

I Fuhlsbüttel-lufthavnen blæste det 35—40 knob, så modtagelsesteltet var ved at vælte. En dansk KZ-III tippede over på plantippen, og en hollandsk 2-motorers maskine fik begge propeller ødelagt. Men disse småting reparerede tyskerne effektivt og gratis!

Ved modtagelsen i lufthavnen blev der serveret champagne, og efter denne gik turen ind til byen. Lørdag aften var der middag på rådhuset, og derefter kunne man more sig på Reberbahn.

Søndag formiddag besøgte deltagerne en haveudstilling i den meget smukke botaniske have, og resten af dagen tilbragtes i Travemünde i dejligt vejr. Her er der stort spillecasino (som nogen forsøgte sig i), og det var direktøren herfor, som er gammel flyver, der havde inviteret.

Ved gallamiddagen blev der holdt en række taler. På Danmarks vegne talte grosserer *A. Strange Hansen*.

Så blev der uddelt et hav af flotte præmier. Konkurrencen var nu af en ret uformel karakter. Den omfattede ikke blot præcisionsflyvning med ankomst til opgivet klokkeslet, men også flyvemaskinens alder og tilstand m. m. blev taget i betragtning.

Dommerne tildelte førstepræmien til finsk sportsflyvnings nestor, major *Bremer*, der stadig flyver i sin ældgamle tyske Junkers Junior maskine fra omkring 1929. Nr. 2 blev flyverne *Holck* og *Asted*, som denne gang med deres Gipsy Moth undgik østtysk område og fik en fin Zeiss kikkert.

Om mandagen gik det atter hjemad.

Hele arrangementet var særdeles vel organiseret og forløb på bedste måde. Modtagelsen var meget hjertelig, og man forstod, at tyskerne — selv om de endnu ikke selv må motorflyve — gerne igen vil optages i den internationale flyverfamilie.

Mens der i Schleswig ikke kom andre end danskerne, var der i Hamburg også nordmænd, svenskere, finner, hollændere, belgiere, englændere og schweizere. Ialt kom 63 af over 70 tilmeldte maskiner, og der vil sikkert komme endnu flere næste år, for det blev meddelt, at det skal være en årlig begivenhed.

Koncentration om nøjagtighed

Når pumperne arbejder med et tryk på 2 kg pr. kvadratcentimeter, og leveringshastigheden gennem hver slange er over 900 liter i minuttet, stilles der store krav om nøjagtighed ved benzinleverancerne.

Den trænede BP mand ved manøvregrebene skal udføre mere end blot åbne og lukke for ventilen. Han har ansvaret for betjeningen af et kraftigt maskineri, og han alene er garantien for, at dette virker netop på den måde, der passer for den specielle flyvemaskinetype. Han såvel som alt mandskab inden for BP Aviation Service er indstillet på at arbejde hurtigt og nøjagtigt.

AVIATION BP SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . SCT. ANNÆ PLADS 5 . CENTRAL 5455

DM I LINESTYRING

Den nye danmarksmester i kunstflyvning, Egon Briks Madsen, beretter om DM-konkurrencen i Århus

MAN hørtr ofte, at linestyringen er i tilbagegang, og en væsentlig del af skylden herfor må sikkert placeres hos vore hjemlige modelmotorfabrikanter, som endnu ikke har fremstillet en virkelig all-round linestyringsmotor.

I hvert fald var dette hovedindtrykket ved DM i Århus den 23. august, hvor ca. 90% af deltagerne anvendte den populære engelske ED 2,46, og hvor der i modsætning til tidligere år ikke blev fløjet med danske motorer.

Vejret var ikke godt; det blæste ret hårdt, og man havde et par byger tidligt på dagen. Det var synd for arrangørerne i »Agaton«, idet man under *Børge Hansens* ledelse havde gjort sig de største anstrengelser for at få det bedst mulige ud af stævnet. Bl. a. havde man højttalervogn på pladsen, så publikum under hele stævnet kunne holdes underrettet om slagets gang. Mikrofonen blev betjent af *Per Heymann Andersen,* der tillige fungerede som dommer sammen med *Knud Aage Thomsen,* København.

Kunstflyvning

Man blev enige om at afvikle kunstflyvningskonkurrencen først. Hver deltager havde ret til 3 starter, hvoraf den bedste gjaldt. Efter første omgang førte undertegnede med 50 point mere end nr. 2; men i løbet af de to sidste omgange rykkede flere højere op. I 3. runde havarerede *Albert Sørensen* desværre efter en pæn begyndelse, og *Arne Bendixen* prøvede forgæves på at forbedre sine første præstationer med en reservemodel efter hovedmodellens havari. Selv prøvede jeg både i 2. og 3. omgang at forbedre mine resultater, men blæsevejret kombineret med motorvrøvl gjorde det umuligt, og slutresultatet blev, at jeg vandt med de 205 point fra første omgang, Albert blev nr. 2 med 181 point fra 2. omgang, og Arne Bendixen nr. 3 med 163 point fra 2. omgang.

De tre nævnte anvendte alle ret tunge modeller på omkring 550 gram. Modellerne var bortset fra forskellige opbygningsmetoder ret ensartede med forholdsvis lange kroppe og planarealer omkring 17 dm².

En gammel VM-deltager som *Holger Eriksen* brændte to gløderør over på sin »Forster«-model og viste desværre ikke før efter konkurrencens afslutning, at stævnets pæneste model kunne flyve.

Holdkapflyvning og hastighed

Man gik derefter over til holdkapflyvningskonkurrencen, hvor der startede 5 deltagere samtidigt. Et par af modellerne havde uheld lige efter starten og udgik hurtigt. En enkelt udgik midt i konkurrencen og endelig startede jeg stadig motor (eller prøvede derpå), da Albert Sørensens model i en fin tid på 11,36 min. med Arne Bendixen som pilot havde gennemført de 100 omgange. Holdet var ikke på noget tidspunkt truet.

I hastighedskonkurrencen lagde Albert sig straks fint i spidsen med 155.8 km/t. Han fløj med den model, der tillige har danmarksrekord, og som blev benyttet ved VM sidste år. Det bemærkelsesværdige ved modellen var, at han anvendte en engelsk plastic-propel, som var skåret og filet til efter alle kunstens regler. På 2. pladsen placerede *Jørgen Hansen,* Århus, sig med 144.0 km/t til trods for, at motoren gik noget ujævnt. 3. pladsen besatte Arne Bendixen med 141.2 km/t. Et par Århus-modeller, som til daglig er gode for hastigheder omkring 140 km/t, kom desværre ikke i luften på grund af motorvrøvl.

Blæsevejret var skrapt; men bortset fra, at det afholdt enkelte fra at flyve og var grund til havarier, så så man alligevel flyvninger fuldt på højde med tidligere års mesterskaber; og den ensartethed, som prægede motorerne, gjorde sit til, at resultatet blev så retfærdigt som muligt.

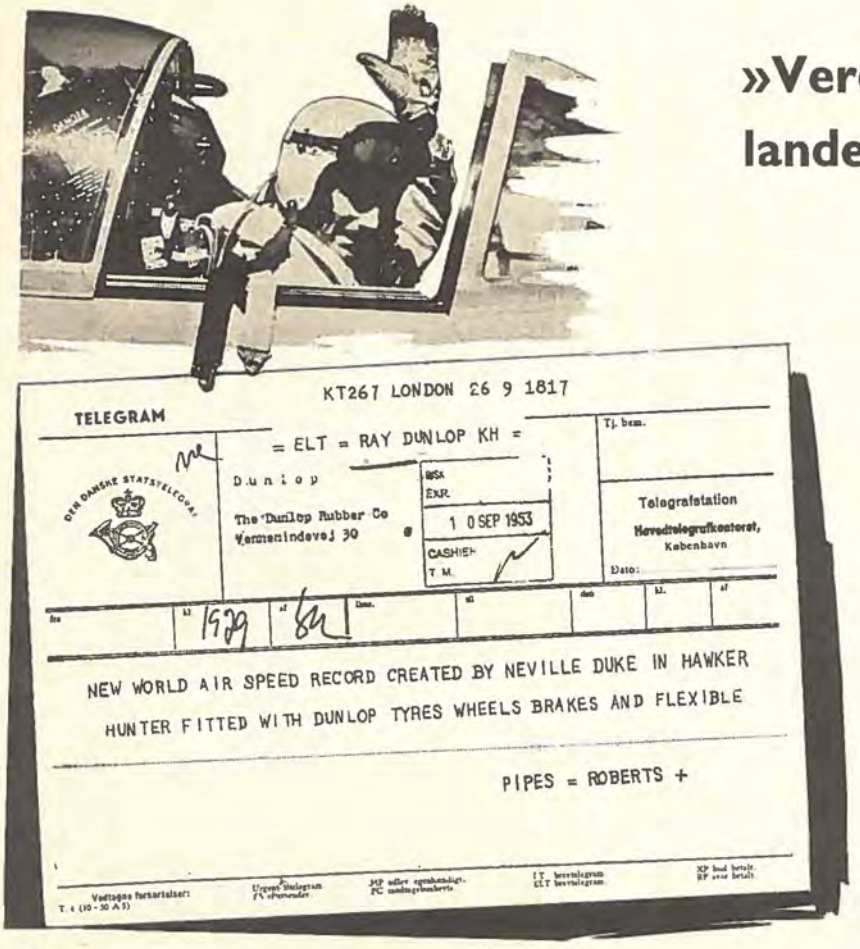
Men jeg tror, at vi kunne have haft meget større DM i linestyring, såfremt modelflyverne ikke var så afhængig af gavepakker fra udlandet. Der må bestemt være noget at gøre for en rask fabrikant!

Egon Briks Madsen.

★

Tysk besøg

Ing. *Dahmen* fra Flugzeugbau Burglengenfeld besøgte i september Danmark, hvorfra der havde vist sig megen interesse for Mü-13E og Spatz, som firmaet bygger. Ing. Dahmen forhandlede med forskellige klubber om mulighederne for at forny materiellet.



»Verdens hurtigste Mand« lander sikkert paa DUNLOP

Fornylig fløj Telegrammerne Verden over, at den berømte engelske Flyver Neville Duke havde sat ny Hastighedsrekord i en Hawker Hunter Jetjager — over 1200 km i Timen. Beretningen om denne enestaaende Bedrift fuldendes ved Oplysningen om, at Maskinen var udstyret med Dæk, Hjul, Bremser og Kabler fra DUNLOP.

TRADE MARK

DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/S
Vennemindevej 30, København Ø

UDDRAG AF NOTAM-DANMARK

Beregning af flyvetid

Luftfartsdirektoratet skal herved henlede opmærksomheden på ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 10. juni 1953, der indeholder følgende definition af flyvetid:

Ved flyvetid forstås den samlede tid fra det øjeblik, et luftfartøj ved egen kraft sætter sig i bevægelse med det formål at starte, til det øjeblik det er i ro efter afsluttet flyvning. Udtrykket flyvetid, som her defineret, er analogt med udtrykkene „block to block" tid og „chock to chock" tid, det vil sige, tiden fra det øjeblik, luftfartøjet bevæger sig fra lastestedet, til det stopper på lossestedet. Al registrering af flyvetid i forbindelse med udstedelse og fornyelse af certifikater, beregning af flyvetid for luftfartøjer og dele deraf skal foretages i overensstemmelse med ovenstående definition.

Udvidet distribution af NOTAMs

Luftfartsdirektoratet meddeler herved, at NOTAM DANMARK serie A & B i fremtiden vederlagsfrit vil blive tilsendt indehavere af gyldigt svæveflyvercertifikat.

Nyt katalog over flyvelitteratur udkommet

Tilsendes gratis på forlangende

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 3955 - 2755

ABONNEMENT

gennem:

AERO-REKLAME

Jensløvsvej 8

Charlottenlund

telefon: ORdrup 386

(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

„BROOMWADE"

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS"

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

KTS

KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

KALENDER 1953

Modelflyvning:

11/10. Finale for linestyrede modeller.
31/12. Årsrekordår slutter.

Motorflyvning:

8—10/10. England—New Zealand race.
6—11/11. Intern. rally i Biskra. (Algier).

Læge Tryde's samling

Nylig afdøde læge *Ernst Adam Tryde* havde gennem 20 år skaffet sig en enestående samling litteratur om flyvning og dennes historie, og den var i sidste måned udstillet med salg for øje hos Herm. Lynge's antikvariat.

Den omfattede 900 bind om flyvning, heraf 200 på dansk, en særlig Andrée-samling, afskifter af sjælden flyvelitteratur, gamle avisudklip, medaljer, frimærker, billeder og et stort kartotek over international flyvelitteratur.

Guld med tre diamanter

FAI har sendt følgende provisoriske liste over indehavere af guld-diplom med tre diamanter (een for henholdsvis 300 km målflyvning, 500 km fri distanceflyvning og 5000 m højdevinding) ud til aeroklubberne. Man vil med overraskelse konstatere, at Polen har halvdelen, og at hele serier er blevet færdige på samme datoer i år.

1.	*John Robinson*, USA	1.7.50
2.	*Tadeusz Gora*, Polen	23.7.50
3.	*Gérard Pierre, Frankrig*	6.51
4.	*Shelley Charles*, USA	3.8.51
5.	*Jacques Lobeau*, Frankrig	21.5.52
6.	*Eric Nessler*, Frankrig	22.5.52
7.	*Paul Bickle*, USA	17.8.52
8.	*Raymond Parker*, USA	17.8.52
9.	*W. S. Ivans Jr.*, USA	19.8.52
10.	*Gérard Tahon*, Frankrig	2.53
11.	*Stasnislaw Skrzydlewski*, Polen	29.5.53
12.	*Zdzislaw Przyjemski*, Polen ..	29.5.53
13.	*Andrzej Zieminski*, Polen	29.5.53
14.	*Zbigniew Kirakowski*, Polen ..	29.5.53
15.	Madame *Choisnet Gohard*, Fr..	12.6.53
16.	*Henrik Zydorczak*, Polen	26.6.53
17.	*Roman Zydorczak*, Polen	26.6.53
18.	*Antoni Smigiel*, Polen	6.7.53
19.	*Jersy Popiel*, Polen	6.7.53
20.	*Marian Gorzelak*, Polen	6.7.53

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 viderebefordrer henvendelserne.

Husk derfor: *navn og adresse.*

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør

Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 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

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

Nye medlemmer:

El-teknikker *Svend Poulsen Ravn.*
Flyvermath *Henning Jørgensen.*
Flyvermath *Flemming Nielsen.*

Nye bøger:

The Official Handbook — Canada 1952.
The Aeroplane Directory of British Aviation.
Statens Bibliotekstilsyn: *Dansk Tidsskrift-Index. 1952.*
Civil Aircraft Markings.
Civil Aircraft Recognition.
O. G. Sutton: *The Science of Flight.*
Neville Duke and Edward Lanchbery: *Sound Barrier.*
Lord Tedder: *Air Power in War.*
Sell's: *British Aviation Supplement.*

Foredraget den 3. september

Næppe er den store travle sommersæson med dens flyvemæssige begivenheder ved at slutte, før vi er gået i gang med vintersæsonen med dens mere stilfærdige indendørs aktivitet.

Det første foredrag, KDA's medlemmer var indbudt til, fandt sted på Danmarks tekniske Højskole den 3. september kl. 16, og trods tidspunktet var der så stor tilstrømning af aeroklubbens medlemmer, folk fra flyvevåbnet, læreanstalten og andre kredse, at et større auditorium måtte tages i brug, og selv det var ikke stort nok.

Ingeniør, dr. techn. *N. Holm Johannesen,* holdt et klart og velopbygget foredrag om strømning med lydhastighed og overlydhastighed. Det er naturligvis et meget stort emne at sammenpresse på så kort tid, og der kan ikke tages mange enkeltheder med. Men især de tilhørere, der havde de tekniske forudsætninger for at forstå foredraget, og som ikke var kendt med fænomenerne i forvejen, har sikkert haft et godt udbytte af det.

Tak fra USA og Canada

KDA har modtaget en række skrivelser fra USA og Canada i anledning af udvekslingerne i sommer. Således skriver Civil Air Patrol's leder, generalmajor *Lucas V. Beau,* bl. a.: „Jeg er sikker på, at det hold, der besøgte Danmark, vendte hjem med varige venskaber og en forståelse for det danske folk, dets skikke og livsførelse. Udvekslingen har beriget deres liv med minder om behagelige dage, flinke mennesker og oplevelser, som sikkert vil bevæge dem til at besøge Danmark igen i fremtiden for at forny bekendtskabet."

Og her er et eksempel på, hvad kadetterne skriver: „Kære venner, med disse linier vil jeg gerne vise min taknemmelighed over for de medlemmer af aeroklubben, som var med til at gøre mit ophold i Danmark så fornøjeligt. Folks villighed til at modtage os som venner ville gøre amerikansk gæstfrihed til skamme.

Jeg vil måske glemme navnene på de steder, jeg besøgte, men jeg vil aldrig glemme de mennesker, jeg traf. Jeg synes, at rejseplanen var godt tilrettelagt, og jeg er fuldt overbevist om, at jeg kom til at besøge det bedste land i udvekslingen. Deres hengivne kadet Edward Markie."

Sølv, guld og diamanter

Age Dyhr Thomsen har nu fået guld-diplom nr. 3 udleveret med ret til at indsætte een diamant (på egen bekostning) for den 300 km målflyvning.

Sølv-diplom nr. 54 er udstedt til *Jørn H. Nielsen,* Karup og Århus. Han fik distancen den 19. august med 52 km. I svæveflyvekredse er han bedre kendt under navnet „Blondie".

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

FOREDRAG I KDA

Onsdag den 7. oktober kl 1945 indbyder KDA sine medlemmer til foredrag i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade.

Redaktør *Povl Westphall* vil fortælle om

»Vinger over Afrika«

Efter foredraget vises en farvefilm fra Congo.

Ved samme lejlighed vil de danske verdensmestre i modelflyvning blive hyldet for deres sejr.

Der er adgang for aeroklubbens medlemmer med ledsagere samt for firmamedlemmernes personale.

*

Fra svæveflyveklubberne

Aviator i Ålborg, vor største klub, indviede i august et nyt klubhus, som luftfartsvæsenet har stillet til rådighed i stedet for Ålborg Flyveklubs gamle. Klubben har i sommer erhvervet en traktor til wirehentning, og et medlem har købt en Hütter 17 fra Frederikshavn Flyveklub og stillet den til klubbens rådighed.

Holstebro-Struer Svæveflyveklub har overtaget OY-51, en Grunau Baby, der tilhørte den opløste klub Sydlolland.

Sportsflyveklubben i København, som efter at alle flyvemuligheder i Københavnsområdet var udtømt, sidst fløj i Ringsted og derpå lå stille to sæsoner, begyndte i september sidste år at flyve i Roskilde. Klubben, der har haft en forholdsvis god sæson, men kun benyttet eet af sine fire planer, har ved udgangen af august lagt op for i år.

Århus Svæveflyveklub, som også lider under flyvepladsmangel, har ved en sommerlejr i Herning fået skolet en del medlemmer frem til diplomer.

The Aeroplane

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen ('phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—.*

KARUP GÅR FREM I SLUTSPURTEN

I august måned indkom ialt 43 resultater, hvilket er fint så sent på året, hvor mange præstationer er svære at forbedre. Stillingen pr. 31.8 var følgende:

Varighed:

Karup	35 t. 56 m.	(10)
Stamgruppen	35 t. 10 m.	(10)
Aviator	31 t. 23 m.	(10)
Ringsted	19 t. 47 m.	(10)
Herning	18 t. 43 m.	(8)

Højdevinding:

Herning	17.515 m.	(10)
Karup	16.625 m.	(10)
Ringsted	12.180 m.	(10)
Aviator	10.820 m.	(10)
Værløse	9.980 m.	(8)

Distance:

Herning	625 km — 936 points	(5)
Karup	585 km — 754 points	(5)
Århus	343 km — 450 points	(3)
PFG	350 km — 423 points	(3)
Birkerød	112 km — 167 points	(1)

Karup har i hård kamp med Stamgruppen generobret føringen i varighed. Hårdest er kampen for Stamgruppen, der i sidste nummer førte med 35 t. 00 m., mens Karup havde 33.38. Så indsendte Karup en flyvning på 1.26 og nåede dermed 4 min. foran Stamgruppen. Derpå fløj *Harry Nielsen* på en vanskelig dag 3 t. 20 m. i Delfinen, men da hans bedste af tre flyvninger var 3.10, gav denne lange tur kun 10 min — og så førte de med 6 min! Men nu kom Karup med en flyvning på 2,02, som bragte dem frem til 35.56, og de behøver stadig kun flyve over 1.26, før det tæller, mens Stamgruppen skal flyve mindst 2.30.

Aviator har vi slet ikke hørt fra siden først i juli. Herning er kommet op og har fortrængt Værløse fra femtepladsen.

I højde har Herning forbedret førerstillingen; men Karup er kommet hele 4.000 m frem og er nu meget farlig.

Derimod har Herning jo mere end genoprettet det forsømte i distance. *Dyhr Thomsens* rekordflyvning gjorde udslaget, selv om der ikke fremkom passageattest fra Odense, og den 29. hjalp *Michaelsen* til med en målflyvning til Kirstinesminde.

Men Karup forsvarer sig med hele 4 distanceflyvninger i august. Den længste foretog *Pillerik* med 104 km til Samsø den 17., men en målflyvning til Kirstinesminde samme dag som Michaelsen gav 1 points mere, nemlig 105. Landingsattesten fra Samsø fortalte, at P. E. Nielsen var „landet i uskadt stand".

— — —

Midt i september var stillingen den, at Karup havde sikret sig førerstillingen, idet Pillerik og Blondie i første weekend i september hver havde udført en flyvning over 4 timer. Karup havde nu 41 t. 10 m., og det kan Stamgruppen næppe nå at indhente.

Men også i højde havde Karup nu efterhånden indhentet Herning og var kommet lige over, nemlig med 17.700 meter. Så her blev det spændende, hvad der ville ske i resten af måneden.

Der er næppe tvivl om, at Karup igen i år vinder prædikatet „bedste klub". Hernings placering i varighed er for lav til at klubben kan true Karup.

Rettelse

I FLYV nr. 8 var der i stillingen i distriktskonkurrencerne for linestyrede modeller indløbet en fejl. I 6. distrikt, hastighed, skal *N. Linnet* (618) indføjes som nr. 2 med 242, mens *Jeppesen* og *Nielsen* deler tredjepladsen.

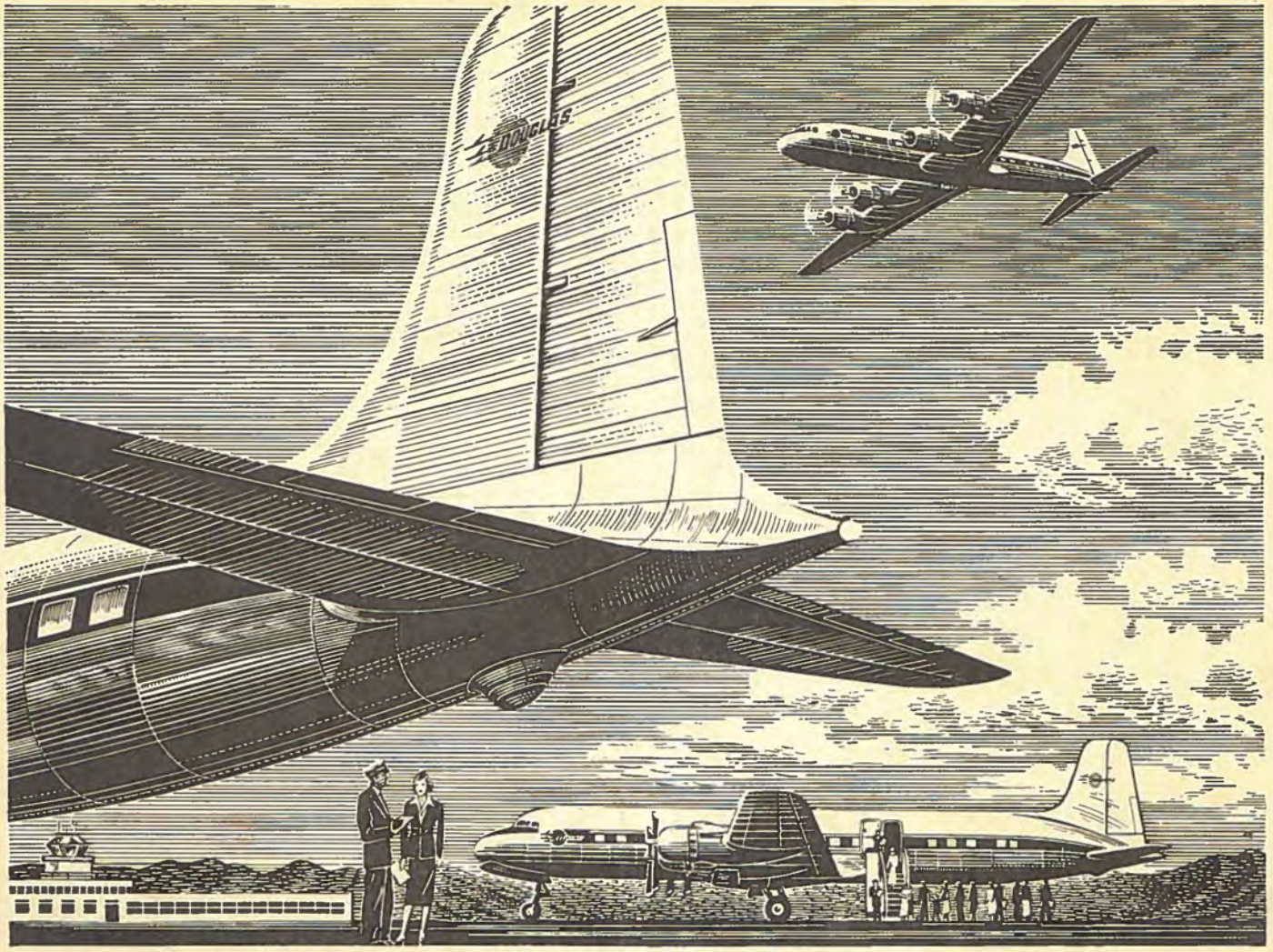
ROYAL AIR FORCE
KRONINGSPARADE
for
H. M. DRONNING ELIZABETH II

Over halvfjerds procent af jetmaskinerne i flyveparaden var udstyret med

ROLLS-ROYCE
Aero
ENGINES

ROLLS-ROYCE LTD., DERBY, ENGLAND.

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



„DC" STÅR FOR DOUGLAS . . . skaberen af de berømte DC-3 og DC-4 . . . de ultra-moderne DC-6 og DC-6B . . . fremtidens DC-7. Flyv næste gang De skal rejse! Bestil billet til de driftssikre Douglas-maskiner.

Stor, stærk og smuk!

Den kæmpemæssige hale, der er så høj som et treetagers hus, er medvirkende til DC-6's støtte, rolige flyvning. I den behagelige ro i maskinens luksuøse kabine vil De have svært ved at tro, at De iler mod Deres bestemmelsessted med en fart af mere end 500 km i timen!

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - ***ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A. - ***FLYING TIGER** U.S.A.
JAL Japan - **KLM** Holland - **LAI** Italien - **NATIONAL** U.S.A.
***NORTH AMERICAN AIRLINES** 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

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Det er en hvile at rejse på denne måde! De kan ikke rejse mere afslappet, end når De flyver med DC-6 eller DC-6B. Deres siddeplads indstiller sig automatisk til den stilling, De ønsker at indtage. De flyver højt oppe, hvor luftlaget er roligt. Luften i kabinen bliver fuldstændig udskiftet hvert tredie minut.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

26. ÅRG. NR. 11 — NOVEMBER 1953 — PRIS 75 ØRE

VICKERS VISCOUNT

Fire Rolls-Royce Dart motorer

Viscount, nu i British European Airways regelmæssige fart til København og Stockholm, er den første turbojet luftliner, der benyttes i Skandinavien. Dens jævne vibrationsfri gang giver en ny og hidtil ukendt flyvekomfort.

DEN HURTIGSTE TRAFIKMASKINE I LONDON-CHRISTCHURCH KAPFLYVNINGEN

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · AIRCRAFT DIVISION · WEYBRIDGE · SURREY

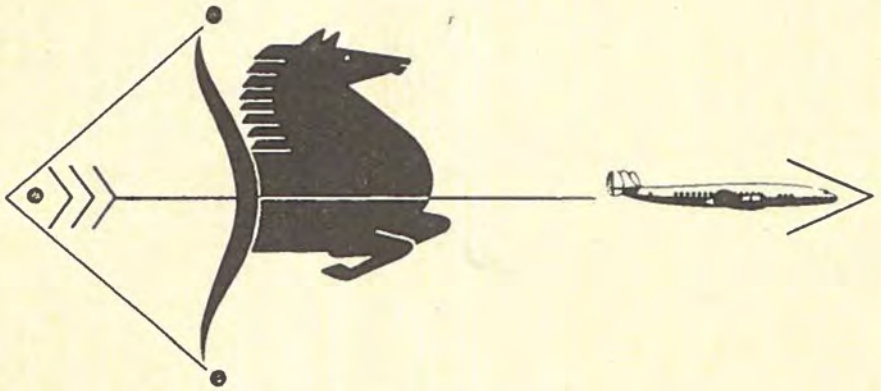
OA219

Kraftoverskud

Super Constellation

En ny rejsekomfort venter Dem.

Verdens stærkeste passagerfly sikrer komfort, uafhængighed af vejret, og præcision.



Størst	5 rummelige kabiner at promenere i.
Ny komfort	Stor elegant salon betyder virkelig „luksus i luften".
Hurtigst	Kortere flyvetid end nogensinde før.
Non-stop	Færre mellemlandinger på hovedruterne. De nyeste turbo-compound motorer. 13.000 HK.
Over hele verden	foretrækkes Super-Constellation. Foreløbig 18 luftfartsselskaber anvender denne maskine til daglig pålidelig lufttransport.
	4 gange så mange som de nærmeste amerikanske typer.
	Mere end dobbelt så mange som europæiske jet-typer.

Flyv bedre for samme pris

Lockheed

Lockheed Aircraft Corporation USA

FLYV

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

Nr. 11 | November 1953 | 26. årgang

Pionertiden er forbi

I tiden mellem de to verdenskrige blev der udført en mængde imponerende langflyvninger over hele kloden. Det var flyvninger over de store have og over kontinenterne, over nord- og sydpolen og jorden rundt på stadig mindre tid.

Det var strålende bedrifter af berømte flyvere og flyversker; det var dramatiske pionerflyvninger, som også krævede mange ofre.

Disse flyvninger banede imidlertid vejen for det net af luftruter, der nu spinder sig over hele vor klode. Og de medførte en udvikling af flyvemaskinerne, motorerne og de tekniske hjælpemidler, som er en forudsætning for flyvningen idag.

De kulminerede i det store luftvæddeløb fra England til Australien i 1934. Her sejrede englænderen S c o t t i hastighedsløbet med en specielt bygget de Havilland Comet maskine, der fløj fra Mildenhall til Melbourne på 71 timer, mens KLM's splinternye Douglas DC-2 vandt handicapløbet og blev nr. 2 i hastighed med 90½ time.

Det vakte uhyre opsigt og fik betydelige følger for trafikflyvningens langruter, da kapflyvningen viste, hvor hurtigt fjerne lande k u n n e forbindes.

Senere forsøg på sådanne flyvninger blev ikke vellykkede, og sidste måneds race til New Zealand blev ligeledes en skuffelse. Selv om der blev udført glimrende præstationer, så kaldte løbet ikke på offentlighedens sensationstrang. Flyverne var ikke berømtheder, og om maskinerne vidste man på forhånd, at de kunne gennemflyve strækningen på under 24 timer i hastighedsløbet, og at KLM-maskinen måtte vinde handicapløbet.

Nej, pionertiden er forbi og dermed den slags langflyvninger. Flyvemaskinen er kommet ud over sin barndom. Den er blevet voksen, et dagligdags trafikmiddel.

Glimt fra ICAO's tekniske hjælpeprogram i Thailand

Af flyveleder H. Beldring

Det første flyvelederhold i Bangkok. Nr. 2 fra venstre overflyvelederen. Damen underviste holdet i engelsk. Indsat flyveleder H. Beldring.

DEN internationale civile luftfartsorganisation, ICAO (International Civil Aviation Organization) deltager også i det tekniske hjælpeprogram, FN har iværksat i de såkaldte underudviklede lande. Danmark er som bekendt medlem af både FN og ICAO og yder som sådant økonomisk bistand til dette hjælpeprogram.

Den civile luftfarts enorme og hurtige vækst siden krigens ophør medførte, at man i de fleste lande havde, og til dels stadig har, besvær med at følge med udviklingen. Disse besværligheder har naturligvis især gjort sig gældende i de lande, hvor befolkningens almindelige tekniske uddannelse ikke er så stor som f.eks. i USA eller Europa. ICAO har udført et kæmpearbejde for at lette luftfartens udvikling ved at udarbejde internationale »Standards« for alt, hvad der har med civil luftfart at gøre. Formålet med ICAO's hjælpeprogram er derfor at fremme og lette indførelsen af de internationale standards. Dette søges opnået ved foruden rådgivning til lokale luftfartsmyndigheder og luftfartselskaber at oprette og igangsætte skoler og kurser samt ved at give rejsestipendier (fellowships) til særligt kvalificerede folk fra de underudviklede lande for at give dem lejlighed til at studere luftfartsforhold og deltage i kurser i andre lande.

At fremme mulighederne for højere levestandard for befolkningerne i alle jordens lande og at fremme den gensidige respekt mellem alle nationer kan vel siges at være det virkelige formål med FN's tekniske hjælpeprogram, der foruden luftfart og meget andet omfatter forbedring af befolkningens sundhed, ernæring og almindelige uddannelse.

ICAO's hjælpeprogram startede i 1951, og på FN's og ICAO s generalforsamlinger træffes hvert år beslutning om programmets fortsættelse og omfang. De rådgivere og instruktører, som ICAO anvender, og som kommer fra de af ICAO's medlemsstater,

der i almindelighed er foran de øvrige lande med hensyn til luftfartens udvikling, kan sikkert heller ikke undgå at samle en hel del erfaring i det fremmede, der så igen — med en slags tilbagevirkende kraft — skulle kunne gavne ICAO's samlede arbejde for den internationale luftfart.

I øjeblikket har ICAO sit største hold, der er på 17 mand, i Indonesien. 6—7 danske deltager i programmet rundt om i verden, bl.a. flere ingeniører, der tidligere har været ansat i SAS.

Opgaverne i Thailand

I Thailand, hvor jeg virkede eet år for ICAO som instruktør i flyveledelse, bestod holdet af 7 mand (2 fra Australien, 2 fra USA, 2 fra Danmark og 1 fra Spanien). Chefen, *Stuart Campbell* fra Australien, var rådgiver for regeringen i luftfartsanliggender, og han havde særlig med lovgivningen og koordineringen af de øvrige medlemmers arbejde at gøre. Stuart Campbell havde orlov fra sin stilling i det australske luftfartsvæsen, hvor han var direktør for »Air Navigation Department«; han var civilingeniør og havde under krigen gjort tjeneste som oberst i luftvåbnet. De øvrige medlemmer af holdet var instruktører for piloter, flyvemekanikere, radiomekanikere og flyveradiotelegrafister. Endvidere var der *Jens Carlsen* (fra SAS), der skulle oprette et flyveinstrumentværksted samt uddanne nødvendigt personel dertil. Indenfor dette internationale hold havde vi et udmærket samarbejde, hvor vi støttede hinanden med råd og dåd, efterhånden som problemerne opstod. For problemer var der nok af; siamesernes mentalitet, religion og moralbegreber er jo noget anderledes end vore.

Det første, der møder en, er siamesernes store elskværdighed, smil og venlighed; det er gennemført og ægte nok, men bliver ofte brugt som et skjold mod ubehagelige kendsgerninger. Vi var jo ikke kommet for at forandre siameserne, men for at udrette noget og derved give udviklingen indenfor siamesisk luftfart et skub fremad. Det tog nogen tid, før man lærte, hvorledes man i mange tilfælde skulle komme til sagen. Stor tålmodighed og diplomati skulle der til; men kunne man først skabe tilstrækkelig interesse for problemerne de rette steder, var der ingen grænser for, hvad der kunne opnås. Kontorius kender vi jo herhjemmefra, derude findes det imidlertid i endnu større grad. Det tog også tid, før man fandt ud af myndighedernes indbyrdes forhold, da der var 4 luftfartsmyndigheder, hvor man normalt kun har een eller højst 2. Disse fire myndigheder var luftfartsrådet, trafikministeriets luftfartsdirektorat, luftvåbnets civile luftfartsdirektorat samt det omtrent private Aeronautiske Radioselskab, der ejedes af de store luftfartselskaber og myndighederne i fællesskab.

Flyvelederkursus oprettes

Da jeg i foråret 1952 modtog ICAO's tilbud om jobbet i Thailand, slog jeg straks til med glæde og begejstring. Fra 5 tidligere rejser til østen før krigen som sømand og styrmand på ØK's skibe kendte jeg lidt til klima- og andre forhold derude. Det blev også en meget lærerig og interessant tid, og da min orlov herhjemmefra udløb i juni 1953 og ikke kunne forlænges, var det med sorg i hjertet, at min kone og jeg tog afsked med mine hjælpsomme kolleger og de siamesiske, danske og udenlandske venner, vi havde fået derude. Jeg var ubeskeden nok til at føle, at jeg burde have blevet noget længere for at komme nærmere til de mål, jeg havde stræbt imod.

Mit arbejde kom til at forme sig således, at jeg fik startet en skole for flyveledere, fik installeret skolen i passende lokaler i lufthavnen og fik den udstyret med det bedst mulige materiale. Først ved min afrejse var skolen komplet, og da var den også blevet udstyret med en tip top moderne syntetisk træner for flyveledere. Denne ATS træner, der var blevet konstrueret af Philips fabrikker i Australien efter ICAO's tegninger, var så fint og smukt udført, at den måtte få enhver instruktørs tænder til at løbe i vand. Træneren omfattede kontroltårn, kontrolcentral, flyveplads (bord med startbaner i plastic), radiokommunikationscentral og et med flere båndoptagere forsynet kontrolbord for instruktøren. 12 elever, hvoraf halvdelen agerede piloter, kunne arbejde på træneren samtidig. Efter min afrejse blev denne træner yderligere udbygget til en kombineret »ATS/COM-trainer«, hvorpå der samtidig kunne trænes ialt 32 mand i henholdsvis flyveledelse, radiotelefoni og radiotelegrafi. Man vil måske spørge, om det virkelig var nødvendigt med så fornemt og moderne et udstyr, når flere af Europas lande endnu ikke er så fint kørende. Jeg vil dertil svare, at det var absolut nødvendigt at have det bedst mulige udstyr for at få gang i sagerne så hurtigt som muligt.

Det var nødvendigt at bibringe eleverne det bedst mulige kendskab til engelsk, især naturligvis til ICAO's internationale standards. Al undervisning i flyveledelse foregik derfor på engelsk, og vi fik ansat en canadisk dame som lærerinde i almindeligt engelsk til første hold og en siamesisk dame, der var uddannet i USA, til andet hold. Begge damerne var meget energiske og opnåede gode resultater.

Første hold på 8 mand bestod hovedsagelig af ældre flyveledere, hvoriblandt også var overflyvelederen fra kontroltårnet i Bangkok lufthavn. Han var desuden helikopterpilot og deltog som sådan ofte i flyveredningstjenestens arbejde. Det hændte en hel del gange, at en af luftvåbnets maskiner nødlandede på en af de bløde rismarker, og overflyvelederen gik da straks på vingerne for at hente den eventuelt sårede pilot til omgående lægebehandling.

Studierejser

Med første hold foretog jeg to studierejser. En rejse gik til Rangoon i Burma, og en rejse gik til Hong Kong. Det første sted, hvor startbaner og rulleveje er bygget af *Christiani & Nielsen*, studerede vi især det nye og helt moderne udstyr (lavet af et engelsk firma), som flyveledelsen netop havde fået installeret i deres kontroltårn og kontrolcentral. Det sidste sted studerede vi især den daglige tjeneste i flyverledelsen, der foregår under meget vanskelige indflyvningsforhold. Begge steder blev vi godt modtaget af lokale myndigheder og lokale siamesere, og det var mit indtryk, at alle deltagerne i studierejserne havde både glæde og udbytte af turene. Under selve flyveturene, der foregik med Thai Airways Company's Skymaster, var eleverne på skift ude i cockpittet for at studere pilotens samarbejde med flyveledelsen på jorden. Iøvrigt var vi med på flere lokale flyveture over Bangkok med ICAO-missionens pilotinstruktør.

Da jeg efter 8 måneders forløb begyndte med andet hold, der bestod af 21 yngre aspiranter, fik jeg assistance af 2 af eleverne fra første hold. Iøvrigt blev begge holdene undervist på udmærket vis i luftnavigation og vejrtjenestekendskab af siamesiske instruktører.

Foruden arbejdet med eleverne blev jeg også blandet ind i mange andre forhold, som f.eks. den daglige tjeneste i flyveledelsen, indretningen af et nyt kontroltårn, NOTAM-tjenesten, samarbejdet mellem civile og militære luftfartsmyndigheder, samarbejdet med luftfartselskaberne, personalespørgsmål etc.

Bangkok et trafikknudepunkt

Bangkoks store internationale lufthavn, Don Muang, ejes og drives af luftvåbnet, Royal Thai Air Force. Don Muang er luftvåbnets største base, og her foregår en stor civil lufttrafik, og her har også landets eneste sportsflyveklub (8 Tiger Moths), der ejes og drives af luftvåbnet — med både civile og militære medlemmer —, sit hjemsted. Luftvåbnets luftfartøjer, der både bestod af helikoptere, transportluftfartøjer, skole- og jagermaskiner, udfoldede med assistance af amerikanske instruktører stor aktivitet.

Bangkok ligger som en slags knudepunkt for luftvejene til Indien/Europa — Kina/Japan — Philippinerne/Indonesien — Malaya/Australien. Her mellemlander da også maskiner fra næsten alle de store luftfartselskaber, der flyver på Østen, f.eks. SAS, BOAC, KLM, SAFE, PAA, PAL og TAI. Endvidere anflyves Don Muang af Østens egne selskaber såsom Thai Airways Company, der også driver en hel del indenrigsflyvning, Malayan Airways, Garuda Airways, Burma Airways, CPA, CAA og flere andre.

SAS's luftfartøjer blev i lufthavnen ekspederet af den energiske stationsleder *Palsgård* fra København, og det var mit indtryk, dog uden at forklejne andre luftfartselskaber, at SAS havde skabt sig et fint navn derude.

Lufthavnen har to parallelle startbaner, hvoraf den ene er ved at blive forlænget til 3000 m. Endvidere var man i gang med en udvidelse af platformen og med forbedring af rullevejene. Den civile lufthavnsbygning er kun få år gammel, lys og luftig, og jeg tror den smukkeste i hele Østen. Derimod var kontroltårnet meget mangelfuldt udstyret, hvorfor et nyt og bedre var under opførelse, og det var meningen at udstyre dette med det mest moderne materiel.

På luftvåbnets fødselsdag den 29. marts blev der på Don Muang afholdt et stort og imponerende flyvestævne, som varede lige fra morgen til aften, og blev overværet af Thailands unge konge, *Phumipon Aduldet*. Min ven overflyvelederen og to andre piloter lavede en hel lille cirkusforestilling med deres 3 helikoptere. På den ene (af mærket Sikorsky) var anbragt et elefanthoved med snabel, og de to andre (Hiller) var forsynet med tigerhoveder foran på førerkabinen.

Det var mit indtryk, at de siamesiske luftfartsmyndigheder var glade for den håndsrækning, ICAO gav Thailand, og det er min overbevisning, at de store anstrengelser, der udstråler fra hovedkvarteret for ICAO's tekniske hjælpeprogram i Montreal, vil blive til gavn og glæde for de pågældende lande i særdeleshed og for den internationale luftfart i særdeleshed.

H. Beldring.

OPERATION „HEADS UP"

Kaptajn *J. Brodersen* skriver om erfaringerne fra den store NATO-øvelse over Danmark og Norge fra 25.—30. septbr.

Blandt de NATO-flyvemaskiner, der under manøvrerne besøgte Danmark, var også denne Grumman SA-16A, der er fotograferet i Kastrup. SA-16A Albatros er et amfibium til redningsbrug. Det har to motorer på hver 1425 hk og en fuldvægt på 12,3 tons.

DEN største luftforsvarsøvelse, der nogensinde har været afholdt over Danmark, er afsluttet, og det vil sikkert interessere FLYV's læsere at høre lidt om øvelsens formål og udførelse samt om de erfaringer, flyvevåbnet har fået ved at deltage i den.

Lad det være sagt straks, at øvelsens formål *ikke* var at afsløre huller i Danmarks luftforsvar. Dette har general *Førslev* jo udtalt til pressen, idet han tilføjede, at vi meget vel var klar over disse hullers eksistens. Øvelsen var først og fremmest af teknisk art beregnet på at få sat alle luftforsvarets hjul i sving og finde deres indbyrdes arbejdsrytme.

Siden flyvevåbnet blev oprettet i 1950, har kræfterne været koncentreret om opstillingen af eskadriller og andre enheder samt om uddannelse af disse. Det har været et stort arbejde og måtte som bekendt påbegyndes fra praktisk talt bar bund. I løbet af sommeren 1953 var dette arbejde så langt fremskredent, at der kunne være tale om at afholde større øvelser for at samarbejde disse enheder og indordne dem i kommandosystemet sammen med luftforsvarets øvrige grene: luftværnsartilleri, meldetjeneste og civilforsvaret.

»Heads up« blev planlagt i overensstemmelse hermed for at øve dette indviklede maskineri, der udgør luftforsvaret. Øvelsen havde naturligvis en række sekundære formål, af hvilke kan nævnes:

at indhøste erfaringer for fremmede NATO styrkers muligheder for at operere fra danske flyvestationer (de canadiske F.86 i Ålborg),

at koordinere de lokale luftforsvarsoperationer med hjælp udefra (deltagelse af amerikanske og britiske styrker opererende fra baser i England).

at fremme samarbejdet mellem det norske og danske flyvevåben.

at indøve samarbejdet mellem flyvevåben og søværn ved at koordinere »Heads up« med øvelsen »Mariner«.

»Heads up« blev udført som planlagt, d.v.s. at det danske flyvevåben sammen med de amerikanske og britiske styrker angreb Norge i 3 dage, hvorefter rollerne byttedes, således at det norske flyvevåben sammen med amerikanerne og englænderne og — i denne fase — det britiske hangarskib »Illustrious« angreb Danmark i 3 dage. De to lande fik således hver en periode på 3 dage til at øve deres samlede luftforsvar.

Hvorfor befolkningen ikke mærkede meget

Ialt deltog ca. 400 luftfartøjer i øvelsen. Der er sikkert mange, der har undret sig over, at man kun har *set* forholdsvis få luftfartøjer i luften. Dette skyldes dels, at så godt som alle deltagende luftfartøjer var jetluftfartøjer, som normalt opererer i stor højde, og dels at omfattende fredsmæssige sikkerhedsforanstaltninger var truffet, således at deciderede lavangreb mod mål i befolkede områder ikke fandt sted. Men de var der. Der har aldrig før været så mange luftfartøjer i dansk luftrum. Kontrollen af alle disse luftfartøjer løstes på udmærket måde ved fortrinligt samarbejde mellem de civile lufttrafikkontrol, myndigheder og flyvevåbnet.

Det, der interesserer mest, er naturligvis resultaterne og erfaringerne af øvelsen. Desværre er der jo her visse grænser for, hvad der kan offentliggøres.

Det kan imidlertid siges, at hullerne i luftforsvaret, som omtaltes i indledningen, naturligvis fandtes at være til stede, og de havde det omfang, man havde forudset. Vore jagereskadrillers træningstilstand viste sig at være tilfredsstillende og takket være en enorm indsats fra jordpersonellets side — først og fremmest teknikere — var det muligt at præstere en del mere flyvetid, end man havde turdet håbe. Dette giver anledning til en vis optimisme med hensyn til, hvad vore eskadriller kan præstere, såfremt de øvrige nødvendige dele af det samlede hele oparbejdes til tilsvarende standard. Disse andre dele fungerede tilfredsstillende inden for materiellets og den ufuldstændige bemandings begrænsninger.

Af specielle erfaringer kan nævnes, at luftmeldetjenesten igen beviste sin effektivitet og værdi. Det frivillige personel behøver bare noget mere træning i fjernkending for at blive et virkeligt elitekorps.

Canadiernes flyvning fra Ålborg viste, at NATO-standardiseringen med hensyn til flyvning og procedurer skrider godt frem — hvilket jo tidligere er erfaret ved danske eskadrillers deltagelse i øvelser i udlandet.

Civilforsvaret fik en glimrende lejlighed til at gennemprøve dets meldesystem.

Selve øvelsen forløb uden havarier. Det *kan* naturligvis være en tilfældighed, men det viser i alle tilfælde, at flyvedisciplinen er god, og det øger sandsynligheden for, at den række ulykker, der ramte flyvevåbnet tidligere på året, er af tilfældig natur.

Resumé

Når man gør facit af øvelsen op og holder sig det primære formål for øje, må det siges at »Heads up« var en succes. Den har givet anledning til en vis optimisme overalt i flyvevåbnet, idet man føler, at vi kan opstille første klasses eskadriller og lede dem rigtigt, såfremt vi får de fornødne hjælpemidler af høj kvalitet og tilstrækkeligt personel til bemandingen. Vi kan herefter koordinere alle disse dele, så at de udgør et slagkraftigt luftforsvar. Når dette er sket, er spørgsmålet om, hvorvidt slagkraften er stor nok til at beskytte vore byer mod luftangrebs mest ødelæggende virkninger og til at sikre hærens mobilisering og flådens indledende operationer kun et spørgsmål om flyvevåbnets størrelsesorden — antallet af eskadriller. Chefen for flyvevåbnet har udtalt, at størrelsesordenen er for lille, og at en omtrentlig fordobling af eskadrillerne eller en tilsvarende NATO-hjælp vil være nødvendig for at opnå den ønskede styrke. Der kan være grund til at slå fast, at hvilken form end forøgelsen får — og om det bliver i fredstid eller først efter et eventuelt krigsudbrud — så er forudsætningen for at udnytte forøgelsen effektivt, at alle de øvrige dele af luftforsvaret er udstyret med moderne materiel og er tilstrækkeligt bemandet allerede i fredstid.

Det er på disse områder, flyvevåbnet herefter naturligt vil koncentrere sig samtidig med, at eskadrillerne videreuddannes til højst mulig standard. Fremtidige luftforsvarsøvelser vil sikkert blive tilrettelagt med henblik på at drage hele dette problemkompleks frem til behandling, så vidt som fredsmæssige sikkerhedskrav muliggør det.

ZÜRICH's NYE LUFTHAVN KLOTEN

Med FLYV i en af Europa's mest moderne lufthavne

DET er ikke mere end et par måneder siden (29. og 30. august), at Zürich holdt officiel indvielsesfest for den store og smukke lufthavn, der er blevet anlagt ved Kloten nord for byen, og FLYV's medarbejder, som kort efter besøgte lufthavnen, fortæller her lidt om denne Europas nyeste lufthavnebygning.

Begyndelsen til en lufthavn ved Zürich går tilbage til 1910, da det på initiativ af den franske flyvemaskinekonstruktør *Jaboulin* og den østschweiziske forening for luftskibsfart lykkedes at få kommunerne Dübendorf og Wangen til at udlægge et stykke terræn til flyveplads, som skulle drives af et i Zürich dannet »flyveplads-selskab«, hvis formål var at arrangere flyveopvisninger. Da den første verdenskrig kom i august 1914, blev pladsen overtaget af det schweiziske militærflyvevæsen — efter at det private flyveplads-selskab havde lidt betydelige tab — og da den første civile lufttrafik åbnes i 1919 mellem Zürich-Bern-Lausanne-Genf, er det flyvepladsen ved Dübendorf, som bliver anvendt for Zürich's vedkommende.

Når denne indledning skrives, er det fordi man kunne skrive nøjagtig det samme — blot med andre stednavne — hvis der skulle skrives om, hvordan Københavns lufthavn, Kastrup, var blevet til.

I en længere årrække var flyvepladsen ved Dübendorf en fælles plads for luftfarten og militærflyvningen, men allerede før den 2. verdenskrig begynder, var man klar over, at den stærkt voksende civile luftfart krævede en selvstændig og større plads. Resultatet af mange overvejelser og undersøgelser blev, at man — i stedet for et forsøg på at udvide pladsen ved Dübendorf — valgte at købe artilleriets 655 ha store øvelsesskydeplads ved Kloten til anlæg af en helt ny lufthavn, for at kunne imødekomme den vældige udvikling af lufttrafikken, som man var klar over ville komme.

Blandt de mange projekter, der blev udarbejdet, bestemte man sig for det, der ved yderligere udvidelser placerede Kloten lufthavn i ICAO klasse A1. Arbejderne, der blev påbegyndt i sommeren 1946, omfattede bl.a. rydningen af 230 ha skov og en gennemgang af hele arealet med minesøgere, hvorved 157 ueksploderede granater blev fundet og uskadeliggjort. Man var blevet stående ved et projekt, som omfattede tre startbaner på henholdsvis 2600 × 75 m, 1900 × 60 m og 1535 × 45 m, idet den førstnævnte kunne udvides til 3500 m. Den planerede del af lufthavnen blev et langstrakt areal i retning NV-SE med plads til bygningerne i den sydøstlige ende.

I brug i 1948, færdig i 1953

Den nye lufthavn blev allerede taget i brug i november 1948, idet man til ekspeditionslokaler o.l. benyttede sig af midlertidige træbarakker. Og sådan var forholdene i fem år, indtil man i august 1953 kunne tage den hypermoderne lufthavnsbygning i brug. Den nye bygning er blevet til efter meget grundige overvejelser, som bl.a. gik ud på at skabe de bedste og mest praktiske ekspeditionsforhold for passagerne. Den er blevet til et kompleks, hvor kontorer (i den ene side), ekspeditionslokaler (i midten) og restauration (i den anden side) danner et kæmpemæssigt T.

Ved en gennemgang i det store kompleks kan man ikke undgå at lægge mærke til, i hvor høj grad arkitekten har lagt vægt på, at passagererne i ventesale og restaurant gennem usædvanligt høje vinduer kan følge, hvad der foregår ude på pladsen. For slet ikke at tale om, hvad der er gjort for de besøgende. Gæsterne i lufthavnen har ikke alene en meget stor restaurant at kunne opholde sig i — med tilsvarende overdimensionerede vinduer — men de kan også bevæge sig på en ca. 200 m lang balkon, som er anbragt i første sals højde langs hele bygningens forside. Man har som sagt gjort alt muligt, for at det pulserende liv på selve flyvepladsen kan virke som propaganda for flyvningen overfor de mange besøgende.

Ind- og udgående trafik adskilt

Arkitekten har løst sin opgave med glans, og det gælder også kompleksets midterparti med de store ekspeditionslokaler. Man har valgt at centralisere ekspeditionen af passagerer i store, højloftede rum, og man har på en heldig måde løst den opgave at holde udgående passagerer adskilt fra de indgående ved simpelthen at lade ekspeditionen foregå i to etager. Når passagererne ankommer til Zürich, går de igennem den underste etages ekspeditionslokaler ud til den ventende bus, idet bagagen er gået igennem kælderetagen til toldskranken i underste etage. Busserne med afgående passagerer kører ad en let skrånende vej op over busserne med de ankomne passagerer, og ekspeditionen af afgående passagerer foregår »på 1. sal«, hvorfra der fører brede trapper ned forbi transitrestauranten og videre ud til pladsen. På denne måde har man fået en centraliseret ekspedition og har samtidigt undgået at blande ankomne og afgående passagerer. Når dertil føjes, at alle lokaler overalt i bygningen er meget smagfuldt udstyret, har den besøgende på fornemmelsen at bygningen ligesom siger »velkommen til Zürich lufthavn«. For en dansk flyverejsende bestyrkes dette indtryk endnu kraftigere gennem venlighed og omhu, hvormed SAS's ground-stewardess fru *Gertrud Henriksen*, tager sig af de rejsende på de SAS-ruter, som mellemlander i Zürich.

Tilsyneladende skulle lufthavnsbygningen i Kloten kunne være tidssvarende endnu i adskillige år, hvad passager- og luftfartøjs-ekspeditionen angår, idet den er projekteret til at kunne ekspedere 1500 passagerer i timen i hver retning, svarende til 40 luftfartøjs-ekspeditioner med moderne, langdistance luftlinere. I denne forbindelse kan nævnes, at lufthavnen i 1952 havde 372.832 passagerer, medens Dübendorf i 1938 kun kunne mønstre 41.239 passagerer.

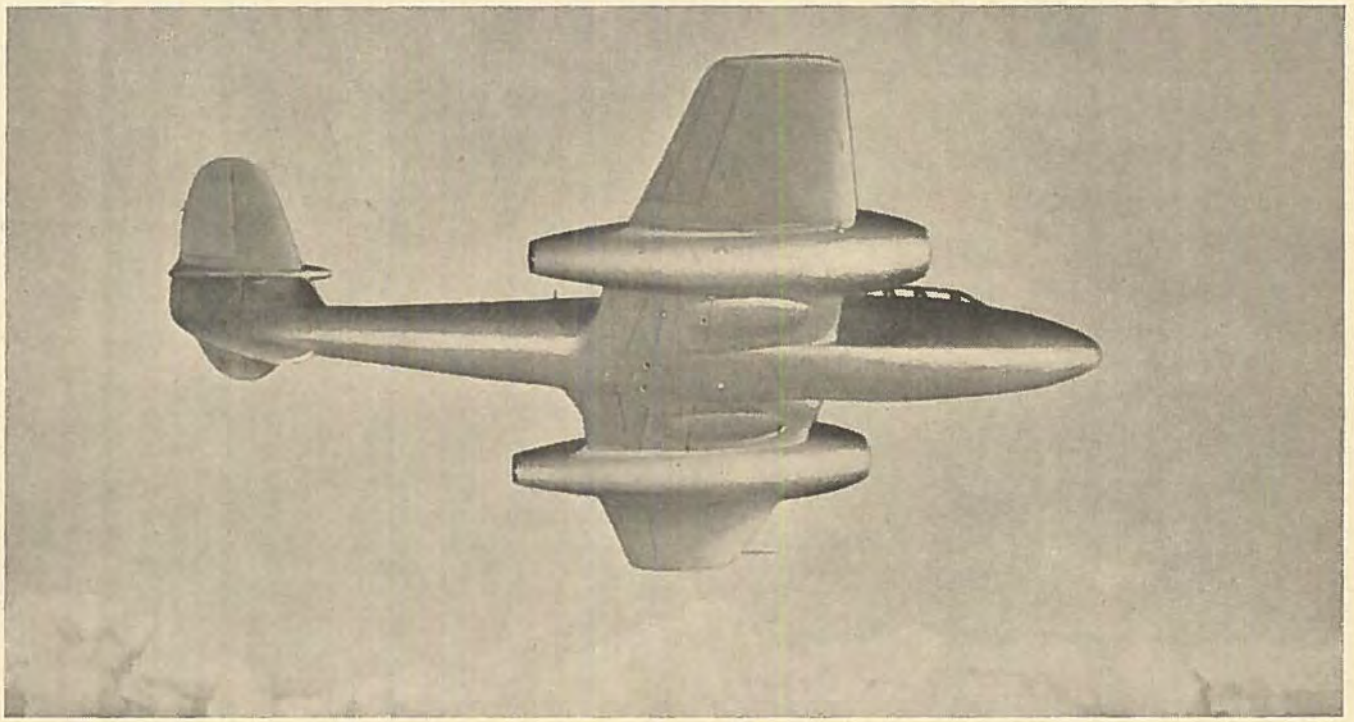
Med hensyn til lufthavnens flyvetekniske udstyr, da er dette selvfølgelig af det mest tidssvarende, men en nærmere omtale heraf ligger uden for denne artikels rammer.

Zürichs nye lufthavn ejes og drives af et privat selskab, og til anlægget af lufthavnen, som har kostet 112,5 millioner sch.frcs., har kanton Zürich bidraget med 50,7 %, forbundsregeringen med 27,8 %, kommunen med 7,4 %, mens de resterende 14,4 % er blevet betalt af private firmaer.

J. F.

To billeder fra Zürichs netop indviede lufthavnsbygning i Kloten. Til venstre ses bygningen ude fra pladsen. Man ser tårnet og balkonen for tilskuere. Til højre bygningen og platformen fra luften.

Verdens bedste jetdrevne øvelsesluftfartøj



Den tosædede Gloster Meteor Mark 7 er uden tvivl det bedste jetdrevne øvelsesluftfartøj, som verden kender i dag. Den er blevet foretrukket som standard øvelsesluftfartøj ikke blot af det britiske Royal Air Force, men også af flyvevåbnet i mange andre lande — deriblandt Argentina, Australien, Belgien, Danmark, Ægypten, Frankrig, Syrien og nu fornylig også Brasilien.
Meteor Mark 7 er nem at manøvrere. Start og landing er let og ligetil. Luftfartøjet selv er det mest alsidige i hele verden i dag. Det er meget manøvredygtigt både ved høje og lave hastigheder, og det er i besiddelse af alle de sjældne egenskaber, som forlanges af et øvelsesluftfartøj.

GLOSTER AIRCRAFT CO., LTD.
Hucclecote, Gloucestershire, England.

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

WEEK-END-FLYVESTÆVNE I SKOVLUNDE

10—20.000 mennesker overværede trods efterårsvejret opvisningerne

DET er dristigt at arrangere et flyvestævne i oktober måned, og arrangørerne, *Møller Tåsinge* fra Sportsflyveklubbens motorflyvesektion og *Povl Westphall* fra Berlingske Tidende, så da også med bange anelser vejret ændre sig fra højt flot højtryksvejr dagene før stævnet til overskyet, fugtigt og blæsende vejr.

Men heldet stod dem bi. Lørdag den 10. oktober var stævnets første dag, og nok var det lidt blæsende, diset og køligt, men dog ikke værre, end at stævnet udmærket kunne afvikles, og søndagen blev stille og mild med lidt sol — dejligt efterårsvejr. Animeret af vejret og omtalen af lørdagens stævne strømmede publikum da også ud til den lille hyggelige flyveplads.

Lørdagen var først og fremmest flyvernes egen dag, hvor en meget stor del af publikum bestod af flyveklubbernes medlemmer. Man syntes i hvert fald at kende hvert andet menneske, man mødte, og det var rigtigt hyggeligt.

Vel tilrettelagt opvisning

Arrangementet var baseret på erfaringerne fra fødselsdagsstævnet 4 måneder tidligere. Der blev ikke taget entré, men denne gang solgt små mærker à 1 kr., og på disse blev der trukket lod om flyveture m. m.

Der var indrettet »ståbiograf« i den store hangar, og her blev der vist en række flyvefilms.

Der var opstillet et effektivt højttalersystem, og især i det stille vejr om søndagen kunne det høres overalt, og gennem dette holdt redaktør Westphall publikum underrettet om begivenhedernes gang, interviewede forskellige berømtheder og fik tilbagekaldt tilskuere, der var kommet uden for afspærringerne.

Trafik- og parkeringsforholdene var blevet væsentligt forbedret.

Stævnet var blevet slået op hele ugen i forvejen i Berlingske Tidende, og sportsflyvernes højderekorder gav aktualitet. Fredag var *Falkenberg Nielsen* oppe, og under selve stævnet satte *Dyhr Thomsen* rekorden endnu en tand i vejret.

Borgmester *Ove Hansen,* Ballerup, og overborgmester *H. P. Sørensen* indledte stævnet med taler. SAS's 26-mands orkester spillede begge dage.

Model- og svæveflyvning

Verdensmesterholdet trodsede blæsten om lørdagen og foretog nogle starter. *Hans Hansens* model gik endda i termik i det overskyede vejr og fløj bort. Endvidere blev der udført flyvning med linestyrede modeller, der som regel gør sig bedre ved opvisninger end de fritflyvende.

Da Sportsflyveklubbens svæveflyvesektion havde lagt op for i år, og en Grunau Baby jo heller ikke er det bedste til opvisninger, havde man lånt Birkerød Flyveklubs Rhönbussard, som *Gerhard Nielsen* efter slæb af sin broder *Kurt Nielsen* boltrede sig i både lørdag og søndag.

Lørdag deltog også flyvevåbnet med svæveflyvning, idet »himmelhunden« kaptajn *J. G. Bergh* efter slæb af løjtnant *Jepsen* udførte kunstflyvning i en Olympia. Begge svæveflyverne sluttede naturligvis med avanceret landing.

4 kunstflyvere

Der var hele 4 kunstflyvere på programmet om lørdagen. Sportsflyveklubbens chefinstruktør, *Kurt Nielsen,* fløj i de Havilland Tiger Moth, løjtnant *Jørgen Østergård Andersen* i de Havilland Chipmunk, civilingeniør *K. G. Zeuthen* i KZ 10 Mk. 2 og Squadron Leader *Ranald Porteous* i Auster Aiglet.

Øverst Tiger Moth'en, som Kurt Nielsen lavede kunstflyvning i. Derpå ingeniør Zeuthen i KZ 10'ens rummelige førersæde og Auster Aiglet Trainer. Så følger Povl Westphall ved mikrofonen og Ronald Porteous, og nederst spiller SAS orkestret.

Det var meget morsomt igen at se den gamle de Havilland type og kort efter dens moderne efterfølger.

Men de to højvingede typer var alligevel de mest interessante. Zeuthen startede i sidevind, kom i luften på få meter og svingede så op i vinden og videre rundt, et 180 graders sving med en kraftig stigning inden for en ganske lille plads. Det så helt usandsynligt ud. Men med 145 hk kan der laves meget med KZ 10, der også viste stigeevne og først og fremmest langsomflyvning.

I lørdagens vind stod den næsten helt stille over jorden, og både lørdag og søndag landede den på ganske få meter. Man kom til at tænke på helikopterflyvning ved at se det.

Utrolige manøvrer i Aiglet

Austers chefpilot, Ranald Porteous, er berømt som opvisningsflyver, og de der var kommet for at opleve ham, blev sandelig ikke skuffet.

Foruden alle de normale kunstflyvningsmanøvrer foretog Porteous nogle højst specielle manøvrer, der nærmest så ud, som om det var løgn.

Han trak maskinen op som til et immelmann-turn, men i stedet for at halvrulle på toppen fik han maskinen til at svirre rundt om en akse i nærheden af højaksen.

Til slut kom han flyvende nærmest sidelæns hen over pladsen, og han landede på eet hjul for bagefter at køre videre på det andet.

Fin formationsflyvning

Fra flyvevåbnet deltog atter tre Avnoinstruktører på Chipmunk. Det var løjtnanterne *J. Ø. Andersen, H. H. Nygård* og *F. Dostrup*. De to første var de samme som i sommer.

De unge flyvere præsenterede et endnu bedre program end sidst. De fløj endnu tættere sammen og havde nye idéer. Bl. a. fløj de meget tæt, halvvejs inde under hinanden, og så havde de fundet på at flyve med toeren og treeren liggende i et sideslip (med motor) ind mod førermaskinen. Det så sjovt ud.

Den militære flyvning fandt kun sted lørdag. Søndag blev der udført formationsflyvning inden opvisningen af et halvt hundrede vildgæs i flot kileformation samt af Falck's tyrkiske THK-5 (der også demonstrerede ambulanceflyvning) eskorteret af en KZ VII og en Auster Autocrat. Også Falck's de Havilland Rapide var derude. Den kom med »lykkens gudinde«, der skulle trække lod om præmierne.

Udenfor opvisningsprogrammet var der naturligvis rundflyvning, og Sportsflyveklubben havde stor succes på »instruktionsrundflyvninger«, hvor man kunne prøve selv at flyve maskinen. Der meldte sig flere, end man kunne tage denne dag.

Desuden var der en improviseret opvisning af mavelanding i Messerschmitt Taifun.

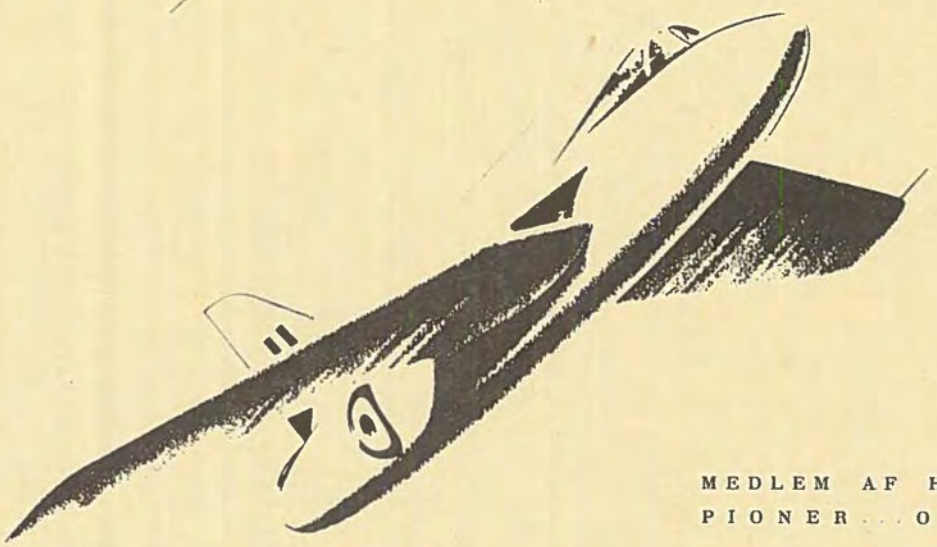
Som tak for sin bistand blev Povl Westphall udnævnt til æres-indehaver af klubbens gyldne emblem, der ellers kun tildeles certifikatindehavere. Vi håber, han forstår vinket. Alle luftfartsmedarbejdere burde selv flyve!

Hvad er forskellen mellem . . . **Machtal 0,98**

og

Machtal 1,0 og derover

Forskellen mellem machtal 0,98 og machtal 1 plus er forskellen mellem lydhastighed og overlydshastighed . . . i praksis vil det sige forskellen mellem en jagers evne til at kunne indhente en overlyds fjende og manglende evne til at kunne stoppe den. Heri ligger betydningen af Hawker Hunter's enestående overlyds-hastighed. Dens nemme håndtering, gode kunstflyvningsegenskaber, lange rækkevidde og store stigeevne gør det let at se, hvorfor Hunter verden over har fået prædikatet „verdens bedste jager". Den er nu i super priority produktion til R.A.F.; Mark I med Avon, Mark II med Armstrong Siddeley Sapphire.



HAWKER AIRCRAFT LTD.

Kingston-on-Thames & Blackpool

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

Kun seks gennemførte New Zealand-Kapflyvningen

KLM's Douglas DC-6A, der vandt handicapløbet med fuld passagerlast ombord. Selv om det er en fragtmaskine, er denne DC-6A dog udstyret med vinduer og kan indrettes til passagerer.

Antallet af deltagere i New Zealand-løbet skrumpede godt ind fra de 19 oprindelige tilmeldte til 8 startere og 5, der gennemførte.

I hastighedskonkurrencen deltog Vickers Valiant ikke, så her var det fem maskiner af samme type, English Electric Canberra, der fløj om kap. De var af tre forskellige versioner. Vinderen blev en PR Mk. 3, ført af *R. Burton* med *D. H. Gannon* som navigatør. Den gennemførte på 23 timer 51 minutter 7,2 sekunder (879 km/t).

Nr. 2 blev den australsk-byggede B Mk. 20 ført af *P. F. Raw,* og nr. 3 en PR 3 ført af *R. M. Furze* (874 km/t).

PR Mk. 3 er udstyret med Rolls-Royce Avon RA 3, og det samme er B 20, mens PR-7, der var anset for favorit blandt Canberra-maskinerne, har den stærkere Avon RA 7.

I handicapløbet kom BEA's Vickers Viscount 700 først frem, men løbet blev som ventet vundet af KLM's Douglas DC-6A, der var begunstiget af handicapformlen.

DC-6A'en, der blev ført af kaptajn *Kooper,* medførte foruden besætningen 64 passagerer, hovedsagelig emigranter. Den mellemlandede i Rom, Bagdad, Karachi, Rangoon, Djakarta, Darwin og Brisbane, fløj altså den traditionelle rute.

Den gennemførte på 49 timer 57 min. 13 sek. og rejsefarten inkl. ophold var 416 km. Den gennemsnitlige flyvefart var 444 km/t, distancen 20.803 km.

Viscount'en førtes af kaptajn *Baillie* og havde en besætning på 11 mand med BEA's direktør *Peter Masefield* som holdleder og en af piloterne. Da den ikke kunne konkurrere med DC-6A efter handicapformlen, havde man indbygget reservetanke i kabinen og derved fået stor rækkevidde.

Den mellemlandede i Bahrein, Ngombo (Ceylon), Cocosoerne, Melbourne. Længste distance Cocos-Melbourne var på 5654 km og den længst nogen maskine fløj i løbet.

Den gennemførte på 40 timer 43 min., en rejsefart på 493 km/t og en flyvefart på 500 km/t. Ruten var 19.779 km. Den nåede Melbourne på knap 35 timer, under halvdelen af Comet'ens tid i 1934.

TRAFIKFLYVENYT

SAS-flyvningerne i vintersæsonen

Vinterens flyvninger vil i store træk være de samme, som SAS har fløjet i sommer. Der er altså ingen nye ruter, og der vil ikke blive fløjet til nye byer. Men for det rejsende publikum er der dog een epokegørende nyhed i vinterprogrammet, idet SAS på størstedelen af ruterne i Europa og det nære Østen vil flyve både luksusklasse-flyvninger (under navnet „Royal Viking") og turist-klasseflyvninger.

Direktør *Viggo J. Rasmussen* fra SAS siger herom:

„Vi er ikke i tvivl om, at den billige turistklasse på luftruterne er en absolut nødvendighed, og at udviklingen må gå i retning af billigere flyvninger, som også tillader den jævne mand at benytte flyvemaskinen til sine rejser. Men vi må ikke glemme, at hovedstammen af vort publikum for en stor del består af mennesker, som gennem årene har lært at sætte pris på en ekstra service og komfort, som det af tekniske grunde ikke har været muligt at yde på turistklasse-flyvningerne. Af den grund har SAS besluttet fra og med vinterprogrammets på en lang række hovedruter at tilbyde både luksusklasse-flyvninger, der specielt i Atlant-trafikken er blevet berømt under navnet „Royal Viking", og turistklasse-flyvninger, således at begge kategorier af rejsende, der hver for sig er lige vigtige for os, kan rejse på den måde, de ønsker og deres pengepung tillader."

SAS vil i vintersæsonen foretage de fleste flyvninger med sine 12 cloudmaster'e (DC-6) og de nye „supercloudmaster'e" (DC-6B), hvoraf der foreløbig er blevet leveret 9. Den sidst leverede, SE-BUT, Sven Viking, ankom til Stockholm efter at have gennemført turen New York—Stockholm non-stop på kun 14 timer og 17 min. Det svarer til en gennemsnitsfart på ca. 500 km/t. I løbet af vinteren leveres de sidste 5 DC-6B, som SAS har bestilt, således at flåden til foråret vil være oppe på ialt 26 DC-6 og DC-6B.

Den danske indenrigsflyvning

Det kom i grunden ikke som nogen overraskelse, da man så, at SAS's nye fartplan ikke har medtaget byerne Århus og Rønne. Der har længe været ført forhandlinger om en fortsat beflyvning af de danske indenrigsruter indenfor rammen af SAS-organisationen, men forhandlingerne med de interesserede kommuner strandede, fordi man ikke kunne blive enige om det tilskud, der skulle ydes, for at ruterne kunne gennemføres uden underskud for SAS. I den lov, der blev vedtaget, da det skandinaviske samarbejde i luften begyndte, står der nemlig, at SAS ikke er pligtig til at drive en indenrigs rutetrafik, såfremt en sådan rutetrafik viser sig tabsbringende, og overenskomst om statsstøtte til selskabet ikke kan træffes.

Det ville selvfølgelig være det bedste, om der kunne opnås en ordning, men skulle dette glippe, så står andre parat til at forsøge, og deriblandt Falck, Zonen og Sylvest Jensen. På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er problemet endnu uløst.

KLM's vinterfartplan

Ved et pressemode i sidste måned oplyste KLM, at der fra 4. oktober atter blev indført 1. klasse på ruten København—Amsterdam—Bruxelles, der flyves i pool af KLM, SABENA og SAS. Man havde delt sig således, at SAS fløj turistruten, mens KLM og SABENA fløj 1. klasse ruten.

Samtidig oplystes, at KLM's flåde nu var på 82 maskiner med 17 i ordre. Samtidig med at de nye maskiner kom, udskiftede man dog efterhånden en del af DC-3 og DC-4 maskinerne.

Københavns lufthavn i september

Ank. passagerer på ruter	15.969
Afg. passagerer på ruter	16.325
Ialt ...	32.294
Transitpassagerer 2 × 17.039	34.078
Andre passagerer	3.707
Total ...	70.079

Det er en stigning på 15,4 % i forhold til samme måned i 1952.

Antallet af operationer (starter og landinger) med trafikluftfartøjer var 2.788, med andre luftfartøjer 2.118, ialt 4.909, eller 3,9 % mere end i september forrige år.

Luftvejssystemet

Den 15. november indføres det tidligere omtalte luftvejssystem i Danmark.

Nye lufttrafikregler

Den 1. november træder nye lufttrafikregler i kraft i Danmark. Der er herom udsendt „Bekendtgørelse om udfærdigelse af reglement vedrørende lufttrafikreglerne" af 29. september 1953.

Flyvningens nye ministre

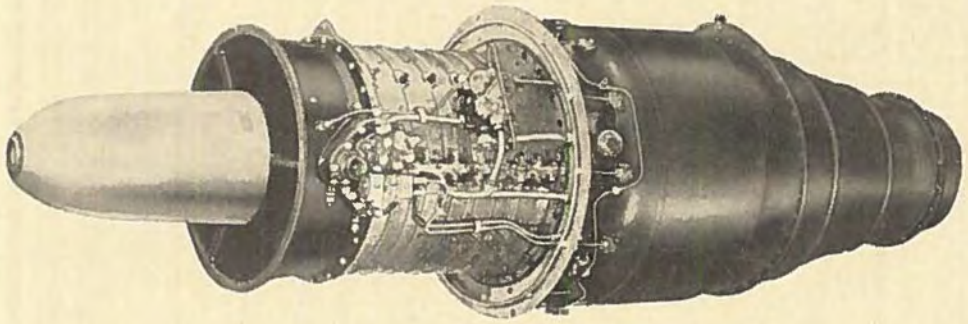
I det nye ministerium *Hedtoft,* der overtog regeringen først i oktober, er den civile flyvning underlagt trafikminister *Carl Petersen* og den militære forsvarsminister *Rasmus Hansen,* der begge tidligere har haft disse poster.

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 viderebefordrer henvendelserne.

Husk derfor: *navn og adresse.*

Viper REAKTIONSMOTOR



Viper reaktionsmotoren bliver udviklet i to udgaver, den ene med "kort levetid" til det førerløse australske Jindivik skydemåls-luftfartøj, den anden med "lang levetid" til Percival Provost, den første britiske jetdrevne flyvemaskine til begynder-skoling.

En licens-overenskomst til fremstilling og udvikling af Viper er blevet aftalt med Avions Marcel Dassault i Paris og er allerede trådt i kraft.

Armstrong Siddeley

Medlem af Hawker Siddeley Gruppen

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

MODELLERNE VED VM

Børge Hansen skriver om de udenlandske og danske A2-modeller, der blev anvendt i Jugoslavien

DE regler, der nu med mindre ændringer har været gældende for A 2 modellen siden 1945, giver modelflyveren store muligheder til at udforme modellen på mange forskellige måder, og man tør nok sige, at de bliver benyttet. Der er næsten ligeså mange forskellige modeller, som der er deltagere. Dog har hvert land sin bestemte stil at bygge i, og den retter sig navnlig efter de forhold, hvorunder modellen skal flyve.

Alle modeller på nær de svenske og vore var bygget næsten helt i balsa, noget som vi stadigvæk ikke kan forstå, da der givetvis kan bygges stærkere modeller ved at bruge en blanding af hårdttræ og balsa. Mange af modellerne havde i år udhulede helbalsakroppe. Det giver større mulighed for at udforme en mere aerodynamisk krop; men de er ret sårbare over for stød, så overfladen bliver hurtigt ujævn. Der er ingen tvivl om, at vi havde nogen fordel af det våde vejr i sidste halvdel af første periode. Vore godt dopede planer, silkebeklædte kroppe og hårdttræsmodeller klarede vandet meget bedre end balsamodellerne, der ligefrem sugede vandet i sig.

De udenlandske modeller

De *svejtsiske* modeller var efter min mening de mest interessante og bedst flyvende modeller, i alle tilfælde under rolige vejrforhold. Vi havde lejlighed til at beundre dem under trimningen dagen før konkurrencen, og det var herligt at se dem sejle rundt i store kredse med tider på 5—6 minutter. De var alle forsynet med de udhulede balsakroppe, ca. 150 cm lange, cirkelrund bagkrop og oval forkrop. Planerne var af samme facon som vore, men profilet var et helt andet, ret tyndt, 7—8 %, med svag hvælving og forsynet med turbolator. Modellerne havde alle en meget fin overflade. På en model tilhørende *Hans Schnabel* (se billedet) var hele oversiden på midterstykket beklædt med balsa, og den var jævn og blank som et spejl. Schnabel kunne være blevet en farlig konkurrent til Hans, idet modellen i første start forsvandt i skyerne efter 128 sek. og i 2. og 3. periode scorede max.

Østrigerne benyttede som i de sidste år de lange kroppe; men de havde forbedret dem en hel del ved at opbygge stokkene i balsa med større tværsnit, så de blev mere stive. *Oskar Czepa* modte igen med en interessant model. Profilet var igen det meget tynde hvælvede, men i stedet for at bygge planet op i lister og ribber havde han »bagt« planet op i balsaplader over en gipsskabelon.

Tyskerne benyttede igen i år modeller med lange helbalsakroppe, ca. 150—160 cm. *Heinz Denzin*, der blev nr. 2, fløj med samme model, som *Hacklinger* benyttede sidste år. Hacklinger fik præmien for den bedst konstruerede model, men jeg så den desværre ikke.

Øverst Hans Schnabels fine model med turbulenstråd. Så Oscar Czepas langkroppede model og nogle italienske. Derunder modeller fra Saar og nederst George Perrymans amerikanske type.

Italienerne, som vi jo véd har en udpræget sans for former, fløj med smukke helbalsamodeller med opbyggede kroppe.

Vinderen fra sidste år, jugoslaven *Gunic,* kom også med nye modeller. Planet var omtrent det samme som sidste år; men kroppen var blevet en del længere, ca. 160 cm. Det var en fladkrop, kun 1 cm tyk, opbygget af lister og beklædt med balsa. Tværsnittet var anbragt som en bolle bagtil.

Af nye lande, der kom med pænt byggede modeller, kan nævnes *Saar.* Men deres modeller var nærmest en efterligning af de tyske og svejtsiske.

Amerikanerne, som var med for første gang, kom med modeller, som vi kender fra de amerikanske tidsskrifter. Planer og haleplaner med masser af knæk. Jeg så dem ikke flyve; men de kan ikke have været særlig gode efter de resultater, de opnåede i konkurrencen.

De danske modeller

Vi benyttede de samme modeller som ved DM. Man kan ikke sige, at det er modeller beregnet til stille vejr; men det er dog modeller, som kun yder deres allerbedste under rolige vejrforhold. De var alle forsynet med profiler med flap. *Hans* og jeg benyttede det samme profil; det er noget lignende fig. 2 i FLYV nr. 12/1952, men med højeste punkt flyttet lidt tilbage og lidt mere tykkelse bagtil. *Neumann* brugte et noget tyndere profil, og det er sikkert den vej, vi skal for at gøre modellerne bedre egnet til at flyve i nogen vind.

Nesdam, der har eksperimenteret med profiler med 10—15 % »flap«, nåede ikke at få modellerne rigtigt gennemprøvet før VM og fik ikke bevist, hvad profilerne kan yde. Senere har han dog hjemme under rolige vejrforhold nået maximum-resultater med disse profiler.

Hans's model var en værdig vinder. Den var på visse punkter bedre end de andre. Den nåede større højde end nogen anden model, idet den var i stand til at trække linen helt stram i det ret rolige vejr. Dette skyldes først og fremmest profilet, der ved lav fart bærer mere end normal-profilerne. Kroppens flade sider giver stor stabilitet i starten, men kan til tider også hindre modellen i at kurve i stærk vind. Overfladen var absolut perfekt. Kroppen havde fået 8—10 gange dope med omhyggelig afslibning med ståluld hver gang. Planet havde fået 5—6 gange dope med olie. At få så blank en overflade kræver en vis teknik i påsmøringen, som må læres. Det bedste resultat opnås ved at smøre på langs af ribberne og ikke på tværs, da påsmøringen bliver ujævn, ved at penslen hopper ned over ribberne.

Næste år

Hvis man vil summere op, hvad vi har set af modeller i år, kan man vist roligt sige, at der var ikke ret mange modeller, der ville egne sig til danske forhold. Det var næsten 100 % stillevejrsmodeller, og

(Sluttes side 230)

Full fighter performance in the training role

Side-by-side seating with full equipment for air-to-air gunnery, rocket-firing, bombing, combat simulation, and handling experience at high Mach numbers.

DE HAVILLAND

all-purpose jet

VAMPIRE TRAINER

(de Havilland Goblin engine)

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

Øverst Fi'en med den russiske type PO-2 i baggrunden. Derunder den tosædede Rodaskoleglider.

SVÆVEFLYVNING I JUGOSLAVIEN

PFG har i sommer haft en ekspedition i Jugoslavien, og Aksel Feddersen fortæller her om svæveflyvningen i dette land

PÅ Polyteknisk Flyvegruppes ekspedition i sommer til det sydlige udland aflagde vi en uges besøg i det nordlige Jugoslavien for at prøve flyvemulighederne der, som vi havde fået beskrevet som noget ekstra godt, uden at vi dog havde været i forbindelse med nogen, som havde noget pålideligt kendskab til dem.

Selvom vore forventninger ikke helt gik i opfyldelse, fik vi dog et lille indblik i, hvordan svæveflyvning dyrkes dèr, og hvad de har at flyve med. Og så var vi så heldige at komme i kontakt med et medlem af den slovenske konstruktionsgruppe, som er en yderst aktiv parallel til PFG, der i løbet af 5 år har præsteret at konstruere og få bygget 8 svæveplaner og 1 motormaskine! Der kunne PFG lære noget, selvom vi ikke som de har en hel flyvemaskinefabrik og ubegrænsede midler til rådighed, når der skal bygges. Deres sidste konstruktion, KB9, er det vistnok også her i landet kendte svæveplan med laminarprofil og med flyveegenskaber ved høj fart, som ligger langt over Weihe's.

Af et medlem af konstruktionsgruppen (som vi forresten på hjemturen havde med til Hannover) fik vi en samling typetegninger og beskrivelsen af de fleste af deres konstruktioner.

Selve svæveflyveuddannelsen foregår på forskellige centrale skoler rundt omkring i landet; men der findes også en hel del selvstændige klubber, der dog får statsstøtte til anskaffelse af materiel. Den største skole ligger i nærheden af Beograd lige op til den ungarske grænse, og hvis man vil flyve dernede, er det vistnok det rigtige sted at tage hen, for den er meget veludstyret med materiel. Vi tilbragte tre dage på skolen i Lesce (hvor VM i modelflyvning netop blev afholdt). Den var dejligt beliggende i en bred dal i den sydlige del af alperne med glimrende muligheder for skrænflyvning. Pladsen er rigelig stor, og der var en meget stor og meget tom hangar. Og nogle meget tiltalende indrettede beboelsesbarakker passedes af en fastansat bestyrer (han havde af aeroklubben fået et års startforbud efter at have lavet et utal af havarier ved uforsigtighed.

Flyvemateriellet bestod af to to-sædede skoleglidere type Roda (på dansk krage!) som mindede såvel konstruktivt som flyvemæssigt en del om 2-G'en. Vingerne var dog af Baby-typen (een hovedbjælke, torsionsstiv forkant) og hovedstellet bygget af stålrør og med landingshjul. Jeg havde 3—4 starter i den og fandt, at den fløj meget nær ligesom 2-G'en, men lidt hurtigere og med lidt større glidetal. Desuden var der en eensædet type, som var udstyret med samme vinger som Roda'en, men med bådformet krop af træ. Endvidere hørte der en Kranich II til på pladsen; men den var udlånt til optagelse af en film. Og så hørte der vist også nogle bedre eensædede planer til. Bl. a. fandtes der en del jugoslavisk byggede Weihe dernede, og der var bygget temmelig store serier af nogle af konstruktionsburoets typer, men de var enten udlånt eller havarerede.

Gratis uddannelse, men wiretræk med håndkraft

Svæveflyveuddannelsen var gratis dernede, ligesom udenlandske gæster kunne få gratis flyvning. Statsstøtten var dog blevet formindsket betydeligt i den seneste tid, så at der nu skulle betales for opholdet på skolerne, og det var meget småt med penge til hjælpemateriel og benzin. Til gengæld var eleverne på skolen i Lesce tilsyneladende opfyldt af den hellige ild. Vi danske luksusturister (som vi bestemt blev anset for, når vi kørte rundt i egen bil, selvom det var Adleren!) havde det ganske vist nok med at sove lidt længe om morgenen, men vi boede i telt, og jeg blev lettere chokeret over at vågne en morgen ved 0430-tiden og høre spillet brumme i det fjerne. Da var man i fuld gang med skolingen, og spillet blev altid flyttet ud ved håndkraft, for der fandtes ingen motorkøretøjer på pladsen. Så blev de ved til middag (de måtte dog flytte spil ved 9-tiden, hvor vinden vendte), og wiren blev naturligvis trukket ud med håndkraft. Så holdt de et par timers middagspause, og så tog de fat på dagens nyttige arbejde, som bestod i alt forefaldende reparationsarbejde på flyvepladsen, såsom opsætning af hegn og anlæg og vedligeholdelse af gange og veje.

Og så fløj de igen et par timer om eftermiddagen.

Vi havde jo heldigvis vores gode gamle Fi med os, og efter at have tilbragt nogle yderst interessante dage i Ljubljana, hvor vi dog ikke fik fløjet noget af betydning, flyttede vi til Lesce. Her fik vi gratis stillet en slæbemaskine til rådighed, en herlig gammel russisk Po II, årgang ca. 1927. Den havde vistnok set sine bedste dage, men var iøvrigt udmærket til formålet, for den kunne slæbe ved 70—75 km/t; men den var lidt længe om at komme op i højden. Med den havde jeg et slæb hen til en skrænt, som udgjorde den nordlige begrænsning af dalen, og som stykvis rejste sig op til 17—1800 m over dalbunden. Jeg kunne dog ikke nå helt op med den yderst svage vind, der var den dag, men fik dog en herlig tur på 3 timer.

Feddersen.

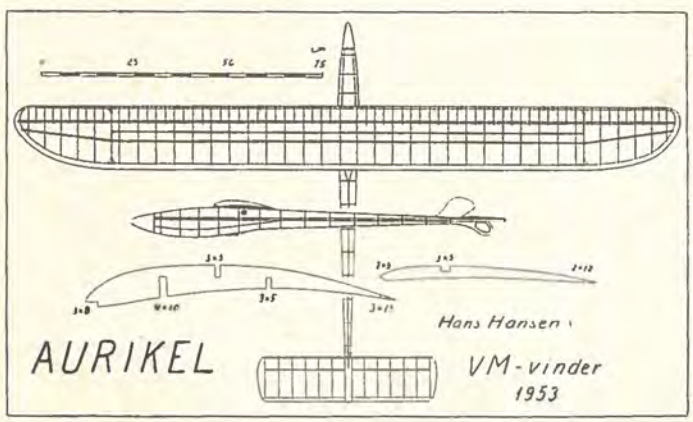
Modellerne ved VM

mange kunne overhovedet ikke flyve i blæst. Det vil dog ikke sige, at der ikke var noget at lære; man kan plukke forskellige ting ud her og der og prøve på at tilpasse dem til danske forhold, f. eks. kunne det være interessant at prøve noget lignende de svejtsiske modeller.

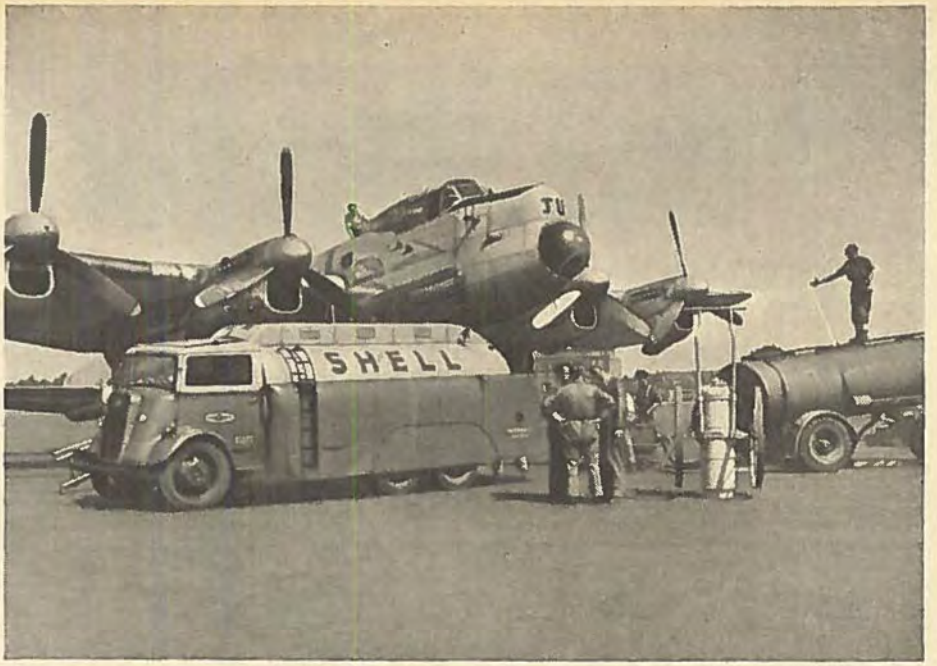
Da der til næste år skal flyves 5 perioder og antagelig på samme dag, kan vejrforholdene i løbet af de 5—6 timer, konkurrencen varer, let skifte fra blikstille vejr til blæst. Så det bliver nødvendigt i sit byggeprogram til næste års VM og også DM at regne med, at der skal benyttes to modeller til at gennemføre konkurrencen med. En model til de første 2—3 perioder, der er en udpræget stillevejrsmodel, f. eks. 110 cm lang oval krop, plan på 28 dm² og haleplan på 6 dm², forsynet med »flapprofil«. Model nr. 2 kan være en af de typiske danske A 2 modeller, der klarer sig fint i blæsten.

Det er klogt allerede nu at starte sit byggeprogram, så der bliver god tid til at lære modellerne at kende i al slags vejr. Vi skulle jo gerne møde med et stærkt hold på hjemmebane til næste år, så vi kan gentage sejren fra i år.

Børge Hansen.



Her er en oversigtstegning af Hans Hansens vindermodel i DM og VM, Aurikel, som inden længe kommer på markedet som byggesæt.



Sikker fart med
SHELL AVIATION

I alle lufthavne af alle størrelser står SHELL AVIATION SERVICE til tjeneste.
Øverst ser De en Lancaster tankmaskine, der dengang, der blev dannet luftbro mellem Vesttyskland og Berlin, fløj med 6 tons brændstof ad gangen til den isolerede by.
Til højre indtager en KZ III erhvervsmaskine benzin på flyvepladsen Beldringe ved Odense.
Nederst er der travlhed på »forklædet« i Kastrup Lufthavn.

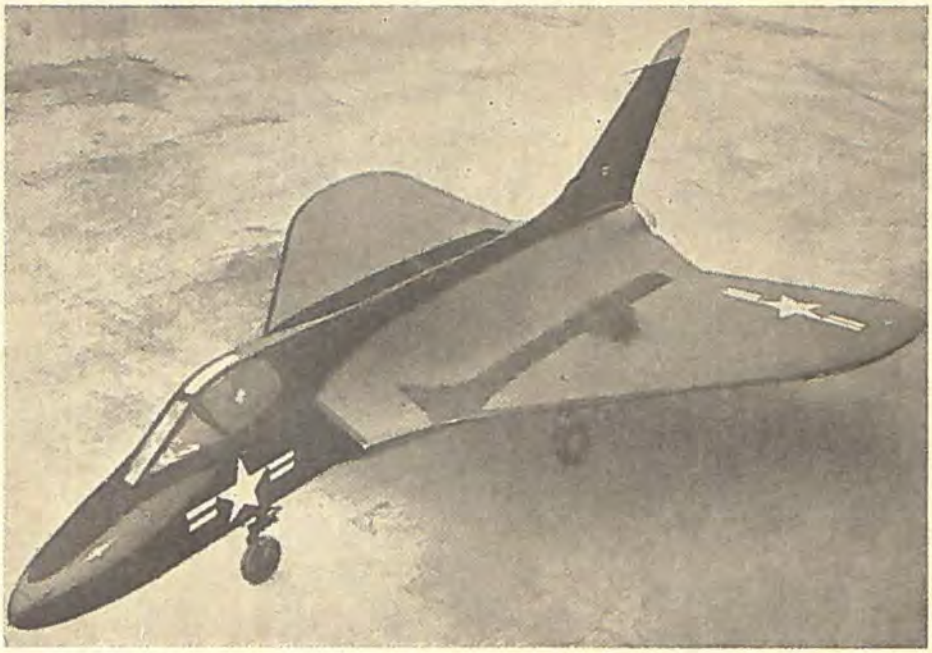
REKORDERNE FALDER

FAI har nu udsendt meddelelse om godkendelse af to af verdensrekorderne i hastighed over 3 km bane. Det er først *W. F. Barns* (USA) den 16. juni med North American F 86 D på 1152 km/t, og derpå den 7.9. *Neville Duke* (England) med Hawker Hunter på 1171 km/t. Samtidig meddeles, at *M. Lithgow* (England) den 25.8. med Vickers Supermarine Swift skal have opnået 1183 km/t, men at denne endnu ikke er godkendt. Siden har amerikaneren *Verdin* nået 1212 km/t med en Douglas Skyray den 3.10. (endnu ikke godkendt). Machtallet var 0.96.

Duke har den 7.9. fået anerkendt rekorden over 100 km lukket bane med 1147 km/t.

Til sammenligning med vore egne højderekorder kan oplyses, at den internationale rekord i samme klasse nu er sat op til ikke mindre end 11.297 meter af amerikaneren *W. D. Thompson* med en Cessna XL-198 den 16.7. Årsagen til, at han kunne komme op i denne højde, var den, at motoren var en lille Boeing propel-turbine.

Polen har fået anerkendt to svæveflyverekorder: Distance til angivet mål for flersædede svæveplaner er sat op til 541 km og den kvindelige rekord over 100 km trekantbane til 59 km/t.



Douglas XF4D-1 Skyray, prototypen til den F4D, der opnåede 1212 km/t (Mach 0.96) i Californien den 3. oktober. Den er beregnet til brug fra hangarskibe og udstyret med en Westinghouse J-40 reaktionsmotor med efterbrænder (ydende 4900 kg reaktionskraft). Fuldvægt omkring 7.2 tons, stigeevne 100 m/sek.

Endnu tre højderekorder

Rekordfeberen synes at have grebet vore sportsflyvere i år. De højdeflyvninger, der er udført, kan ganske vist ikke anses for at være så fantastiske og imponerende, som pressen har gjort dem til; men de bringer lidt sport ind i flyvningen og er derfor ganske oplivende, selv om det samme kunne være gjort for 25 og 35 år siden.

Den 20. september satte *Jørgen Asted* rekorden op til 4750 m under KDA's kontrol. Det er en pæn forbedring af *Ludvig Hanson*'s præstation på 4350 m den 6. juni.

Men så benyttede Åsted jo også den gode gamle de Havilland Gipsy Moth, hvis store planareal giver en dejlig lav planbelastning, som giver en god tophøjde. Den absolutte tophøjde for typen med fuld last angives til hele 5.700 m, så der skulle være mulighed for flere rekorder.

Fredag den 9. oktober satte *Falkenberg Nielsen* rekorden op til 5.230 m med en KZ III.

Og lørdag den 10. startede *Dyhr Thomsen*, der sidst i september uofficielt havde været ca. 5.400 m oppe, til et kontrolleret forsøg. Han fløj en Auster Autocrat, hvor bagsædet og andre unødvendige ting var fjernet for at lette maskinen. Det lykkedes ham at få den op i 5.970 m. Den kunne måske være kommet en smule højere, hvis der havde været 10 liter benzin mindre, men ilten slap op før benzinen, og så gik det atter nedad.

Nu bliver rekorden, der skal slås med 4 %, og for hvilken forsøg skal anmeldes i god tid forud til KDA, imidlertid svær at forbedre.

I forbindelse med henstillingen i Notam-Danmark om at medføre iltudstyr, skal det oplyses, at samtlige af KDA kontrollerede rekorder er sat med iltudstyr, idet KDA har forlangt dette.

NEVILLE DUKE I DANMARK

Holdt foredrag i KDA den 27. oktober

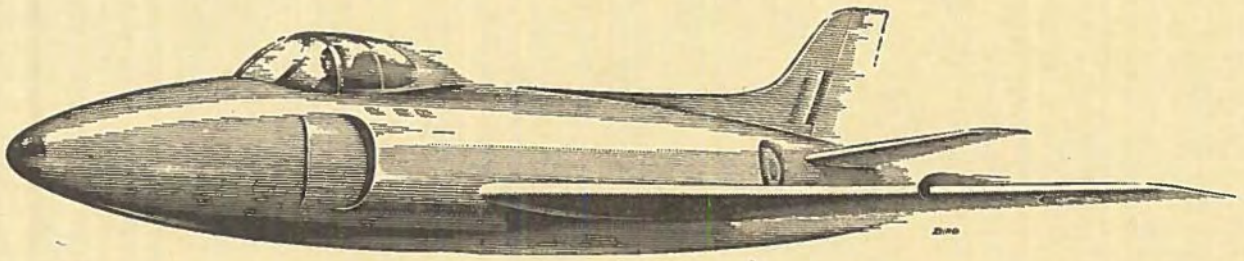
Med kort varsel kom Neville Duke for få dage siden til København og holdt foredrag som KDA's gæst på Hotel d'Angleterre. Det var desværre ikke muligt at meddele det på forhånd i FLYV og heller ikke at få en større sal.

★

BØGER

„Hur man blir flygare" af *Harald Jacobsen*. Strömbergs forlag Stockholm. 82 s.

Bogen har bud til den svenske flyveinteresserede ungdom, og den fortæller om, hvordan man kan blive flyver (i det svenske luftvåben). Forfatteren er redaktør ved flyverstabens pressesektion, og den lille bog, han har skrevet, skal gøre ungdommen opmærksom på de chancer, som flyvevåbnet byder på. Der er gjort rede for, hvordan ansøgningerne skal rekvireres, hvordan udtagelsen foregår, uddannelsen på flyveskolen, tjenestetiden, lønforhold, chancerne for forfremmelse o. m. m. Men bogen fortæller også om, hvordan modelflyvningen, svæveflyvningen og sportsflyvningen hjælper med til at fremme interessen for tilgangen til flyvevåbnet. Mon det ikke var en idé med en lignende bog på dansk?



VICKERS SUPERMARINE

SWIFT

ROLLS-ROYCE AVON ENGINE

PILOTED BY M. J. LITHGOW AT IDRIS, LIBYA

the Vickers Supermarine Swift achieved a speed of 1186.5 km/t.

(SUBJECT TO OFFICIAL CONFIRMATION)

OA. 274

FLYVEVÅBNET

Flyvevåbnet

Fra den 1/10 1953 at regne er chefen for flyvevåbnet, generallojtnant *C. C. J. Forslev*, genindsat som chef for flyvevåbnet for et tidsrum af 3 år.

Flyverkadet *Børge Sørensen* er udnævnt til flyverløjtnant af 2. grad af reserven fra den 15/9 1953 at regne og ansat ved vestre flyvebasiskommando.

Flyveulykken ved Kjær Mølle

Tirsdag den 22. september omkom den 24-årige flyverløjtnant *Bent Nielsen* fra Løgstør, da han forsøgte nødlanding syd for Kolding med en Republic Thunderjet. Bent Nielsen var stationeret ved Flyvestation Skrydstrup.

Dansk flyveelev dræbt i USA

Den 23-årige flyverløjtnant *Henning C. Johansen* fra Avedøre omkom den 7. oktober i Arizona i USA, idet hans flyvemaskine kolliderede med en anden under formationsflyvning. Johansen, der var ugift, var i foråret gået til uddannelse i USA og var nu stationeret på Williams AFB.

Flyvedagspokalerne

De tre flyvedagspokaler, der sidste år alle gik til Odense, går i år til følgende: KDA's pokal for svævemodeller til *Børge Hansen*, Sportsflyveklubben, med 2158 sek. (fulgt af *Hans Fr. Nielsen*, Haslev, med 1934 og *Egon Briks Madsen*, Århus, med 1916).

Zone-Redningskorpsets pokal for gummimotormodeller gik til *Erik Knudsen*, Slagelse, med 1303 sek. (fulg af *K. E. Widell*, Sportsflyveklubben, med 510 og *Niels Wagner Sørensen*, Næstved, med 453).

Det danske Luftfartsselskabs pokal blev vundet af *Carl Høst-Aris*, Odense, med 962 (fulgt af *J. Chr. Nielsen*, Odense, med 849 og *Åge Høst-Aris*, Odense, med 684).

Boeing har nu to af de kæmpemæssige YB-52 bombere flyvende. De er hver forsynet med otte motorer og har en fuldvægt på 159 tons.

Slutresultatet i distriktskonkurrencerne

1. distrikt. A 1: *K. O. Pedersen* (116) 1274, Jørgen Rasmussen (105) 1220, J. Bærentzen (105) 864. — A 2: *Børge Hansen* (105) 2158, H. Hansen (105) 1720, Neumann (105) 1674. — C: K-E. Widell (124) 510, K. O. Pedersen (116) 160. — D: *Nienstædt* (116) 467, Helge Hansen (116) 431.

2. distrikt. A 1: *Ole Jensen* (208) 1271, W. Kühl (201) 1267, M. Jensen (215) 1092. — A 2: *H. Fr. Nielsen* (201) 1934, O. Hemmingsen (208) 1512, B. Christiansen (208) 1411. — A 3: *Erik Johansen* (201) 1544, P. Lauridsen (208) 1423, H. Fr. Nielsen 376. — C: *Erik Knudsen* (205) 1303, N. W. Sørensen (208) 453, K. Skovgård (215) 290. — D: *Knud Jensen* (215) 639.

3. distrikt. A 1: *Fl. L. Poulsen* (308) 1279, Ditlev Jensen (301) 1234, J. Jacobsen (301) 823. — A 2: *M. Scott Hansen* (301) 1721, Fl. Nielsen (308) 1123, P. Baier (301) 812. — D: *C. Høst-Aris* (301) 962, J. C. Nielsen (301) 849, A. Høst-Aris (301) 684).

4. distrikt. A 1: *O. Olesen* (424) 545. — A 2: *P. Stricker* (403) 1614, O. Olesen (424) 1400.

5. distrikt. A: *Egon Madsen* (506) 1916, Børge Sørensen (523) 1730, J. Christensen (523) 1370. — C: Amorsen (523) 176. — D: *S. T. Nielsen* (506) 780, Amorsen (523) 232, Johs. Larsen (521) 142.

6. distrikt. A 1: *Damkjær* (611) 1340. — A 2: *Mattiesen* (611) 1653, H. Poulsen (611) 1366, J. Jensen (612) 756. —

Vindere af KDA-pokalerne er fremhævet.

AEROPLANØKONOMI

Har De sans for økonomi, er der ingen tvivl om, at De vælger Esso flyvebenzin — og Esso smøreolier. I en flyvemaskinemotor er det i endnu højere grad end i en automobil nødvendigt, at hver eneste del får perfekt smøring — dels for holdbarhedens skyld — og endnu mere for sikkerhedens skyld. Derfor vælger erfarne flyvere Esso produkter.

Esso

DANSK ESSO A/S

ANTI-SUBMARINE

For service in the Royal Navy – Fairey Gannets will operate from Fleet and Light Fleet Carriers. The Gannet is the latest specialised anti-submarine aircraft produced in Britain.

FAIREY GANNET

FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

Hvad mener læserne om modelflyvestoffet?

Hvad mener De om modelflyvesiderne i FLYV? Vi retter dette spørgsmål til læserne i håb om at få en række konstruktive svar, der kan tjene som vejledning ved udarbejdelsen af dette stof i fremtiden.

Det kan dog ikke nytte, at de ikke-modelflyveinteresserede blot ønsker at få fjernet dette stof, eller at modelflyverne vil have bladet fyldt med modelflyvning.

Men vi vil gerne kunne indrette den mængde plads, der kan blive til rådighed for modelflyvestoffet, således at den bedst muligt stemmer overens med læsernes ønsker, og derfor beder vi Dem udfylde og indsende hosstående spørgeskema eller en afskrift deraf.

Det kan heller ikke nytte, at De sætter kryds ved „Mere" over det hele. De skal kun sætte kryds der, hvor De virkelig ønsker mere eller mindre end i øjeblikket.

Blandt samtlige besvarelser udsætter vi som opmuntringspræmie den sidste nye amerikanske modelflyvehåndbog, Frank Zaic's 1953 Model Aeronautic Year Book, der er fyldt med fine oversigtstegninger til alle mulige modeltyper.

Men det haster. For at komme i betragtning må besvarelserne være os i hænde *senest tirsdag den 10. november*. De sendes til FLYV, Vesterbrogade 60, København V, i kuvert mærket „Modelflyvestof".

Gør det hellere med det samme.

Til FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede ønsker modelflyvestoffet i FLYV fordelt således:

(Sæt kryds i en af de tre rubrikker ud for hvert spørgsmål)	Mere	Som nu	Mindre
1. Samlet stofmængde om modelflyvning			
2. Reportagestof (om konkurrencer o. lign.)			
3. Smånyheder fra udland			
4. Smånyheder fra Danmark (klubstof)			
5. Fotos af interessante modeller			
6. Teori			
7. Konstruktionsvejledning			
8. Byggevejledning (fiduser)			
9. Flyvevejledning			
10. Oversigtstegninger			
11. Byggeplaner			
12. Skalamodeltegninger			
13. Motoranmeldelser etc.			

14. Andre ønsker og bemærkninger: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Hvilken slags modeller interesserer Dem mest? _____

Er De medlem af en modelflyveklub? _____

UDDRAG AF NOTAM-DANMARK

Luftfartshindringer

Formodentlig foranlediget ved den sørgelige ulykke i sommer, hvor en ung privatflyver omkom ved kollission med en radiomast på Yding Skovhøj nord for Horsens, er der nu i NOTAM nr. A 222 af 30/9 offentliggjort en liste over luftfartshindringer udover de, der er angivet for lufthavnene i København, Ålborg og Rønne.

På hosstående kort har vi indtegnet den omtrentlige beliggenhed af disse hindringer og angivet toppens højde over havet. De stjerneagtige er udstyret med hindringslys, mens de spidse ikke har det.

Vi henstiller indtrængende til alle flyvere at afmærke hindringerne på deres kort på den nøjagtige position.

Karburatorforvarme på KZ VII

Luftfartsdirektoratet har nu foreskrevet, at alle KZ VII-flyvemaskiner skal forsynes med et skilt med betjeningsvejledning for brug af karburatorforvarme på KZ VII.

(En udførligere vejledning findes i FLYV nr. 12, 1952, side 228).

Flyvning til Tyskland

Der har i sommer gjort sig visse misforståelser gældende vedrørende flyvninger til den tyske forbundsrepublik.

De samlede nugældende regler findes i NOTAM B 53 af 2. oktober 1953.

Medførelse af iltudstyr ved højdeflyvning

Foranlediget ved den senere tids meddelelser i dagspressen om højdeflyvning med privatluftfartøjer, hvilket i et enkelt tilfælde har bevirket, at piloten som følge af iltmangel var bevidstløs i en kortere periode under flyvningen, meddeler luftfartsdirektoratet herved følgende:

Flyvninger i større højder end 3500 meter er farlige og indebærer for de fleste menneskers vedkommende risiko for bevidsthedstab som følge af iltmangel.

Iltmangel giver sig i reglen til kende ved døsighed, der ikke bemærkes af den pågældende, før dennes reaktionsevne er stærkt nedsat, således at han i mange tilfælde ikke vil være i stand til at betjene eventuelt iltudstyr eller gå ned i lavere højde, før han har mistet bevidstheden.

Man skal derfor alvorligt henstille til privatflyvere at medføre iltudstyr ved flyvninger i større højder end 3500 meter og at bringe iltudstyret i anvendelse i god tid.

Ansvaret for skadeforvoldelse i et lejet luftfartøj

Svæveflyveklubben „Aviator" i Ålborg har bedt KDA om at besvare nogle spørgsmål vedrørende skadeforvoldelse ved et luftfartøj, som udlejes, og KDA har forelagt sagen for luftfartsdirektoratet, som beredvilligt har besvaret denne. Da det rejste spørgsmål uden tvivl har interesse for mange af KDA's medlemmer, bringer vi i det efterfølgende hovedindholdet af „Aviator"s forespørgsel og luftfartsdirektoratets svar.

Svæveflyveklubben „Aviator" spørger:

„— — — Såfremt en flyvemaskine, medens den føres af en pilot, der har de fornødne kvalifikationer hertil, påfører trediemands ejendom en skade, der er større end de 50.000 kr., som den lovpligtige ansvarsforsikring dækker, hvem skal så betale?

Kan man lægge ansvaret på piloten, eller skal ejeren dække restkravet?

Og i forbindelse med dette spørgsmål:

Hvis en pilot med almindeligt privatflyvercertifikat tager en passager (mod eller uden betaling) med i ovennævnte maskine, og der så tilstøder passageren noget, kan man så igen lægge ansvaret på ejeren, der jo ikke kan kontrollere lejeren? Eller er man nødt til hver gang, der flyves med passager, at forlange en attest om deltagelse på eget ansvar — og kan selv en sådan attest fritage for ansvar?

Det er underforstået, at luftfartøjet før hver dags flyvning får attest af godkendt kontrolmekaniker.

Vi vil være taknemmelig for at høre et par ord om de bestemmelser, der måtte findes — eller om eventuel retspraksis, hvis der findes fortilfælde. ..."

I anledning af ovennævnte forespørgsel har luftfartsdirektoratet tilskrevet KDA følgende:

„... Spørgsmålet om, hvem der er ansvarlig for skade, der ikke dækkes af den lovpligtige ansvarsforsikring, må afgøres efter bestemmelserne i luftfartslovens paragraf 36—39, hvorefter det er ejeren, henholdsvis den for hvis regning luftfartøjet benyttes (lejeren), der har ansvaret for skadeforvoldelse overfor trediemand.

Såfremt der mod betaling medtages passagerer i fartøjet, vil befordreren, i medfør af bestemmelserne i luftbefordringslovens paragraf 1, jfr. paragraf 17 ff, være ansvarlig for skade på passagerer, og han kan ikke ved særlig aftale med disse fraskrive sig dette ansvar, jfr. lovens paragraf 23.

Loven indeholder, bortset fra paragraf 1, 2. pkt., derimod ingen bestemmelser om erstatningsansvar i tilfælde, hvor der medtages passagerer uden betaling, men der vil efter luftfartsvæsenets opfattelse ikke i almindelighed kunne pålægges ejeren (befordreren) ansvar for skade i et sådant tilfælde. Spørgsmålet må afgøres efter de konkrete omstændigheder i hver enkelt sag.

Med bemærkning, at tilfælde ofte vil vise sig meget mere komplicerede i praksis, end det er angivet i de i skrivelsen nævnte hypotetiske eksempler, skal man tilføje, at foranstående iøvrigt må tages med det forbehold, at den endelige afgørelse i sådanne sager ligger hos domstolene."

ABONNEMENT
gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

Fly til salgs:

Fairchild Argus,
Fairchild Cornell, Cub Coupe,
Messerschmitt Taifun

For nærmere opplysninger
skriv til

WIDERÖE'S FLYVESELSKAP
og Polarfly A/S
Kr. Augustsgt. 19, Oslo

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.

„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

SENSATIONEL-
foto serie af S.A.A.B. J. 29.

DEN FLYVENDE TØNDE,
samt over 400 forskellige andre fotos af alverdens flyvemaskiner.
Ved indsendelse af 50 øre i frimærker modtager De omgående udførligt katalog med prøvefoto.
DANSK FLYVE FOTO
Idrætsvej 44 - København-Valby

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

KTS
KØBENHAVNS TRYKLUFT 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

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945
Kronprinsensgade 13

REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.
Vægt incl. taske 570 gr. Pris kr. 170,—.
Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

Fra KDA's arbejdsmark

Nye medlemmer

stud. art. *Max Christian Dalland Rahbek.*
Elev *Peter Nissen.*
Typograf *Walther Støvring.*
Bagerikarl *David Hansen.*
Ingenior *Sven Wiel Bang.*
Salgskonsulent *Harald Christian Jacobsen.*
Befalingsmandselev *Palle Krag.*
Direktør *G. V. Volckaert.*

Nye bøger

Polyteknisk Flyvegruppe's sangbog.
R. J. Rieckhoff: *Trumpf oder Bluff.*
Charles A. Lindbergh: *The Spirit of St. Louis.*
A. H. Lukins: *Modern European Helicopters.*
R. H. Warring: *Power Duration Models.*
Gösta Fraenckel: *Höjdflygning mot kikhosta.*

Vinger over Afrika

Onsdag den 7. oktober indledte KDA sin egen foredragssæson med et møde i Nationalmuseet.

Til indledning blev det danske VM-hold i modelflyvning hyldet. *Hans Hansen* fik overrakt KDA's sølvplakette og de øvrige bronceplaketten. Vindermodellen og præmierne var udstillet. Præmierne består af den smukke svenske vandrepokal for den individuelle sejr og en stor og tung belgisk krystalvase på marmorsokkel som holdpræmie — — ikke særlig praktisk at slæbe fra land til land. Endelig vistes en jugoslavisk filigran-pokal, som Hans Hansen fik til ejendom — værdi 700 kr.

Aftenens foredragsholder var redaktør *Povl Westphall*, der fortalte om Afrika. Det var både om flyvningen dernede, der er af afgørende betydning for udviklingen af det store land, og som har taget et stærkt opsving gennem de senere år, og det var også om livet dernede.

Der blev vist tre films, og de fleste af tilhørerne blev sikkert forbavset over, at belgierne nogle steder har skabt næsten europæiske forhold dernede både for de indfødte og for europæerne.

Flyvedagskonkurrencerne slut

Den 30. september sluttede svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer for i år. Karup nåede at bringe sin førerstilling i varighed op til 42 timer 12 min. og vandt således overlegent med hidtil største resultat.

I højde nåede Herning at forbedre sit resultat, således at klubben efter den forelobige opgørelse har sejret med 17.965 m mod Karups 17.700. Men som ifjor er forskellen så ringe, at den endelige kontrol meget vel kan ændre resultater.

I distance er Hernings sejr sikker.

Som bedste klub sejrer Karup atter i år.

Efter indsendelsesfristens udlob den 8.10. er alle resultaterne (der indkom ialt 266 i år) overgivet til flyvedagskonkurrenceudvalget til nærmere kontrol, og vi håber i næste nummer at kunne bringe det officielle resultat med en samlet oversigt.

Dyhr Thomsens svæveflyverekorder anerkendt

På svæveflyverådets første møde efter sommerens begivenheder, den 20. september, blev *Dyhr Thomsens* svæveflyvning den 17. august fra Herning til Sandhammaren godkendt som danmarksrekord i klasserne D 1 a og D 1 b, nemlig henholdsvis fri distance og distance til angivet mål. Rekorden blev på 332 km, altså lige netop de 10 km mere, der kræves til at slå den foregående.

Næste herre, der slår rekorderne, bedes vælge sig et mål et par km over 342 for at lette kontrollen!

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Harry Nielsen.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Foredrag torsdag d. 5.

Torsdag den 5. november d. å. kl. 1945 indbyder KDA til foredrag i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10.

Docent ved Handelshøjskolen *Ejler Alkjær* vil på baggrund af en flyverejse til Brasilien, Uruguay, Paraguay, Argentina og Chile fortælle om

sydamerikansk luftfart.

Foredraget ledsages af lysbilleder og film.

Der er adgang for Aeroklubbens (og tilsluttede klubbers) medlemmer med ledsagere samt for firmamedlemmernes personale.

Bestyrelsen.

Møder og sammenkomster i foreningen Danske Flyvere

I Danske Flyvere vil følgende møder og sammenkomster blive afholdt i sæsonen 1953—54:

1953.
Oktober, lørdag d. 31.: optagelsesfest
November, tirsdag d. 17.: foredrag
December, tirsdag d. 8.: andespil

1954.
Januar, tirsdag d. 19.: foredrag
Februar, tirsdag d. 23.: generalforsamling
Marts, tirsdag d. 16.: medlemsaften
Maj, lørdag d. 15.: skovtur.

Nærmere meddelelse om hver enkelt sammenkomst vil blive fremsendt. Ændringer vil kunne finde sted.

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen ('phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—. Postal account 648 12.*

Nyt fra svæveflyveklubberne

Odense Flyveklub har fra Fredericia købt en KZ III til slæb af svæveplaner og til brug for det betydelige antal af klubbens medlemmer, der har motorflyvecertifikat. Indkøbet støttedes af et klækkeligt tilskud fra flyvelotteriet.

Polyteknisk Flyvegruppe har efter sommerferien fået en del nye medlemmer, som skoler ivrigt. Ved et møde først i oktober fortalte *Feddersen* om DM og *Poul H. Nielsen* om sommerens ekspedition til Østrig og Jugoslavien.

Birkerød Flyveklub er kommet et godt stykke på vej med istandsættelsen af sin Kranich, der bliver færdig til foråret.

Århus Flyveklub har fået ny bestyrelse med *Knud Wermuth Jensen* som formand og *Ib Overgård* som sekretær.

Havdrup Svæveflyveklub har eksperimenteret med et returspil, hvor wiren efter at være faldet til jorden kobles på en lille vogn, der trækker den ned til startstedet, hvorpå vognen atter kører op til „nedfaldsstedet".

Signalkort

Til DM i Herning blev der fremstillet nogle små kort med lyssignal-regler for motor- og svæveflyvere. De kan købes for 25 øre pr. stk. hos KDA. Ved køb af mindst 20 gives 10 % rabat. Ethvert plan bør være forsynet med et sådant kort, og enhver svæveflyver bør have et i lommen.

Landingskonkurrence i Esbjerg

Ifølge dagspressen afviklede Vestjydsk Flyveklub den 11. oktober den årlige konkurrence om Villemoes-pokalen, udsat af fhv. handelsminister *Villemoes*. Det er en landingskonkurrence med tre landinger uden og tre med motor.

Vinder blev *Erik Wieghorst* med 195 points, fulgt af *Østergård Vejvad* med 338 og *Jørgen Friis* med 427. Der var ialt 9 deltagere.

Import af svæveplaner

Det lysner! Jysk Aero Import i Viborg, der repræsenterer firmaet Scheibe i Tyskland, og som i foråret fik et byggesæt til Spatz hjem, har nu opnået en begrænset importtilladelse fra Direktoratet for vareforsyning til nogle flere byggesæt. Klubberne i Ålborg, Silkeborg og Odense skal være blandt de interesserede, der påtænker på denne måde at anskaffe sig en Spatz eller Mü-13E.

Hermed er der formodentlig „gået hul på bylden", og fremtidig bliver det nok ikke så meget importtilladelsen, der vanskeliggør moderniseringen af planparken.

Rettelse til resultaterne fra den nordiske motorflyverkonkurrence i Herning

Ved en efterberegning af resultaterne fra den nordiske motorflyverkonkurrence i Herning den 30. august har det vist sig, at OY-DEE *Hostrup Pedersen's* passagetid nord for Esbjerg fejlagtigt er udregnet til 20 straffepoints i stedet for 6 points. Dette bringer Hostrup Pedersens samlede straffepoints ned fra 90 til 76 og placerer ham således som nr. 4, idet de tre første har henholdsvis 73, 74 og 75 points. De 14 færre points ændrer ikke det danske holds placering.

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.

ACHIEVEMENT

Mere end

2.300.000 flyvetimer

er fuldført

med Rolls-Royce

jetmotorer.

ROLLS-ROYCE

Aero

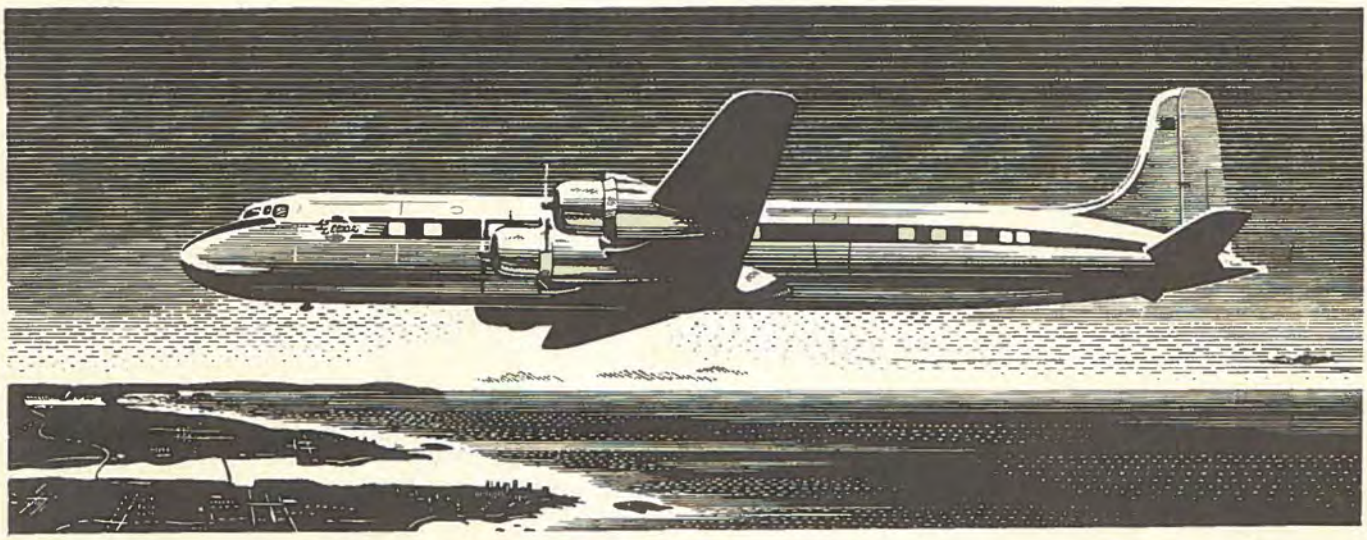
ENGINES

FOR SPEED AND RELIABILITY

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

* I nær fremtid

I de fleste af verdens førende luftfartselskaber er den *Luftflådens Dronning*



DC-6 air condition fjerner selv tobaksrøg! I DOUGLAS DC-6 og DC-6B kontrolleres temperatur og fugtighed i kabinen, og luften bliver *helt* udskiftet hvert 3. minut med frisk luft udefra.

»DC« står for DOUGLAS ... skaberen af de berømte DC-3 og DC-4 ... de ultramoderne DC-6 og DC-6B ... og fremtidens DC-7.

Som store 4-motorers maskiner vælger de fleste større luftfartselskaber DOUGLAS DC-6 og DC-6B. Mange hundreder er nu i luften. Og undersøgelser har vist, at to ud af tre erfarne flyvepassagerer foretrækker DOUGLAS. Flyv med DOUGLAS DC-maskine, næste gang, *De* skal rejse. Tal med Deres rejsebureau om det.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - ***ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
***AUSTRALIAN NATIONAL AIRWAYS PTY. LTD.** Australien
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A. - ***FLYING TIGER** U.S.A.
JAL Japan - **KLM** Holland - **LAI** Italien - **NATIONAL** U.S.A.
***NORTH AMERICAN AIRLINES** U.S.A. - ***NORTHWEST ORIENT AIRLINES** 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

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

26. ÅRG. NR. 12 — DECEMBER 1953 — PRIS 75 ØRE

BIBLIOTEKET

SUPERMARINE SWIFT

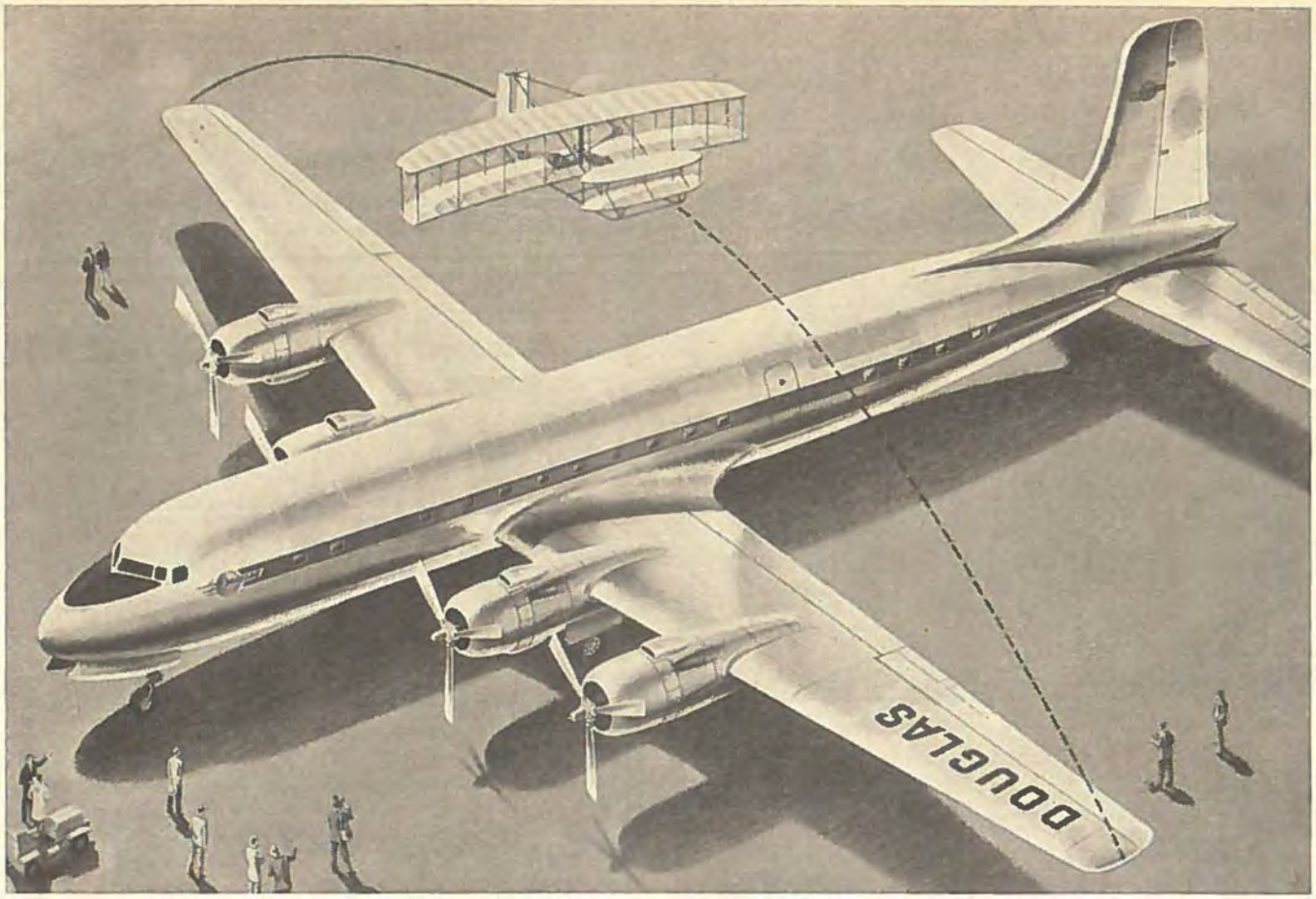
ER VALGT AF R. A. F.

De jagere, som har sukces, er dem, der tilfredsstiller modstridende krav. Spitfire gjorde netop dette, og det samme er tilfældet med typen Swift, der forbinder overlydshastighed med ildkraft og stigeevne plus den livsvigtige ingrediens, der hedder **udholdenhed.**

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · SUPERMARINE WORKS · ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

DA226A



„DC" står for DOUGLAS ... skaberen af de berømte DC-3 og DC-4 ... de store moderne DC-6 og DC-6B ... og fremtidens DC-7. Flyv næste gang, De skal rejse. Bestil billet til de driftssikre DOUGLAS!

Dens vinger er lige så lange som brødrene Wright's første flyvetur!

I over 3 kilometers højde samme komfort som ved jordoverfladen! DOUGLAS DC-6 og DC-6B har air condition og trykkabine og er på alle måder udstyret, så De i mere end 3 kilometers højde befinder Dem lige så godt som ved jordens overflade!

For halvtreds år siden fløj brødrene Wright verdens første virkelige flyvemaskine. Den kunne flyve en strækning på ca. 36 meter, kun få centimeter længere end vingefanget på vore dages gigantiske DOUGLAS DC-6B! Brødrene Wright fløj med en fart af ca. 40 km i timen, DC-6B med ca. 500 km i timen.

„Luftflådens dronning" i nedennævnte førende luftfartselskaber er den kæmpemæssige, moderne DOUGLAS DC-6 eller DC-6B.

AA Argentina - ***ALITALIA** Italien - **AMERICAN** U.S.A.
***AUSTRALIAN NATIONAL AIRWAYS PTY. LTD.** Australien
BCPA Australien New Zealand - **BRANIFF** U.S.A. - **CMA** Mexico
CONTINENTAL U.S.A. - **CPAL** Canada - **DELTA** U.S.A. - ***FLYING TIGER** U.S.A.
JAL Japan - **KLM** Holland - **LAI** Italien - **NATIONAL** U.S.A.
***NORTH AMERICAN AIRLINES** U.S.A. - ***NORTHWEST ORIENT AIRLINES** 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

Mange af disse — og andre store luftfartselskaber flyver også med de driftssikre Douglas DC-3'ere og DC-4'ere.

Dobbelt så mange flyver med

DOUGLAS

som med alle andre maskiner tilsammen

FLYV

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

Nr. 12 **December 1953** 26. årgang

Turistklasse og/eller luksusklasse?

ALLE er vist enige om, at det gælder om at skaffe den størst mulige kundekreds til luftruterne, og det var derfor et skridt henimod det rigtige, da man på en lang række ruter indførte den såkaldte turistklasse. Ved at forøge antallet af stole i kabinen opnåede man et større antal siddepladser, og selv om man nedsatte billetprisen, fik man alligevel — i hvert fald i luftfartøjer af en vis størrelse — mulighed for at få flere penge i kassen for et fyldt luftfartøj. Og samtidig fik man kontakt med en helt ny kundekreds, som, takket være de nedsatte billetpriser, nu havde råd til at flyve. Det sidste var ikke det mindst vigtige, fordi det på lang sigt ville komme til at gavne luftruterne.

Indførelsen af den nye turistklasse i luftfarten bevirkede imidlertid, at mange rejsende, som var villig til at betale en merpris for en vis komfort ombord i luftfartøjerne, var utilfredse med nyordningen, fordi de fortsat krævede den bedst mulige rejsemåde. Hvis luftfartselskaberne derfor skulle stille begge kategorier af rejsende tilfreds, var der ikke andet at gøre end at indføre både en turistklasse og en luksusklasse. Og det har bl. a. SAS gjort i sit nuværende vinterflyvningsprogram. På en række hovedruter tilbyder SAS nu både luksusklasse-flyvninger, der specielt i Atlant-trafikken er blevet berømt under navnet »Royal Viking«, og turistklasse-flyvninger, således begge kategorier af luftrejsende, der hver for sig er lige vigtige for lufttrafikken, kan rejse på den måde, de ønsker, og som deres pengepung tillader.

Det er klogt gjort, fordi det nu engang er kunderne, som forretningsmanden må rette sig efter.

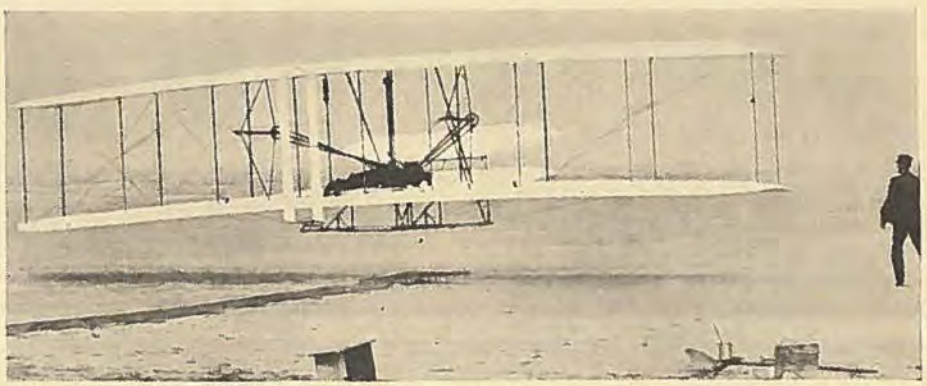
17. DECEMBER 1903

Da Orville og Wilbur Wright løste flyveproblemet for 50 år siden

Fra glideflyvning til motorflyvning

DET store problem, som mennesket havde søgt at løse gennem århundreder: flyvning med et luftfartøj »tungere end luften«, fik sin løsning den 17. december 1903, da de to amerikanske brødre *Orville* og *Wilbur Wright* foretog deres første frie flugt med en flyvemaskine, som de selv havde konstrueret.

Mange havde prøvet før brødrene Wright, uden at det var lykkedes. Deres arbejde og indsats havde dog ikke været forgæves, men havde tværtimod skabt det grundlag, hvorpå de to amerikanske brødre kunne arbejde videre. Før dem havde deres landsmand professor *Samuel Pierpont Langley* arbejdet i 17 lange år på at skabe en flyvemaskine, som kunne bære et menneske; han havde fået 70.000 dollars af forskellige fonds. En halv snes dage før brødrene Wrights historiske flyvning prøvede han sin flyvemaskine, men med det resultat, at den styrtede i vandet lige efter starten. Og førend Langley begyndte, havde englænderen *Maxim* og franskmanden *Ader* foretaget kostbare eksperimenter, uden dog at komme problemets løsning nærmere. Ingeniører og videnskabsmænd havde ofret tid og arbejde, men måtte give op. Tyskeren *Lilienthal* og amerikaneren *Pilcher* var blevet dræbt under deres eksperimenter, og den talentfulde franskmand *Pénaud* begik selvmord, skuffet over de mange vanskelige problemer han blev stillet overfor under sin eksperimenteren.



Det historiske øjeblik for 50 år siden, da Orville Wright foretog den første virkelige flyvning med en motordreven flyvemaskine.

1900
En drage, på hvilken brødrene Wright med snoretræk eksperimenterede med vridning af vingetippernes bagkant.

Hvordan kunne det så gå til, at det blev to unge mænd fra Ohio, uden speciel uddannelse eller erfaring, som løste det problem overfor hvilket alle andre havde måttet give op? Var det et rent og skært held? Eller var det, fordi de to brødre var i besiddelse af et geni, som adskilte dem fra alle andre?

Lilienthal det store forbillede

Ingen af brødrene havde andet end almindelig skoleuddannelse; ikke fordi de ikke brød sig om at læse, men fordi de ikke var interesseret i eksaminer o. l. Som sønner af en biskop havde de tværtimod på et ret tidligt tidspunkt fået interesse for at læse, og da de forstod at læse med udbytte, fik de kendskab til adskillige emner. Det var deres interesse for læsning, der gav dem kendskab til Lilienthals eksperimenter, og det indpodede flyvningens bacille i dem.

De læste med eftertanke og begyndte at spekulere på, hvorfor alle eksperimenter på at løse flyveproblemet hidtil havde været en uafbrudt række af uheld og skuffelser, og de kom til det resultat, at Lilienthal havde været inde på det helt rigtige, da han hævdede, at mennesket selv måtte lære at flyve, inden det kunne gøre sig håb om at få en flyvemaskine i luften. Men Lilienthal havde ikke været længe nok i luften. »Det forekom os,« siger Wilbur Wright i 1901, »at den væsentligste årsag til at problemet ikke var blevet løst for længe siden var den omstændighed, at ingen endnu havde fået tilstrækkelig praktisk erfaring i at flyve. Vi regnede ud, at Lilienthal i løbet af ca. 5 år havde tilbragt omtrent fem timer i luften. Det vidunderlige var ikke, at han havde opnået så lidt, men at han tværtimod havde opnået så meget. Tænk bare på, hvordan det ville være gået den cyklist, som ville prøve på at køre gennem en moderne storbys myldrende gadetrafik efter kun fem timers øvelse, delt op i lektioner på 10 sekunder over en periode på 5 år? Med sin forholdsvis korte praksis nåede Lilienthal alligevel en forholdsvis stor øvelse i at mestre vindstød og lignende uregelmæssige luftstrømninger. Vi kom til den erkendelse, at der ville være håb om at nærme sig problemets løsning, hvis det ville være muligt at træne i timer i stedet for sekunder.«

De begyndte med drager

Opfyldt af ungdommens glødende optimisme gik de i gang med deres arbejde, og de mistede ikke modet, fordi de ret hurtigt opdagede, hvor svært det var at opnå en glideflugt bare på nogle få minutters varighed. Det tog ikke modet fra dem. De gik metodisk til værks. De begyndte med drager, de fortsatte med glideplaner, og de endte med flyvemaskinen. Lige fra begyndelsen var de klar over, at det først og fremmest gjaldt om at holde balancen i luften, og her fandt de på, at den tværskibs balance kunne holdes ved at vride vingernes bageste yderender i modsat retning — og det blev senere til de bevægelige balanceklapper. Det prøvede de først på drager ved hjælp af snoretræk fra

1901
Af dragen udviklede de et glideplan, som de foretog talrige flyvninger med.

jorden, og da glideplanerne skulle prøves, benyttedes samme afbalanceringssystem. Men nu var det flyveren selv, som dirigerede vingernes vridninger; flyveren lå udstrakt på maven på det underste bæreplan, hans hofter hvilede i en vugge, og ved at forskubbe denne til siderne, kunne han betjene den sårc nødvendige vingevridning. Og den samme fremgangsmåde blev benyttet, da den første flyvemaskine kom i luften.

De vidste, at bæreplanet skulle være hvælvet ligesom fuglens vinge, men hvor stor eller lille denne krumning skulle være, måtte de selv finde ud af. Det var imidlertid et punkt af uhyre betydning, fordi det var den rigtige krumning, der gav den bedste opdrift. Andre havde vidst det samme og havde også nedskrevet visse tekniske data i så henseende, men brødrene Wrights mange praktiske forsøg med påfølgende undersøgelser af planprofiler i en hjemmelavet vindtunnel viste, at alle hidtil eksisterende data var forkerte. Da dette var konstateret, og de formede deres bæreplaner derefter, havde de på slutningen af året 1902 opnået så gode resultater under deres glideforsøg, at de turde tænke på at indbygge en motor i deres glideplan.

Byggede selv deres motor

Motoren måtte de også selv bygge; den vejede 85 kg og ydede 12 hk. Set med vore dages øjne var det måske nok en forholdsvis stor vægt pr. hestekraft, men det var et uhyre stort fremskridt fra dampmaskinen, som man ved tidligere eksperimenter havde måttet nøjes med. Og — ret skal være ret — havde den lette benzinmotor ikke eksisteret på dette tidspunkt, var det ikke blevet brødrene Wright, som havde løst flyveproblemet.

Men nu blev det Orville og Wilbur Wright, som løste problemet, og de fortjente det. Deres energi og vilje, parret med sund sans og en evne til at forstå problemerne bevirkede, at de kom til at stå som sejrherrerne.

Lige siden de begyndte i 1900 og til den mindeværdige 17. december 1903, havde de foretaget deres eksperimenter fra den stormfulde strandbred ved Kitty Hawk i North Carolina. De havde med vilje valgt et sted, hvor der altid blæste en kraftig vind — 30 til 50 km/t var det almindelige — fordi det lettede dem starten af deres forholdsvis tunge luftfartøj. Den urolige luft, som fulgte med blæsevejret, lærte dem også noget: nemlig hvor vigtigt det var at kunne holde luftfartøjet i ligevægt. Og den kunst forstod de.

Den 17. december 1903 foretog de deres første flyvning og skabte derved den største mindedag i flyvningens historie: den dag hvor flyvemaskinen for første gang kom i luften. I omtrent een meters højde fløj Orville Wright i tolv sekunder og tilbagelagde omtrent fyrretyve meter — en distance der omtrent svarer til spændvidden af en moderne trafikflyvemaskine.

Det er nu 50 år siden; i løbet af dette halve århundrede har flyvemaskinen sat sit præg på en hel verden, og den haster stadig videre i sin udvikling — med stormskridt.

J. F.

1902
Glideplanet blev forbedret til denne type, og året efter kom motoren i. I august 1902 satte Wilbur distancerekorden i glideflyvning op til 622 m (Lilienthal havde fløjet 400 m i 1891). Brødrene Wright glemte imidlertid ikke den motoriøse flyvning. I 1910 fløj Orville 11 minutters regulær skrænt-svæveflyvning.

Fra helikopterens virksomhed i Grønland. Til venstre mødes helikopteren og hundeslæden. I midten tankes der, og til højre får man et lille indtryk af det stenede terræn, der ofte måtte bruges til start og landing.

FEM-SEKS ÅRS ARBEJDE PÅ HALVANDEN MÅNED

Vellykket indsats af helikopteren ved kortlægningen af Grønland

AT også Danmark kan få gavn af helikopteren, viste sig meget overbevisende ved Geodætisk Instituts opmålingsarbejder ved Scoresbysund på Grønland i sommer.

Et arbejde, der ellers ville have strakt sig over 5—6 somre, blev nu udført i et tidsrum af 1½ måned, idet opmålingspersonalet blev flyttet rundt fra punkt til punkt i det uvejsomme terræn med to helikoptere fra flyvevåbnet.

Som bekendt fik flyvevåbnet i efteråret 1952 to Bell 47 D-1 helikoptere, som dels skulle bruges til forskellige opgaver herhjemme, dels i Grønland.

Den 3. juli afsejlede det chartrede norske skib m/s Jopeter og ankom den 10. til Scoresbysund. Ombord var helikopterne 892 og 893, som i adskilt stand var pakket ned i nogle store kasser.

Personalet fra flyvevåbnet bestod af helikopter-flyverne kaptajnløjtnant *Krarup* og flyverløjtnant I, *C. J. Djorup*. Et teknisk personale på 4 mand stod under ledelse af overfenrik *Søgård*.

Hurtig montering i Grønland

De to luftfartøjer blev monteret ombord på skibet og på en pram ved siden af, og det tog ikke lang tid. Der blev 7 timer til den første og kun 5 timer til den anden.

Efter at de nødvendige prøveflyvninger var foretaget, begyndte det egentlige arbejde. Det pågældende område af Østgrønland er tidligere blevet fotograferet fra luften med Catalina-maskinerne, men for at kunne fremstille det endelige kortmateriale må man foretage en del vinkelmålinger fra en række punkter i terræn'et. Det drejede sig ialt om op imod 100 punkter, der fortrinsvis lå på bjergtoppe i meget utilgængeligt terræn.

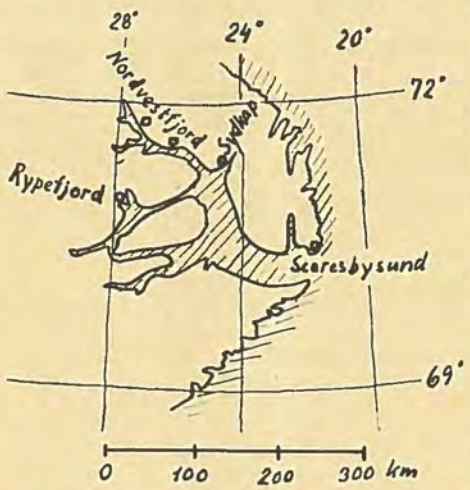
Ekspeditionen fra Geodætisk Institut stod under ledelse af kaptajn *Lund*.

Tidligere foregik disse målinger på den måde, at geodæterne og deres grønlandske hjælpere med skib blev ført frem i nærheden af disse punkter, hvorpå de måtte bestige dem til fods med hele deres udstyr. Det var anstrengende arbejde, for det kunne ofte tage 15-20 timer at nå toppen, og ved ankomsten var man naturligvis så træt, at man ikke straks kunne gå i gang med arbejdet.

Helikopteren revolutionerer arbejdet

Hvor helt anderledes ser det da ikke ud, efter at helikopterne er blevet indsat. På en flyvning med en varighed af 1 til 2 timer transporterer en enkelt helikopter to geodæter op på hver sin top. De kommer friske og veloplagte og går straks i gang med arbejdet. Og når de er færdige, kommer helikopteren igen og flytter dem til et andet punkt eller bringer dem tilbage til basen.

I tilfælde af, at toppen ikke er så velegnet som antaget, skal man ikke hele den lange vej ned og op igen på en anden top, men fortsætter straks med helikopteren og



Kortskitse over det område på Grønlands østkyst, hvor flyvningerne blev udført.

er på få øjeblikke på et andet og bedre målepunkt.

På de 1½ måned, hvor der for resten var ualmindeligt meget dårligt vejr, sådan at man ikke kunne arbejde ca. en trediedel af tiden, blev der fløjet ialt 200 timer. De 4 geodæter blev flyttet fra punkt til punkt, nogle lavt nede, andre helt op til 2400 meters højde.

Geodæterne blev denne gang ikke legemlig trætte af strabadserne med at nå frem til de faste punkter, men de blev trætte i øjnene af at stå og måle med deres måleapparater, fordi der ikke var de sædvanlige pauser mellem målingerne!

Den første del af målingerne blev foretaget med Scoresbysund som basis. Senere flyttede man til Sydkap og punkter i Nordvestfjorden og til sidst til Rypefjord. På disse punkter blev der oprettet teltlejre, og et lille skib, Tycho Brahe, blev anvendt til at flytte fra lejr til lejr gennem den isbjergefyldte fjord.

Den 2. september ankom man atter til Scoresbysund, og den 23. nåede ekspeditionen tilbage til Danmark.

Fine præstationer i vanskeligt terræn

Bell-helikopterne og deres mandskab klarede opgaverne strålende under de vanskelige forhold. Luftfartøjerne var nemme at vedligeholde. Det eneste, der var at udskifte, var småting som tændrør og ventilatorremme etc.

De steder, der blev startet og landet på, var meget vanskelige. Det var gerne meget stenet terræn, men medeunderstellet egnede sig fortræffeligt hertil.

Piloterne måtte naturligvis vænne sig til at flyve under disse forhold for at få mest muligt ud af maskinerne. At dette lykkedes, kan man se af, at der en dag i vindstille blev foretaget en start i 2100 m højde med 3 mand ombord, fuld lejrudrustning, måleinstrumenter o.s.v., ialt en last på ca. 250 kg. Fint gjort med 200 hk!

Selv om det er en stor boble, der omgiver førerrummet, kan der vanskeligt blive plads til så meget derinde, men helikopteren kan udstyres med bårer udenbords, hvor bagagen blev anbragt.

Luftfartøjerne var udstyret med VHF-radio og havde under flyvningen forbindelse med Tycho Brahe, således at man til stadighed kunne være underrettet om deres position, hvilket har stor sikkerhedsmæssig betydning.

Den tidligere omtalte ulykke, der desværre skete, kan ikke betegnes som nogen egentlig flyveulykke. Den skete på jorden, idet fenrikken blev ramt af et rotorblad, hvorved han blev dræbt og luftfartøjet meget stærkt beskadiget.

Den hovederfaring, man gjorde med Bell-helikopterne var, at de var udmærket egnede til arbejde over korte distancer. Men der var tilfælde, hvor man havde kunnet ønske sig større varighed (man kunne kun regne med ca. 1½ time, da motoren måtte arbejde meget på fuld ydelse), større nyttelast i højden og noget mere motoroverskud.

Allerede i årene før krigen begyndte den danske flyvevirksomhed på Grønland, hovedsagelig med kortlægning for øje. Med indsættelsen af helikopteren er der sket en stor forbedring til fremme af detailarbejdet, og flyvningen har i endnu højere grad end før vist sin betydning for den nordligste del af det danske rige.

VI NÆRMER OS LYDHASTIGHEDEN

Første officielle hastighedsrekord med overlyd-hastighed i sigte

Vickers Supermarine Swift Mk. IV.

I det sidste årstid er den absolutte officielle hastighedsrekord sat næsten 100 km/t op, og man er nu lige ved at nå lydhastigheden i vandret flyvning.

Begrebet »verdens hurtigste mand» volder sikkert udenforstående en hel del kvaler. Vi ved alle, at mange nu er gået gennem »lydmuren«, men for at gøre det, har de måttet udføre det i et dyk, og det »gælder ikke«, når det drejer sig om officielle rekorder.

Mange ved sikkert også, at amerikanerne med den raketdrevne Douglas Skyrocket er nået langt over lydhastigheden, men det gælder heller ikke, fordi maskinen ikke er startet ved egen hjælp, men udløst fra en anden maskine i stor højde. Skyrocket skal have fløjet 1992 km/t i over 24 km højde.

De officielle verdensrekorder måles ifølge FAI-reglerne over en bane på 3 km, der gennemflyves to gange i hver retning i ganske lav højde. Hver ny rekord skal forbedre den gamle med mindst 1 %.

Måling af så høje hastigheder over en så kort bane er naturligvis et problem for sig. Flyvemaskinen fotograferes ved begyndelsen og slutningen af banen, og fotografiapparaterne er forbundet med et indviklet elektronisk apparat til måling af tiden.

I en beretning fra *Lithgows* rekordflyvning i Vickers-Supermarine Swift i Libyen, hedder det, at kontrollanterne var begyndt en uges tid i forvejen med en grov afmærkning af banen med en nøjagtighed af plus eller minus 2 millimeter!

Iøvrigt voldte det fine apparatur kvaler i varmen dernede og brød sammen ved et senere forsøg, hvor Lithgow havde opnået en større hastighed end den tidligere, der så måtte anvendes.

At det er nødvendigt med den store nøjagtighed ses tydeligt af, at den nødvendige 1 % forøgelse omsat i tid kun svarer til cirka en tiendedel sekund.

Reglerne er forældede

I virkeligheden er reglerne forældede. Den korte bane gør det svært at måle tilstrækkeligt nøjagtigt, og at flyve med disse hastigheder i under 50 m højde skulle ikke være nødvendigt. At det kan lade sig gøre er et bevis for, hvorlangt flyvemaskinekonstruktørerne er kommet.

Men den væsentligste mangel ved reglerne er, at der måles en ren hastighed uden hensyntagen til temperaturen, som spiller så stor en rolle.

Ved højderekorder reduceres den målte højde som bekendt til international standardatmosfære.

Da lydhastigheden varierer med temperaturen, og da problemet er at overvinde den meget store modstandsforøgelse omkring lydhastigheden, så interesserer det teknikerne meget mere end selve hastigheden at få oplyst, hvilket Mach-tal (forhold mellem lydhastighed og flyvehastighed), der er opnået.

Her er det flere gange sket, at selv om der er opnået større hastighed, så har Mach-tallet været det samme eller endog mindre, fordi den nye rekord var fløjet ved højere temperatur.

Man udnytter altså de nuværende regler ved f. eks. at tage til Afrika eller ved at flyve i den californiske ørken.

Det har været foreslået, at man skulle koble Mach-tallet ind i reglerne. Det er imidlertid ikke så ligetil. Nok stiger lydhastigheden med temperaturen, men samtidig aftager reaktionsmotorens ydelse, når den skal arbejde i varmere luft.

Jo koldere luft, desto større reaktionskraft. Hvis man derfor indfører en standardtemperatur i reglerne, vil resultatet sikkert hurtigt blive, at i stedet for at opsøge de varme egne vil man tage til de polare områder for at udnytte situationen. Den virkelige hastighed ville her være relativ lav, men Mach-tallet højt, hvorved den omregnede hastighed ville blive stor.

Hvem når først Mach 1.0?

Det tager som regel lang tid for FAI at ændre sine regler, og måske bliver problemet uaktuelt, når man kommer så vidt, idet man måske da er godt på den anden side lydhastigheden.

I løbet af det sidste halve år er vi nået fra et Mach-tal på 0,90 til 0,98*). Der kan komme en pause nu, eller måske kommer den ikke. Men problemet at overgå lydhastigheden i vandret flyvning står foran sin løsning. Det er der ingen tvivl om.

Efter de sidste oplysninger skal Skyray have opnået 0,974. Men et par dage senere har YF-100A Super Sabre fløjet ca. 1219 km/t svarende til 0,98. Det er ikke nok til at slå rekorden, som skal op på 1225 km/t. Måske lykkes det at sætte endnu en rekord ved et Mach-tal under 1.0, men den næste igen må så blive en overlyd-rekord.

De to amerikanske typer har mulighed herfor. I begge tilfælde er det prototyperne, der flyves med. YF-100A er udstyret med Pratt & Whitney J57-P-1 motor, som med efterbrænder ved tophastigheden yder omkring 6400 kg reaktionskraft. Men produktionsudgaven F-100A får en anden motorversion, der skulle yde godt 7200 kg, så det er muligt, at den kan komme over 1,0.

Hvad Skyray angår, så er det også her prototypen XF4D-1, der er fløjet med. Den har en svagere motor end YF-100A, nemlig en Westinghouse J40-WE-8, som med efterbrænder menes at yde 5700 kg. Når produktionsudgaven F4D-1 får den samme motor som F-100A, skulle den kunne flyve endnu hurtigere end denne.

*) Disse Mach-tal må tages med forbehold, da oplysningerne i den udenlandske fagpresse er ret divergerende.

82 grader i cockpit'et

At det er forbundet med mange vanskeligheder og ubehageligheder at sætte rekorder i ørkenvarme, får man en idé om ved at høre, at der i Swift'ens førersæde blev målt op til 82° celcius.

Lithgow var foruden anti-G-dragt iført en særlig »køledragt«, hvortil køleluften kom fra tøris, der var anbragt i et af kanonrummene. Ved een lejlighed svigtede systemet, så piloten var fuldkommen udmattet, da han landede.

Andre tal af interesse er det uhyre brændstofforbrug ved disse hastigheder i lav højde.

Alle rekordmaskinerne har været forsynet med reaktionsmotor med efterbrænder. Denne anordning forøger reaktionskraften i høj grad, men på bekostning af et højt brændstofforbrug.

Hvis Swift'ens Rolls-Royce Avon RA-7R gik en hel time med efterbrænder, ville den bruge 13.600 liter brændstof på denne tid. Normalt varede hver flyvning til rekordforsøgene 20 minutter, af hvilke højst 5 min. med efterbrænderen i gang.

Skyray opgives at kunne medtage 2650 liter brændstof, af hvilke den på sin 20-minutters flyvning brugte ca. 2050 liter.

Rekorden på lukket bane

Næst efter hastigheden på den korte bane lige ud er rekorden på 100 km lukket bane den mest efterstræbte. Den er et udtryk både for hastighed og manovreevne. *Neville Duke* satte den op til 1147 km/t, mens *Bob Rahn* i Skyray skal have opnået 1172 km/t.

1147 km/t lyder af en del mindre end de 1171, som Hunter'en præsterer på lige bane. Men det er dog kun 24 km/t, og på de 100 km er det kun godt 6 sekunder, der tabes ved svingene.

Selv om der er national prestige forbundet med disse rekorder, så har de dog også en meget stor betydning for den videre tekniske udvikling. Både flyvemaskine- og motorfabrikanter har fået meget værdifulde erfaringer.

Proteus turbinemotorerne i

Britannia

har allerede opnået en driftstid på 13.000 timer. De er lette, kraftige og har et usædvanlig lille brændstofforbrug. De er næsten vibrationsfri og gør ikke megen støj.

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

195 A

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. % - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

DE NYE LUFTTRAFIKREGLER

Ændring af minimumsflyvehøjderne

Betingelserne for VFR-flyvning

SOM meddelt i sidste nummer trådte den 1. november et nyt reglement vedrørende lufttrafikregler i kraft. Det er udfærdiget i overensstemmelse med Annex 2 til Chicagokonventionen, dog med enkelte tillægsbestemmelser. Bekendtgørelsen kan i sin helhed købes i luftfartsdirektoratet for kr. 1,60 (plus evt. porto).

Reglementet erstatter det gamle »Reglement D«, der ophæves sammen med et par andre gamle bekendtgørelser.

I Notam-Danmark B 43/1953 har man fremhævet de nye bestemmelser, der i væsentlig grad afviger fra de gamle.

Vi skal her forsøge yderligere at klargøre disse bestemmelser, støttet på skitser.

Efter nogle indledende kapitler består bekendtgørelsen af tre områder: almindelige bestemmelser, VFR-bestemmelser og IFR-bestemmelser, af hvilke vi især interesserer os for de to første. Endvidere er der tillæg om signaler, lanterneføring m. m.

Luftens paragraf 2

De alm. bestemmelser indledes med en paragraf, der svarer til færdselslovens bekendte paragraf 2, og som lyder:

Et luftfartøj må ikke føres på skødesløs eller hensynsløs måde, således at andres liv eller ejendom derved udsættes for fare.

Denne paragraf bør enhver flyver naturligvis huske og efterleve, og den er for luftfartsmyndighederne en god sikkerhedsventil, hvis nogen skulle søge at udnytte eventuelle »huller« i reglerne.

Minimumsflyvehøjder

Efter de gamle bestemmelser skulle man flyve i mindst 200 m over bygninger, gårde, menneskemængder og strandbredder. Over by eller bebyggelse skulle man flyve i mindst 500 m og således, at man i nødstilfælde kunne lande udenfor denne by eller bebyggelse. Over åbent land eller vand var der ingen begrænsning bortset fra, at man ikke måtte forulempe befolkningen på jorden.

De nye bestemmelser indeholder både skærpelser og lempelser.

Der er nu indført en almindelig minimumshøjde på 150 m over åbent land eller vand (bortset fra start og landing). Lavflyvning er altså nu ikke tilladt under nogen omstændigheder.

Overflyvning af en tæt bebyggelse eller en menneskemængde i fri luft skal ske i mindst 300 m over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet. Dog skal flyvningen foretages i en sådan højde, at det i nødstilfælde vil være muligt at foretage landing uden at frembyde fare for personer eller ejendom på jorden.

For byers vedkommende er det tildels en lempelse. De 500 m er sat ned til 300 m over den højeste hindring i angivet afstand. Findes der anvendelige nødlandingsmuligheder inden for byen, kan man nu flyve under hensyntagen til disse. Endelig står der nu »tæt« bebyggelse.

Ovennævnte bestemmelser gælder bortset fra tilfælde, hvor særlig tilladelse er givet fra luftfartsmyndighederne, samt bortset fra tilfælde, hvor det er nødvendigt ved start eller landing på *godkendte* flyvepladser.

Ved landing på en sådan plads kan der altså være tilfælde, hvor man f. eks. kommer over tæt bebyggelse i lavere højde.

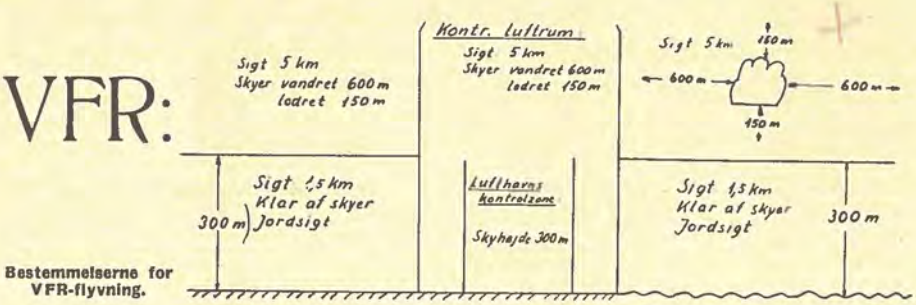
Hvis man derimod lander på en mark hos en bekendt, skal man kunne lande på en sådan måde, at disse bestemmelser overholdes. Og så er det naturligvis en selvfølge, at man — bortset fra nødlandinger — kun lander efter forud indhentet tilladelse. Det vil være praktisk i sådanne tilfælde også at underrette det lokale politi, der ellers let vil kunne opskræmmes ved meddelelser fra folk, der mener at have set en flyvemaskine »styrte ned« der og der.

Ingen formationsflyvning

Reglerne om vigepligt o. lign. er de samme som hidtil. Dog findes der en bestemmelse om, at man ikke må flyve i formation, med mindre der forud er truffet aftale herom, og aftalen er godkendt af luftfartsdirektoratet.

Under landing findes en bestemmelse, som er alm. praksis, men nu direkte er påbudt. Det hedder her, at man — når man nærmer sig en plads for at lande — skal vige for en anden maskine, der befinder sig i lavere højde.

Men denne maskine må ikke drage fordel af denne regel ved at skære ind foran eller indhente et andet laftfartøj, der foretager sidste del af indflyvning til landing. Mekanisk drevne luftfartøjer skal altid vige for svæveplaner.



Bestemmelserne for VFR-flyvning.

VFR-bestemmelserne

VFR-flyvning, populært betegnet horisontflyvning, må kun udføres efter følgende bestemmelser (se skitsen):

Flyver man i et kontrolleret luftrum, f. eks. i en af de nyoprettede luftveje, skal man have mindst 5 km flyvesigtbarhed. Endvidere skal man holde sig mindst 150 m lodret og 600 m vandret fra skyer. Og endelig skal man have jordsigt (hvis man ikke er i stand til at overgå til IFR-flyvning).

De samme betingelser gælder uden for kontrolleret luftrum, hvis man flyver i mere end 300 m højde.

Man har dog mulighed for at flyve under dårligere vejrforhold, hvis det foregår uden for kontrolleret luftrum (hvad der er kontrolleret luftrum, fremgår af kortet i FLYV nr. 8/53, side 162), og når flyvehøjden er under 300 m. Så kan man flyve VFR i helt ned til 1,5 km flyvesigtbarhed, og man skal blot være klar af skyer, men dog have jordsigt. Og endelig må man opfylde bestemmelserne om minimumsflyvehøjde.

Hvad flyvning i kontrolleret luftrum angår, må man ikke flyve ind i en flyveplads' kontrolzone ved VFR-flyvning, hvis skydækket er lavere end 300 m og sigten mindre end 5 km, med mindre man har fået dispensation fra vedkommende kontrolorgan.

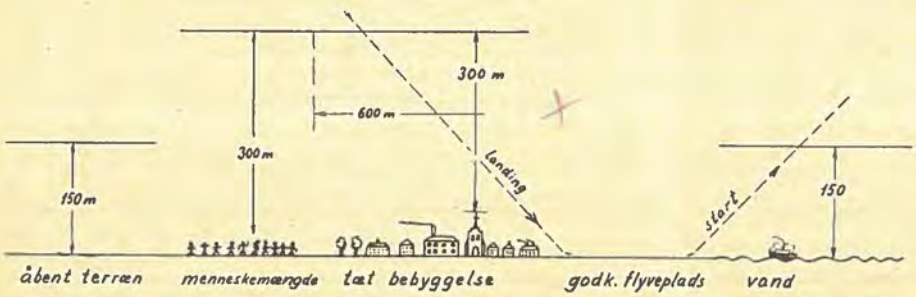
Signalregler m. m.

De i tillægene omtalte signalregler har tidligere været offentliggjort og bringer derfor intet nyt.. Se f. eks. FLYV nr. 5/53, side 92.

Reglerne om lanterneføring er også kendte. Her er dog de blinkende lys kommet med, som har været anvendt i stedse større grad på trafikflyvemaskiner de senere år.

Endelig findes der tabel over kvadranthøjderne og regler for flyveplan.

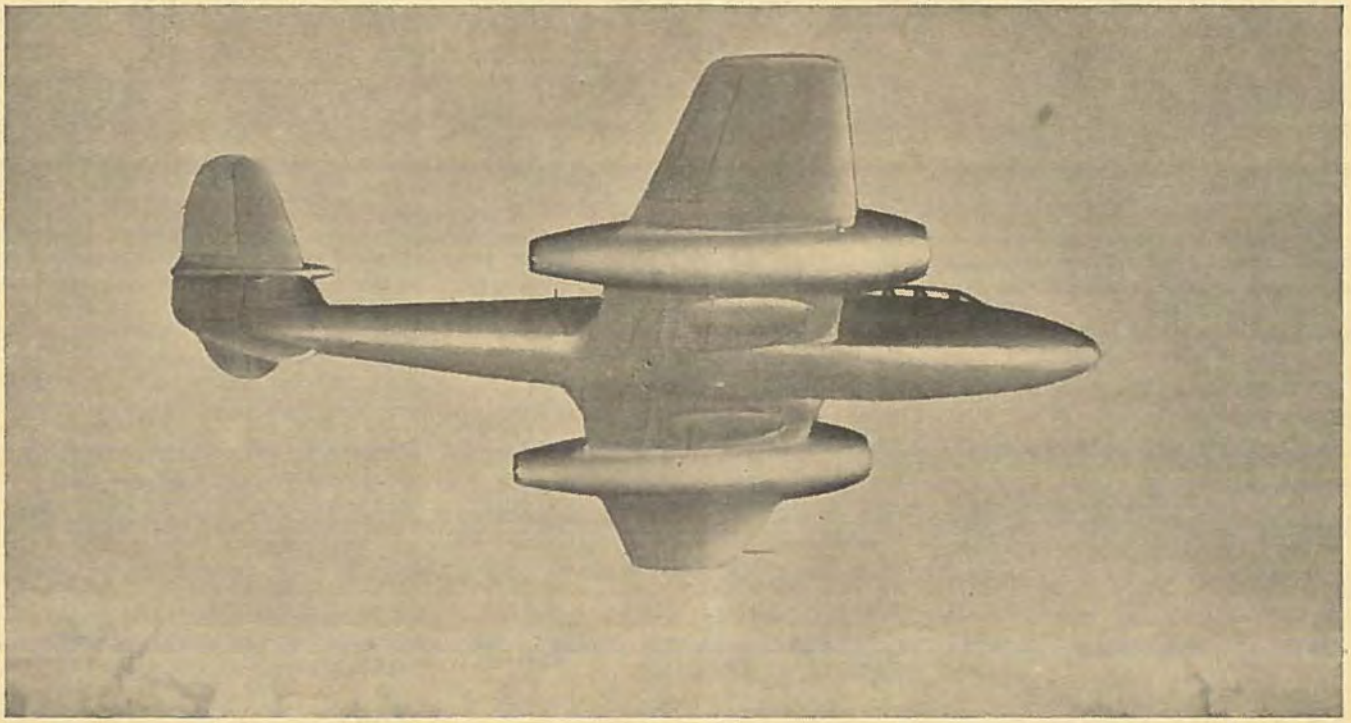
Een ting vil man ikke savne i den nye bekendtgørelse, og det er det sjove gamle ord »aerodyn«, som nu er forsvundet.

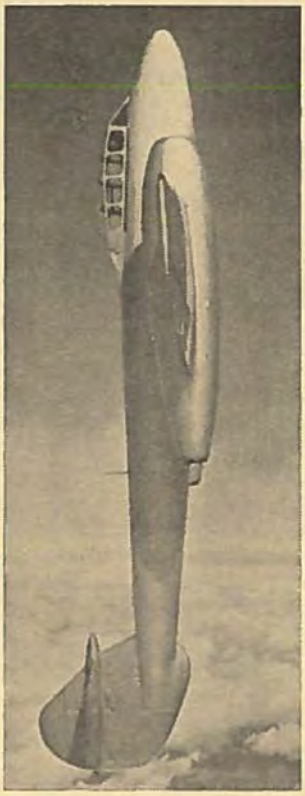


De nye minimumsflyvehøjder.

S720 A

Verdens bedste jetdrevne øvelsesluftfartøj





Den tosædede Gloster Meteor Mark 7 er uden tvivl det bedste jetdrevne øvelsesluftfartøj, som verden kender i dag. Den er blevet foretrukket som standard øvelsesluftfartøj ikke blot af det britiske Royal Air Force, men også af flyvevåbnet i mange andre lande — deriblandt Argentina, Australien, Belgien, Danmark, Ægypten, Frankrig, Syrien og nu fornylig også Brasilien.
Meteor Mark 7 er nem at manøvrere. Start og landing er let og ligetil. Luftfartøjet selv er det mest alsidige i hele verden i dag. Det er meget manøvredygtigt både ved høje og lave hastigheder, og det er i besiddelse af alle de sjældne egenskaber, som forlanges af et øvelsesluftfartøj.

GLOSTER AIRCRAFT CO., LTD.
Gloucestershire, England.

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

AVISFLYVNINGER I STOR STIL

Aero-Reklame, der efter krigen lancerede bannerflyvning og røgskrift, udviser påny frisk initiativ

Af *Johannes Thinesen*

TAKKET være flyvemaskinen kan man nu læse de københavnske formiddagsaviser til frokosten i en række danske provinsbyer få timer efter, de er spyet ud af rotationspressen.

I lufthavnen i Kastrup holder en hel lille luftflåde på alle hverdage klar til indladning af de endnu af frisk tryksværte duftende aviser, når disse med varevogne når frem et sted mellem kl. 0930 og 1000. I en håndevending læsses den ene maskine efter den anden, hvorpå de ruller ud til start mod Odense, Esbjerg, Århus eller Ålborg.

Daglige avisflyvninger er endnu en ret ny foreteelse i Danmark, idet disse først blev lanceret i august i år. Ganske vist er der tidligere blevet fløjet aviser til provinsen under isvintre, lige som der f. eks. i sommersæsonerne 1952 og 1953 er blevet fløjet aviser til Bornholm daglig og i år til provinsen hver lørdag.

Med de daglige avisflyvninger har firmaet *Aero-Reklame* indledet en ny epoke i dansk flyvnings historie. A.-R. udførte sine første avisflyvninger natten til 2. påskedag 1952 til Ålborg. Firmaets første Proctor udførte tre ture og dets Auster en tur. Den følgende sommer udførte A.-R. daglige flyvninger til Rønne med et københavnsk frokostblad — som en service for bladets ferierende læsere. Disse flyvninger var så vellykkede, at de i år blev genoptaget i ferietiden. Samtidig fik A.-R. opgaven at flyve to formiddags- og frokostavisers weekendnumre til Odense og Århus hver lørdag. I al slags vejr blev disse flyvninger gennemført — vistnok uden een eneste aflysning — på en så tilfredsstillende måde, at det resulterede i en kontrakt om daglige flyvninger med aviser til Odense, Esbjerg, Århus, Ålborg og Rønne i helårsdrift. Og fra 1. oktober fik A.-R. overdraget flyvning af de københavnske morgenblade til Rønne.

Flere flyvemaskiner

Avisflyvningerne krævede en omgående udvidelse af såvel materiel som personel. A.-R. har nu en Auster (DGU), 3 Proctors (ACM, ACN og ACP) samt en Avro Anson Mk. 1. Sidstnævnte, der er købt brugt i England og fløjet hjem i oktober, er, da disse linier skrives, ved at blive gjort klar hos Scanaviator, der har vedligeholdelsen af Aero-Reklames maskiner.

Aero-Reklame kan ikke klare avisflyvningerne med sit nuværende materiel, hvorfor man har bestilt yderligere en Anson og en DH Rapide. En overgang chartredes en Proctor og to KZ VIIer. Disse flyves af A.-R.s egen pilotstab, der består af: *Erik M. Andersen, Tom Lund Hansen, Hans Jørgen Kå, Poul Mortensen, Ivar Munch Petersen* og *Leif Bryde Rasmussen*. Endvidere er der aftale med Falck, som indtil videre også flyver aviser med korpsets maskiner og piloter for A.-R.

Aero-Reklame blev startet uden kapital

Manden bag Aero-Reklame er trafikflyver *Jørgen Mortensen*, der i 1938 startede modelflyveklubben Termik i Hillerød, og som siden var meget aktiv modelflyver. Han blev senere sekretær i Frederiksborg Amts Flyveklub — det blev hans skæbne. Han kom herigennem i kontakt med *Sylvest Jensen* og blev først luftfotograf, siden pilot hos denne.

Efter en tids ansættelse i SAS begyndte Mortensen at flyve med reklamebanner. Uden startkapital begyndte han at oparbejde sin forretning, så den har nået det imponerende omfang, som det er tilfældet i dag.

De første reklameflyvninger blev udført i maj 1950 i lejede flyvemaskiner. Mortensen kaldte sit firma Aero-Reklame og knyttede sin nuværende driftsleder, *Knud Jacobsen*, til sig i juli samme år. Det hedder sig, at Jacobsen er Københavns skrappeste telefonsælger, så det var den rette mand for Mortensen. Folketingsvalget 1950 gav A.-R. rigtig vind i sejlene — hvis man da kan sige det om et flyveforetagende! I august 1951 kunne A.-R. overtage sin nuværende Auster — firmaets første flyvemaskine. Mange har siden forsøgt sig med reklameflyvning, men uden nogensinde at rokke Aero-Reklames uomtvistelige førende position.

Aero-Reklame lancerer røgskrift

Mon ikke de fleste kan huske »Persilflyveren« fra mellemkrigsårene? Det kunne Aero-Reklame, som fandt det en naturlig opgave at udvide repertoiret til også at omfatte røgskrift. Firmaet arbejdede med opgaven og fandt omsider ud af en måde, hvorpå det kunne gøres. I sommeren 1952 udførte A.-R. de første flyvninger med røgskrift efter krigen. Da forudsætningen for, at røgskriften skal stå pænt, er klart, stille vejr, er det indlysende, at kun forholdsvis få dage i det lunefulde danske klima er egnede til denne specielle form for luftreklame. Røgskriften har derfor kun været anvendt i et mindre omfang i modsætning til reklamebanneret.

Odense og Esbjerg mangler radio

De daglige besøg af avisflyvemaskiner i lufthavnene, i Odense og Esbjerg især, har virket som en slags oplivende indsprøjtning for disse. De har givet de lokale flyveledere god grund til de bedste forhåbninger for fortiden. Avisflyvningerne har understreget provinslufthavnenes eksistensberettigelse. Den mere intensive brug af disse vil forhåbentlig medføre en forbedring af disse til gavn for dansk flyvning som helhed. F. eks. mangler lufthavnene i Odense og Esbjerg radiokommunikationsanlæg og landingshjælpemidler til brug under IFR-forhold. Under sådanne kan det blive nødvendigt at udsætte eller aflyse avisflyvninger til disse pladser.

Man kan altså med glæde konstatere, at Aero-Reklames friske initiativ har været meget frugtbringende. Firmaet og dets virksomhed står som et lysende eksempel i en tid, hvor dansk erhvervsflyvning ellers har modgang og vanskeligheder nok at overvinde.

Johannes Thinesen.

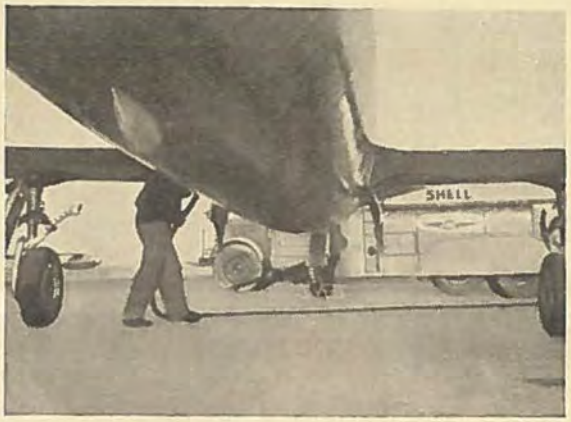
P.S.: Da virksomheden nu omfatter meget andet end reklame, antager firmaet nu navnet Copenhagen Air Transport Service (CATS), men bibeholder dog Aero-Reklame som underafdeling.

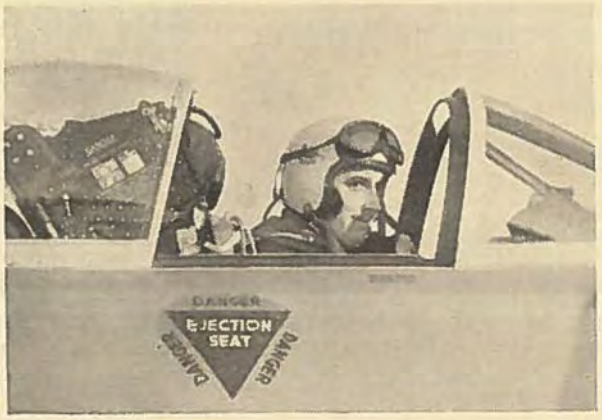
Øverst Proctor-flåden i Københavns lufthavn. Derunder de travle øjeblikke, da avisbundterne går fra hånd til hånd og stuves i maskinen.

MED VERDENS HURTIGSTE FLYVEMASKINE

Hawker Hunter

ankom *Neville Duke* til Danmark den 24. oktober. Maskinen skulle præsenteres for det danske forsvar, og samtidig blev der arrangeret en opvisning, hvorunder Neville Duke to gange gennembrød lydmuren over Kastrup Lufthavn. Den 28. forlod han igen Danmark med et fornemt styrt fra 10.000 m højde til ære for den engelske ambassadør Sir Eric Berthoud, der var mødt i lufthavnen for at tage afsked. Billederne er taget få minutter før starten, hvor maskinen igen blev tanket af SHELL og fik det sidste eftersyn af chefmekanikeren.





Hawker Hunter over skyerne.

NEVILLE DUKE'S FOREDRAG

Stor aften i Kongelig Dansk Aeroklub, da forsøgsflyveren *Neville Duke* talte om flyvning ved stor hastighed. — I forvejen havde han ved en opvisning i lufthavnen „gennembrudt lydmuren"

MED så kort varsel, at det ikke kunne meddeles forud i FLYV, blev *Neville Duke's* foredrag i København arrangeret. Det lykkedes dog i sidste øjeblik at skaffe 100 flere pladser til tilhørerne på Hotel d'Angleterre, således at den store efterspørgsel efter adgangskortene kunne tilfredsstilles.

Neville Duke ankom lørdag den 24. oktober til Københavns lufthavn, Kastrup, i en produktionsudgave af Hawker Hunter F 1 med Rolls-Royce Avon motor.

Om søndagen gav han en opvisning, der havde trukket titusinder til lufthavnen, og som led i denne opvisning lavede han et lydbrag, som var meget voldsomt i visse dele af København.

Mandag var han bl. a. til frokost på Tuborg, og tirsdag den 27. om aftenen var han aeroklubbens gæst.

Blandt de mange tilhørere sås hans kongelige højhed *Prins Axel,* forsvarschefen admiral *Qvistgård,* Air Vice Marshal *Darvall,* Lieutenant-Commander *Bishop,* luftattaché Wing Commander *Jeffs.* Fra Hawker Aircraft Ltd. mødte Mr. *A. N. Spriggs,* Mr. *G. Anderson* og Mr. *A. J. Camm.* Endvidere var der departementschef *Palle Christensen,* luftfartsdirektør *Teisen* og hans islandske kollega *Kofod-Hansen,* kommunaldirektør *Bjerregård,* orlogsværftets direktør *N. K. Nielsen,* Hawkers danske repræsentant, civilingeniør *Mogens Harttung* og mange flere.

Vi skal ikke bringe noget langt referat af Duke's foredrag, da hovedindholdet falder sammen med den artikel af ham, som vi bragte i februar-nummeret.

Han havde dog indføjet nogle bemærkninger om de fysiologiske ulemper ved flyvning i stor højde, hvor man derfor er meget afhængig af sin trykkabine. Svigter denne i 15 km højde, mister man bevidstheden på 8 til 10 sekunder. Kommer man op i ca. 16.5 km højde, svulmer man op, da legemets vand fordamper, og i ca. 19 km højde koger blodet på grund af det lave tryk.

Det kan være en fordel at skulle forlade maskinen i en nødssituation i stor højde på grund af den ringere lufttæthed, men på den anden side må man ikke åbne faldskærmen i denne højde, da skærmen kan sprænges.

Det nu anvendte Martin-Baker katapultsæde har en barometrisk anordning, som automatisk frigør flyveren fra sædet i 3000 m højde og åbner faldskærmen.

Omvendt virkning af styregrejerne

Neville Duke kom også med et par bemærkninger om muligheden for omvendt virkning af styregrejerne omkring lydhastigheden, således som man så det i filmen »Lydmuren«.

Han bemærkede, at rystelserne ikke var så kraftige i virkeligheden som vist i filmen, og at han ikke i praksis havde hørt, at nogen havde været ude for omvendt rorvirkning. Denne ville sandsynligvis vanskeligst kunne optræde på højderoret, men var mulig på krængerorene, hvis rorudslaget fik hele vingen til at vride sig med en påfølgende virkning, der overgik rorudslaget.

Til slut kom han med nogle profetier om fremtidens flyvemaskine. Han udtalte, at ved hastigheder over et Mach-tal på 1,5 var der ikke mere nogen fordel ved det pilformede plan, så da ville man nok gå tilbage til det lige, som imidlertid måtte være meget tyndt.

Understellet ville man nok spare, for med motorer med større reaktionskraft end flyvemaskinens vægt kunne man starte lodret. Landingen ville finde sted på en mede eller en gummimåtte.

Efter vanskelighederne med lydhastigheden ville det næste større problem blive temperaturen. I 12 km højde ved en atmosfærisk temperatur på minus 56 grader ville flyvemaskinen på grund af gnidningen blive plus 43 grader varm ved 1600 km/t. Ved 3200 km/t ville temperaturstigningen blive 343 grader, således at flyvemaskinen måtte bygges af materialer, der kunne modstå disse temperaturer.

*

Aeroklubbens formand, direktør *Hjalmar Ibsen,* takkede Neville Duke for hans interessante foredrag, og ved den efterfølgende spisning, hvori der deltog ca. 60 personer, bragte Hawker Aircraft Ltd.'s administrerende direktør, Mr. *A. N. Spriggs,* en tak til aeroklubben for arrangementet.

Prins Axel i samtale med Neville Duke (i midten) og Hawker-fabrikkernes administrerende direktør Mr. A. N. Spriggs (t. v.).

VED ET INTERNATIONALT HELIBUS-STOPPESTED

SABENA HAR ÅBNET VERDENS FØRSTE INTERNATIONALE HELIKOPTERRUTE

BELGIERNE har fundet et herligt navn til den første internationale helikopterforbindelse. De kalder den simpelthen *Le Helibus,* et ord, som vi i Danmark udmærket kan overtage, den dag det bliver alvor herhjemme.

Og livet ved helibus-stoppested er ingenlunde uinteressant. Det *kan* være en lufthavn, men det behøver ikke at være det. Vi oplevede det en morgen for nogen tid siden, da vi sad i Antwerpen lufthavn og ventede på godt vejr over Tyskland for at slippe til Odense. Kl. 0735 ankom dagens første helibus, SABENA's store Sikorsky-helikopter fra Bruxelles. Som almindelige buspassagerer møder helibuspassagererne op med billet i hånden — papirarbejde med passagerliste o. lign. er reduceret til et absolut minimum, og der bruges kun tre minutter ved hvert stoppested. Interessant er det at se, at helibussen stadig har nyhedens interesse: Der er flere tilskuere end passagerer, selv om der normalt er fuld belægning.

I helibus-nettet indgår i dag Rotterdam, Antwerpen, Bruxelles, Liege, Lille, Maastricht, Köln og Bonn, altså fire lande, og på basis af de første måneders erfaringer synes passagererne at fordele sig ligeligt mellem folk, der har ærinde fra den ene by til den anden, og passagerer fra byer uden lufthavn til en af byerne med internationale flyveforbindelser, Bruxelles eller Köln.

Billetpriserne er overkommelige og konkurrencedygtige med 1. klasses jernbanebilletter. En tur Bruxelles-Antwerpen — 20 min. i luften — koster ca. 21 kroner, en returbillet knap 39 kr.

Det er som nævnt ikke alle steder, helibussen holder i lufthavnen. I Rotterdam er stoppestedet ved Hofdijk 500 meter fra rådhuset og i Lille på banegårdspladsen.

ac.

Helibussen — en Sikorsky S-55 — ankommer til Antwerpen lufthavn. Den holder kun 3 minutter.

OPLØBET I NEW ZEALAND KAPFLYVNINGEN

Titusinder modtog trods dårligt vejr kapflyverne ved ankomststedet Christchurch

FLYV's korrespondent i Christchurch, *Wohlert-Jensen,* beretter her om flyvemaskinernes ankomst til New Zealand.

FOR den vistnok eneste danske flyvemekaniker i New Zealand var det naturligvis en stor skuffelse, at Danmark trak sig tilbage fra kapflyvningen.

M. h. t. vejret kunne vi ikke have været ret meget mere uheldig, end tilfældet var. Da jeg forlod mit arbejde i Harewood fredag kl. 1630, skylregnede det, og dertil var det storm og kulde.

16 små maskiner fra nordøen måtte stoppe i Blenheim, 300 km fra Christchurch, og besætningerne måtte gå videre med tog og bus. Vor eneste Skymaster-forbindelse fra Melbourne var udsat 24 timer på grund af vejret.

Den over 4 mill. kroners GCA-radar fra Australien var i fuld aktivitet. Regnfrakkeklædte specialister af enhver art for omkring, og hele sceneriet kunne gøre en helt nervøs.

Jeg forlod pladsen med den tanke, om det virkelig ville være muligt at tage så hurtige fartøjer ned i sådant et vejr.

24 acres land var taget i brug til parkeringsplads, og her overnattede ca. 2000 personer i deres vogne eller sågar camperingsvogne, trods det at radioen kl. 2330 meddelte, at store dele af parkeringspladsen var oversvømmet.

Første Canberra ankommer

Da den første maskine landede kl. 0536 lørdag morgen i mørke og regn, var der ca. 10.000 til at modtage den. Disse i regntøj klædte enthusiaster brølede nu deres hurra, mens flyverne kravlede ud og løftede på kasketten — for at tørre sveden af ansigtet. De blev modtaget af New Zealands højeste personligheder, f. eks. generalguvernør Sir *Villoughby Norrie.*

Fotografernes lys blinkede, mens vandet sprøjtede, og mængden begyndte at trække sig tilbage. Men nu meddeltes i højttalerne, at nr. 2 nærmede sig, og mange blev, mens nye kom.

Lignende modtagelser fik de senere kommende, og alt gik planmæssigt, indtil den store KLM-maskine havde stoppet sine motorer. Så brød kontrollen for en kort tid sammen, thi mange af de unge piger, som var med, skulle giftes en af de første dage, og de ventende unge hollandske mænd kunne hverken ild eller regn stoppe!

Om søndagen var vejret noget bedre, og til søndag aften havde der været over 50.000 i Harewood. Mandag fik vi en varm luftstrøm fra ækvator, og i de følgende dage kom adskillige tusinde besøgende.

Onsdag aften var jeg i Stadttheatret, hvor air-race-filmen blev kørt for første gang, og samtlige besætningsmedlemmer blev præsenteret for publikum.

Wohlert-Jensen.

Ny luftrute via Ålborg

Den 28. oktober blev der åbnet en ny luftrute London-Ålborg-Göteborg, som flyves af det engelske Eagle Aviation Ltd. Ruten flyves i begge retninger to gange om ugen, onsdag og lørdag. I England benyttes Blackbushe lufthavnen ved London. Eagle Aviation, der har en flåde af Vickers Viking og Douglas DC 3, beflyver også en rute fra London til Belgrad. I Danmark repræsenteres selskabet af Air Carriers' Agency, Københavns lufthavn, Kastrup.

Københavns lufthavn i oktober

Afg. passagerer på ruter ..	12.594
Ank. passagerer på ruter ..	12.723
Ialt	25.317
Transitpassagerer 2 × 14.815	29.630
Andre passagerer	1.743
Total	56.690

Det er en stigning på 11,1 % i forhold til samme måned i 1952.

Antallet af operationer (starter og landinger) af trafikluftfartøjer var 2.285 i månedens løb.

Med FLYV i

Auster Aiglet Trainer

AUSTER-typerne, de 1-motors højvingede monoplaner, er talrige som himlens stjerner — omtrent i hvert fald. Selv om de ligner hinanden, findes der dog en lang række versioner, som det må være en lækkerbidsken for en typekender at snage i.

Her i landet er man tilbøjelig til kun at tale om en »Auster«, og vi har da også så godt som kun een Auster-type, nemlig Autocrat (og så en enkelt Auster Arrow).

Den tresædede J/1 Autocrat med Cirrus Minor 2 motor har imidlertid fået mange efterkommere.

Auster J/5 er således en maskine af lignende type, men udstyret med den 130 hk Gipsy Major 1 motor og bygget til Australien og New Zealand, hvor den i 3-sædet udgave kaldes Autocrat og i 4-sædet Adventurer.

Så er der Autocar, der er en 4-sædet udvikling af Autocrat, men med ændret krop og stærkere motor, idet J/5B har Gipsy Major I, J/5G og J/5H har henholdsvis 155 hk Cirrus Major 3 og 2.

Auster Aiglet er endnu en ætling af Autocrat, udstyret med Gipsy Major, og forsynet med en ny og større halefinne og større sideror, der har aerodynamisk balance i stedet for Autocrats's massebalance.

Aiglet Trainer

Og nu kommer vi til den type, *Ranald Porteous* for nylig demonstrerede her i landet. Det er Auster J/5F Aiglet Trainer. Den er en 2-sædet skolemaskine, der er bygget stærk nok til kunstflyvning. Det er en J/5, men med Aiglets haleparti og som særligt kendetegn har den formindsket bæreplan (9,76 m spændvidde mod 11 m).

Sæderne er anbragt side ved side og beregnet til kunstflyvning, ligesom der er svære rygseler. Kroppen er 10 cm bredere end på de andre typer.

J/5F kan også leveres som 3-sædet rejsemaskine med almindelige sæder fortil og et bredt sæde med plads til 2 (!) bagtil, således at den kan flyves 4-sædet med begrænset brændstofmængde.

G-AMMS var en blanding af begge typer, nemlig med kunstflyvningssæder og bagsæde og udstyret med 145 hk Gipsy Major 10 Mk I. Denne version kaldes J/5L.

Nu har læseren vist fået nok af Austertypelære, så lad os gå til sagen.

Når man sætter sig ind på det venstre førersæde, føler man sig som Autocrat-pilot straks hjemme. Der er dobbeltstyring med separat styrepind til hver pilot. Gashåndtag m. m. er anbragt på en konsol i midten.

Instrumentbrættet var særdeles veludstyret, idet der udover standardudstyret for typen var kunstig horisont og retningsgyro, variometer og knap til den elektriske starter.

Som standard er der en 72 liters tank i højre planrod, men på G-AMMS var der også en tilsvarende i venstre. Hanebatteri findes på gulvet i midten. De 144 liter giver en måximal rækkevidde på 872 km på J/5F, som de efterfølgende data gælder.

Gipsy Major 1 motoren er på 130 hk og bruger 29,5 liter i timen. Den har med 1500 timer længere levetid mellem hovedeftersyn end de fleste motorer. Fairey Reed metalpropellen er standard.

I luften med Aiglet Trainer

Porteous trykkede på knappen, og motoren gik. Jeg tog parkeringsbremsen fra og kørte ud til startstedet. I det rolige vejr var det ingen kunst. Bremsepedalerne betjenes med hælene som på Autocrat. Det kneb noget med udsynet lige fremover næsen, så jeg burde have taget mod den pude, Porteous havde tilbudt. Han er selv noget over standardstørrelse og bruger den ikke.

Flaphåndtaget sidder som sædvanlig oppe til venstre og blev sat i første hak til start. Trimhåndtaget i loftet blev stillet (og er på denne type ret følsomt). Så sidste eftersyn og fuld gas.

Man kan unægtelig nok mærke, at man har nogle flere raske heste i næsen — og metalpropel. Maskinen får hurtigt fart på og kan snart »tages af«. Så steg vi op over Skovlunde-landskabet i normal stigevinkel, men Porteous gjorde mig straks opmærksom på, at næsen kunne komme et godt stykke højere op.

Vi steg ca. 125 km/t. Med fuld last stiger den ved jorden godt 3½ m/sek, men vi var kun to og havde kun ca. 40 liter brændstof ombord, så flyvevægten har vel været knap 800 kg, og så stiger den endnu kraftigere.

Forøvrigt er fuldvægten i rejseudgaven 998 kg, men til kunstflyvning kun 885 kg. Oppe i nogle hundrede meters højde i den disede luft prøvede jeg nogle sving til venstre og højre. Rorene er mere harmoniske end på Autocrat, og især er krængerorenes virkning med den kortere spændvidde blevet livligere.

Jeg bemærkede dette til Porteous, der omgående greb pinden, gav fuld gas, trak maskinen til vejrs og rundt i et quick roll for yderligere at demonstrere dens bevægelighed.

Så kiggede han diskret på uret, og da der stod en stor kø bag mig dernede, og Porteous ikke havde fået frokost, forstod jeg vinket og tog gassen fra med kurs tilbage mod pladsen.

Jeg prøvede at stalle den. Pinden helt tilbage, næsen går op, farten af, og så kom stallet — uden meget varsel, bestemt, men ikke voldsomt. Stallingsfarten angives til 61 km/t med fuld flaps og 76 i »ren« tilstand ved 885 kg fuldvægt.

Så er det tid til landing. Farten ned, flaps ud, og så gik det ind mod begrænsningen med fartmåleren på 60 (96 km/t). En kende gas endnu, så passede det. Udfladning og så landing — de velkendte »lange elegante hop«, som jeg undskyldte med ringe flyvetræning, men som Porteous gav Skovlundes noget ujævne overflade skylden for.

Nå, de andre havde intet set, så det var nok ikke så slemt, og skylden kan foruden de to ovennævnte være det traditionelle Auster-understel med gummistropper, der ikke er dæmpet og derfor kræver finføling i landingen.

Det var altså et kort bekendtskab med Auster Aiglet Trainer, som gjorde et tiltalende indtryk, og som nok kunne få også de andre flyveres tænder til at løbe i vand, men som koster ca. 40.000 kr. ab fabrik, hvorfor der var nok så meget interesse for et tilbud om en nyistandsat ældre Auster-type med Lycoming-motor til den halve pris.

Data for J/5F

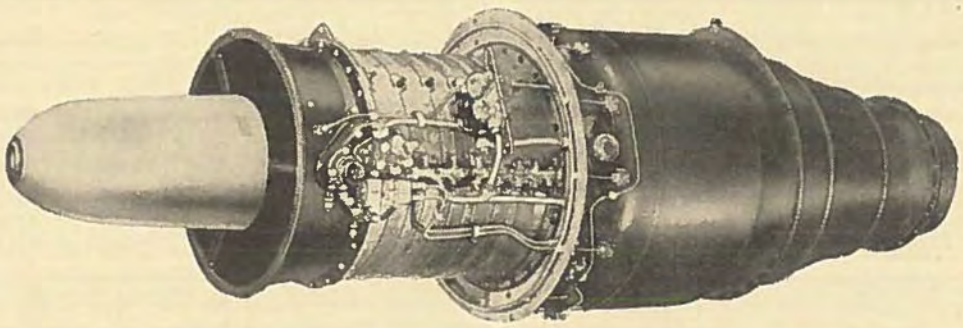
Spændvidde 9.76 m, længde 7.07 m, planareal 15.2 m². Tomvægt 601 kg, fuldvægt 998 kg. Maximumfart 201 km/t, rejsefart ved 2300 o/min. 172 km/t, absolut tophøjde ved 885 kg fuldvægt 4570 m.

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 viderebefordrer henvendelserne.

Husk derfor: *navn og adresse.*

Viper REAKTIONSMOTOR



Viper reaktionsmotoren bliver udviklet i to udgaver, den ene med "kort levetid" til det førerløse australske Jindivik skydemåls-luftfartøj, den anden med "lang levetid" til Percival Provost, den første britiske jetdrevne flyvemaskine til begynder-skoling.

En licens-overenskomst til fremstilling og udvikling af Viper er blevet aftalt med Avions Marcel Dassault i Paris og er allerede trådt i kraft.

Armstrong Siddeley

Medlem af Hawker Siddeley Gruppen

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

»This is Oscar Yankee Alfa Alfa Kilo ——« Privatflyveren og journalisten Arne Christiansen i førersædet i Auster'en.

Privatflyvernes radioproblemer

Af journalist *Arne Christiansen*, Odense, der samtidig fortæller lidt om en flyvning i Auster til Europas vestligste lufthavn, Shannon

TANKEN om at finde en international frekvens for privatflyvningen er stadig genstand for drøftelser, og efterhånden som flere og flere privatflyvere bliver tvunget til at benytte radio, hvis de vil udnytte deres certifikat til forretningsrejser o. lign., bliver ønsket om en løsning også mere og mere udtalt, ikke mindst fordi det er ret kostbart hele tiden at være à jour med de frekvenser, der benyttes i de lufthavne, hvor man på forretningsrejser oftest har ærinde. Princippet har længe syntes at være: Hver måned en ny frekvens.

Nu er forklaringen på frekvensvirvaret vel først og fremmest den, at jo flere lufthavne, der anlægges, jo flere forskellige frekvenser må der benyttes for tower og approach, da de forskellige lufthavnes radio ellers »overlapper« hinanden (jvf. Kastrup og Bultofta). Alene dette stiller sig vel imidlertid hindrende i vejen for som foreslået at bruge f. eks. 123,5 mc/s som privatflyverfrekvens, ligesom det jo også vil svække værdien af R/T betydelig, hvis man ikke er i stand til at følge den almindelige radiotrafik i området.

At man trods alt kan klare sig igennem med få frekvenser, fremgår af følgende erfaringer — høstet umiddelbart efter den store »skiftedag« på frekvensernes område, 1. september i år. I en Auster Autocrat udstyret med kun 119,1 mc/s, 119,7, 122,1 og nødfrekvensen 121,5, havde jeg lejlighed til at gennemflyve fem lande. De to første frekvenser viste sig brugbare for enten approach eller control i Holland, Belgien og Frankrig (benyttede lufthavne var Schiphol, Antwerpen og Le Touquet). I England begyndte det derimod at knibe. Kun i de tilfælde, hvor man gik med til at bruge 119,7, der ellers anvendes til GCA, var det muligt at »snakke sig ned«, ellers var man henvist til de (få) lufthavne, der ikke kræver radio — få, i hvert fald, hvis man ønsker hurtig forbindelse til byerne fra lufthavnene.

Da vi forlod Cardiff for at flyve til Collinstown, Dublin, etablerede vi efter aftale kontakt med Haverfordwest på 121,5 mc/s, mens vi krydsede Sct. Georgs kanalen fra Wales til Irland — den dag godt 50 minutters flyvning VFR over skyerne i 4500 fod (1350 m).

Samme frekvens fik vi lov at benytte ved anflyvning af Shannon nogle dage senere, da man ikke der havde nogen af de andre tre frekvenser i Austeren. Her skal nævnes, at der allerede over radioen lød et hjerteligt »Velkommen til Shannon«, og man fortalte umiddelbart efter landingen, at vi skulle være de første, der fra Skandinavien har bragt en privatmaskine så langt med vest i Irland. Det anbefales andre at gøre det samme. Både i Shannon og på Shannon Aeroclubs private flyveplads *Coonagh* ved Limerick vil man blive modtaget med en gæstfrihed, man skal lede længe efter. Formanden for Shannon Aeroclub er den 68-årige oberst *A. G. Toppin* — mon ikke Europas ældste aktive pilot?

Men tilbage til radioproblemerne. Det var ikke første gang, vi fik lov at bruge 121,5 mc/s. Allerede da vi forlod Amsterdam control, insisterede man der på kontakt mellem os og Bruxelles control, selv om vi fløj VFR, og da vi ikke kunne finde anden fælles frekvens med Bruxelles end 121,5 gik vi efter opfordring over på den, og vi erfarede, hvad andre før os har gjort, at ingen lyttede. Da vi kom til Le Touquet, lavede vi et radiocheck på denne frekvens, og det var ikke vort anlæg, der var noget i vejen med.

Under turen var vi en del danske flyveinteresserede, der mødtes på Farnborough, og vi kom bl. a. også til at diskutere frekvensproblemerne. Det resulterede i, at vi kikkede nærmere på nogle af de radioanlæg, som var udstillet, anlæg, som ville løse alle problemer, da de spænder over 70, ja, i nogle tilfælde 140 frekvenser. Men endnu er prisen næppe for privatpiloter. Her er til slut nogle tal om disse anlæg: Et anlæg på 11,6 kg med 10 kanaler spændende fra 115 til 145 mc/s koster 7500 kr. Et andet anlæg på 16 kg med 70 kanaler i området 118,1—131,9 mc/s koster 12,700 kr. Dette anlæg kan, når alle VHF-jordanlæg er bragt i overensstemmelse med ICAO's beslutninger, hurtigt ændres til 140 kanaler.

Man skifter i alle tilfælde fra frekvens til frekvens ved simpelthen at dreje en skive med tallene.

Et andet kapitel er privatflyvernes radionavigatoriske hjælpemidler. Vi klarede os i denne omgang med radio-range, men man ser unægtelig hen til den dag, hvor det bliver muligt at benytte Omni D/F.

Arne Christiansen.

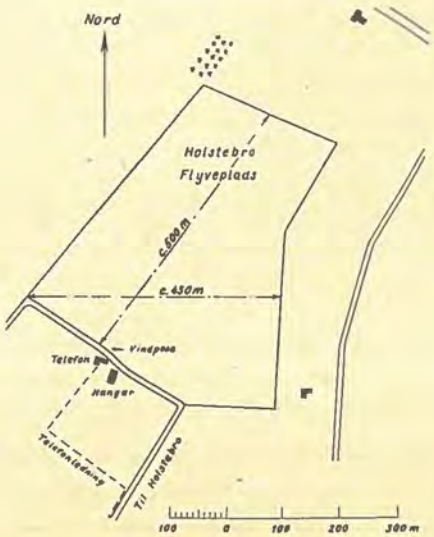
OYHO

Holstebro Flyveplads

Beliggenhed: ca. 3 km WNW for Holstebro. Omgivelser fladt agerland og engdrag, 21 m over havet. Afmærkning rød/hvide markeringsbrædder langs begrænsningerne. Overflade græs. Vindpose foran flyvepladsbygningen. Hindringer: 6 m høj hangar og flyvepladsbygning ca. midt for sydlige begrænsning.

Telefon Holstebro 1342 v. Adresse: Holstebro flyveplads, Holstebro. Ejes af Holstebro kommune og drives af Holstebro motorflyveklub. Tjenestetid solopgang til solnedgang.

Der findes flyvepladsleder, men ikke flyveledelse. Pladsen er godkendt som midlertidig offentlig landingsplads til flyveopvisning og faldskærmsudspring, skole-, rundtaxa-, privat- og sværveflyvning (spilstart). (NOTAM-Danmark 18/9-53).



Non-stop

Færre mellemlandinger end nogensinde før i den nye

Super Constellation

En ny rejsekomfort venter Dem.

Størst	5 rummelige kabiner at promenere i.
Hurtigst	Kortere flyvetid end nogensinde før.
Ny komfort	Stor elegant salon betyder virkelig „luksus i luften".
Stærkest	Kraftoverskud. De nyeste turbo-compound motorer. 13.000 HK. Større uafhængighed af vejrforholdene. Præcision i afgangs- og ankomsttider.
Over hele verden	foretrækkes Super-Constellation. Foreløbig 18 luftfartsselskaber anvender denne maskine til daglig pålidelig lufttransport. 4 gange så mange bestillinger som de nærmeste amerikanske typer Mere end dobbelt så mange som europæiske jet-typer.

Flyv bedre for samme pris.

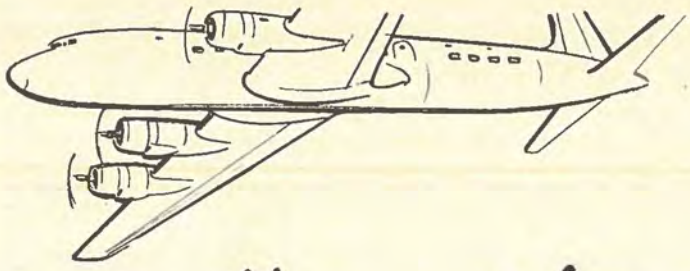
Lockheed

Lockheed Aircraft Corporation USA

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945
Kronprinsensgade 13



Det ligger i luften...

Ind til

Grunau Baby 2b
sælges eller byttes.
Bill. mrkt. 121 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

LINK-TRAINER
säljes billigt
OSTERMANS AERO A.-B.
Stockholm 40

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

„BROOMWADE"
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS"
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

KTS

KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool for Luftfartforsikring
Central 12.793

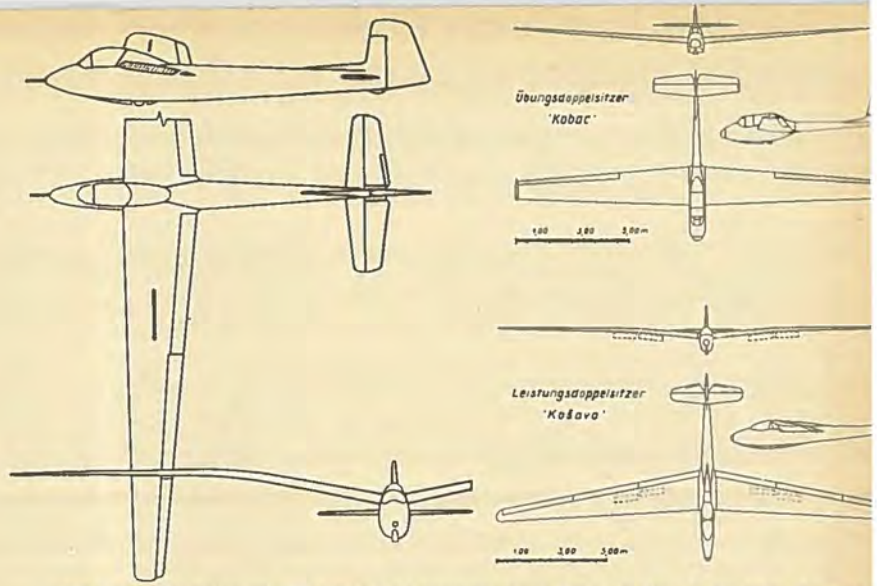
Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

NEVILLE DUKE'S
VERDENSREKORD JETJAGER

HAWKER HUNTER Mk. 1
samt over 500 forskellige andre fotos af alverdens flyvemaskiner.
Ved indsendelse af 50 øre i frimærker modtager De omgående udførligt katalog med prøvefoto.
DANSK FLYVE FOTO
Idrætsvej 44 - København-Valby

JUGOSLAVISKE SVÆVEPLANER

Mange interessante typer, deriblandt en med laminarprofil, bygget i Jugoslavien efter krigen



Til venstre KB-2 Udarnik. Til højre de to tosædede typer Kobac og Kosava (lånt fra Thermik)

AT Jugoslavien er et svæveflyveland, man må regne med, blev slået fast ved VM i Örebro 1950, hvor *Borisek* og *Arbajter* blev placeret som nr. 3 og 4. I Madrid var Jugoslavien ikke med, men i England næste år kan man vente dem igen.

Ikke bare flyvemæssigt, men også konstruktivt hører Jugoslavien til de førende lande. Vi har i 1950 omtalt Orao 2, som Borisek fløj.

I sin artikel i nr. 11 fortalte *Aksel Feddersen*, hvorledes den slovenske konstruktionsgruppe på 5 år har konstrueret og fået bygget 8 svæveplaner. Feddersen hjembragte oplysninger om nogle af disse, og dem bringer vi her sammen med et par andre jugoslaviske typer. Det er kun et udvalg af de jugoslaviske typer. Der findes adskillige andre.

To 2-sædede typer

Kobac er en ny tosædet type til begynderskoling. Den er konstrueret af ing. *Cijan* (formand for OSTIV's tekniske kommission) og *Matovec* og har ydelser lidt bedre end Baby. Kroppen er af metal. Eleven sidder mellem benene på læreren, og de benytter samme instrumenter. Der er hermed skabt en pædagogisk gunstig nær kontakt mellem lærer og elev.

Kosava er et tosædet plan med høje ydelser, konstrueret af en ingeniørgruppe med *Kisovec* og *Ilic* som ledere. Den er bygget i Belgrad. Det var i denne type, at *Komac* vandt den jugoslaviske konkurrence i sommer og blev nr. 3 i den tyske. Den er bygget af træ og har som adskillige andre jugoslaviske typer flaps, der ikke bare kan slås ned, men også lidt opad til ændring af profilet.

Og så de 1-sædede

Resten af typerne stammer fra den omtalte energiske kollega til PFG.

KB-1 Triglav stammer fra 1947-48 og er et svæveplan med jævnt pæne præstationer. Det er udstyret med flaps.

KB-2 Udarnik er fra 1947-49 og er også i mellemklassen, men øjensynlig med vægten lagt på en bedre hastighedspolar. Ved 100 km/t synker det kun 1,3 m/sek, mens Triglav synker 1,8 m/sek.

KB-3 Jadran fra 1949 er et amfibiesvæveplan. Trods den bådformede krop har det pæne præstationer. Støttepontonerne kan trækkes op.

KB-5 Triglav 3 er en videreudvikling af Triglav. Den har ingen flaps, er forsynet med v-formet haleparti og har bedre præstationer. Ved 100 km/t synker den 1,6 m/sek.

KB-6 er en motormaskine i stil med Bücker Bestmann.

Verdens tredie laminarsvæveplan

KB-9 Experimental er en forsøgstype med laminarprofil. Det skal efter den schweiziske Elfe og den amerikanske RJ-5 være den tredie i verden. Det største problem var at nå frem til en konstruktion, der garanterer overholdelse af profilet og en glat overflade ved en rimelig bekostning. Det hævdes, at man er nået frem til en metode, som ethvert svæveplansværksted kan anvende.

Krængerorene er ganske små, bremseklapperne sidder i planets bagkant. Vægten er naturligvis blevet ret stor.

Luftbremserne har en virkning, der svarer til Weihe's. Krængerorene kan trods deres ringe størrelse bringe planet fra 45° venstrekrængning til 45° højrekrængning på 4,6 sekunder, mens Weihe bruger 6 sekunder.

Der er ikke lagt vægt på at opnå meget høje præstationer i denne omgang. Bedste glidetal er således »kun« 32,5. Men hastighedspolaren er fin med 0,93 m/sek synk ved 100 km/t. Minimumsfarten er 63 km/t.

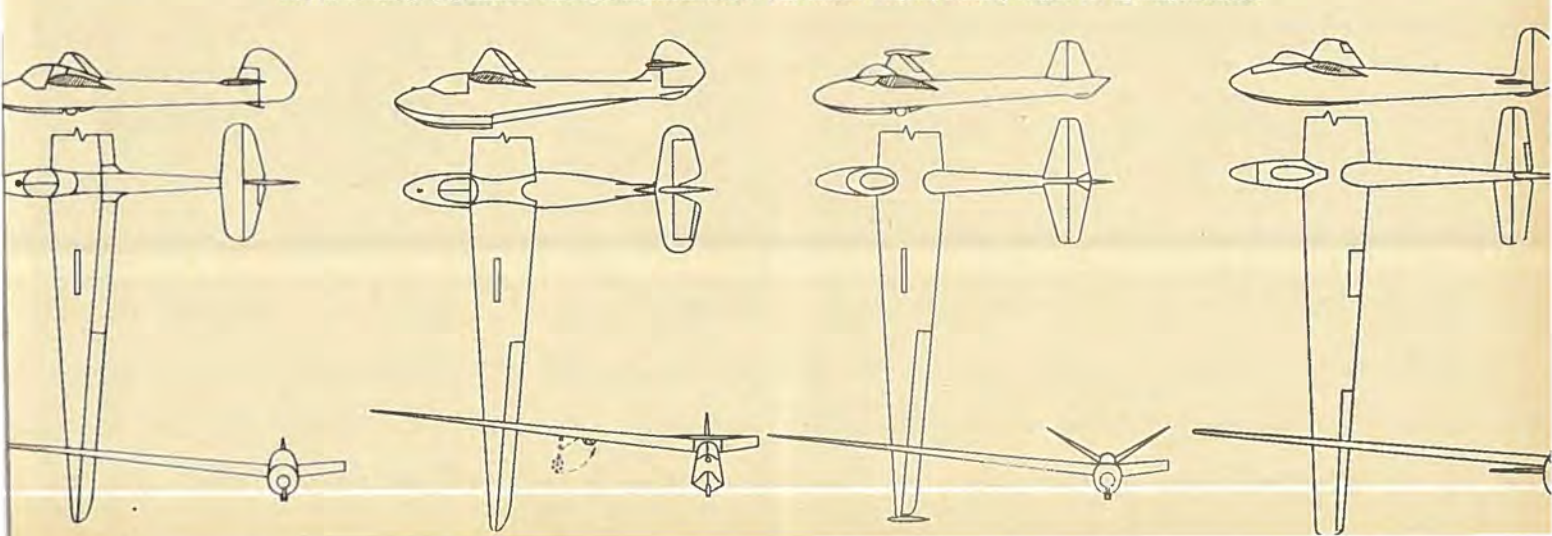
Der er opnået laminarstrømning undtagen ved lave hastigheder, men man mener ved lidt ekstra polering også at kunne nå frem til de teoretiske præstationer i denne ende af skalaen.

JUGOSLAVISKE SVÆVEPLANER

Type	*)	Spv. m	Længde m	Areal m²	Tomvægt kg	Fuldvægt kg	Bedste glidetal	Min. synkehast. m/sek
Kobac	2 h .	16.0	—	20.5	270	450	21	0.90
Kosava	2 m fb	19.1	8.3	21.1	300	480	28	0.72
Triglav	1 h fb	15.0	6.8	13.5	167	265	26	0.70
Udarnik	1 h fb	15.0	7.6	15.0	200	300	25	0.75
Jadran.....	1 mp b	15.0	7.0	13.3	195	280	25	0.75
Triglav 3....	1 h b	15.0	6.6	—	—	255	28	0.67
KB-9	1 m b	16.0	7.6	16.0	274	364	32	0.7

*) 2 = 2-sædet, 1 = 1-sædet, h = hjul, m = mede, p = pontoner, f = flaps, b = luftbremser.

Fire af de mange jugoslaviske svæveplankonstruktioner: Fra venstre Triglav, Jadran, Triglav III og Eksperimental.



FLYVEVÅBNET

Fenrikerne *F. J. Heickendorff, E. Jensen, J. E. Trolle* og *E. Hansen* er udnævnt til overfenriker i flyvevåbnet fra den 1/11 1953 at regne.

Der tillægges kaptajnløjtnant *G. H. Schaumburg* ved flyverkommandoen midlertidig grad som kaptajn i den tid, i hvilken han forretter tjeneste som forbindelsesofficer ved USAF depotet i Chateanroux.

Efternævnte officerer af reserven er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad af reserven fra den 15/10 1953 at regne: flyverløjtnanterne af 2. grad af reserven *J. E. Eskildsen, P. S. Sørensen, R. Riisager* og *H. Steinbeck* samt løjtnanterne af reserven *Th. C. Madsen, H. E. Larsen, A. Lærhøy, A. Krog, J. P. Jensen* og *K. Møller Petersen.*

Dansk flyveelev dræbt i Canada

Den 30. oktober meddeltes det i dagspressen, at den 20-årige danske flyverkadet *Jørgen Havgård Andersen*, der stammede fra Nykøbing Falster, var blevet dræbt ved Penhold flyvestationen i Alberta i Canada. Ulykken skete ved en kollision mellem to Harvardflyvemaskiner. Den dræbte flyverkadet kom på flyveskole i februar og sendtes til Canada i juli.

Årsagen til flyveulykken ved Kolding

Havarikommissionens undersøgelser har vist, at flyveulykken ved Kjær Mølle den 22. september skyldtes en nødlanding som følge af mangel på brændstof. Årsagen til denne brændstofmangel var længere flyvetid end beregnet på grund af dårligt vejr.

Flyveulykken ved Idom

Ved 2330-tiden den 3. november forulykkede en Armstrong Whitworth Meteor NF 11 fra eskadrille 723 fra flyvestationen Ålborg ved Idom nær Holstebro. Under lavflyvning tørnede maskinen mod en bakketop og blev knust. Begge de ombordværende blev dræbt. Det var den 23-årige flyverløjtnant *Erik Skødt Sørensen* fra Hammel og den 22-årige sergent *Børge Mathiesen* fra København.

Douglas DC-3 til Flyvevåbnet

Flyvevåbnet er ved at anskaffe nogle Douglas DC-3 til transportbrug og har foreløbig købt to af denne type fra SAS.

Flyveulykken ved Karup

Lørdag den 14. november kolliderede to Republic F 84 Thunderjets under formationsflyvning ved flyvestation Karup. Begge piloter blev dræbt. Det var den 24-årige flyverløjtnant II *Bent Eli Nielsen* fra København og den 21-årige flyverløjtnant *Ib Alex Kristiansen* fra Næstved.

Katalog over bøger og tidsskrifter om flyvning

Knud Rasmussens boghandel, som har en afdeling for flyvelitteratur, har udsendt et katalog over bøger og tidsskrifter om flyvning. Kataloget kan fås ved henvendelse til boghandelen.

ABONNEMENT
gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

Thailand og Danmark

Flyveleder *H. Beldring*, der i sidste nummer fortalte om ICAO-hjælpeprogrammet i Thailand, slår til lyd for en genoptagelse af siamesernes studier i Danmark på et moderne område:

Thailand — »de frie mænds hjemstavn« — har 19 millioner indbyggere og er på størrelse med Frankrig og har aldrig været underlagt nogen europæisk magt; det har faktisk i århundreder været en fri og selvstændig nation. Det har altid kunnet klare sig selv og vil naturligvis også ordne sine egne problemer i fremtiden. Der mærkes dog tydeligt en stor interesse for at lære noget af udlændingene. For nogle år tilbage blev — som sikkert mange bekendt — en hel del siamesere uddannet i Danmark; medens jeg gik på Gl. Hellerup Gymnasium, havde jeg prins *Galavarnadis Diskul* til klassekammerat i fire år. Gala, som vi kaldte ham, var en af de dygtigste i klassen både til teori og sport, og han var i det hele taget meget afholdt og respekteret. Senere blev han herhjemme uddannet til soofficer og er nu jagtkaptajn hos den siamesiske konge. Vi traf hinanden flere gange i Bangkok og fik mangen en hyggelig sludder om gamle dage. Desværre er denne uddannelse af siamesere i Danmark ophørt, da det nu er mere nødvendigt end tidligere at kunne beherske det engelske sprog. Strømmen af siamesere, der søger uddannelse i udlandet, går derfor nu hovedsagelig til engelsktalende lande. Men hvorfor skulle vi ikke kunne fortsætte det gamle samarbejde og få siamesere, der er beskæftiget indenfor luftfarten, til Danmark for supplerende uddannelse. Herhjemme taler jo alle luftfartsfolk engelsk af nødvendighed, og hele den daglige radio- og vejrtjeneste samt flyveledelse foregår jo også på engelsk efter ICAO's standards. Det er mit håb, at dette må lykkes engang i fremtiden.

Notam-Danmark

Den 14. november udsendtes et digert nummer af Notam-Danmark (B 44/1953), omhandlende lufttrafikregler og flyveledertjeneste. Det omhandler bl. a. de lufttrafikregler, vi behandler andetsteds i bladet. Endvidere luftveje m. m. og endelig restriktioner m. h. t. luftrummets benyttelse. Også sidstnævnte indeholder en del ændringer, som vi senere skal vende tilbage til.

Der indføres sprængstykker

Efter at tyskerne som følge af nogle ulykker, hvor planer var blevet overbelastet under spilstart, pludselig indførte detaljerede regler om anvendelse af sprængstykker i wiren, hvilket anses nødvendigt med de stærkere spil og større wiredimensioner, der anvendes, har luftfartsdirektoratet fulgt eksemplet herhjemme.

Ganske vist har der hidtil været forlangt sprængstykker ved anvendelse af bundkobling, men ikke mange har anvendt det i praksis. Man har bl. a. været bange for at få brud i lav højde.

De nye sprængstykker får både en minimum- og en maximumbrudstyrke. Til Grunau Baby således mindst 440 kg og højst 540 kg.

Det må derfor i endnu større grad end hidtil indprentes at starte forsigtigt — ingen „kavalerstarter"!

SÆLGES
Janes: All the Worlds Aircraft 1951—52
Janes: Fighting Ships 1949—50
Knud Kølerstrøm, Kongens Nytorv 21
Central 6077 - Luna 1660

BØGER

Aeromodeller Annual 1953. Af Laidlaw-Dickson og Rushbrooke. Model Aeronautical Press, Watford. 160 sider. 10 shilling.

Aeromodeller Annual fra de 5 foregående år er blandt de mest populære bøger i KDA's bibliotek, og den nye udgave er af den grund anskaffet i to eksemplarer. Ligesom de foregående år indeholder den tegninger til modeller af alle arter fra mange lande (fra Danmark naturligvis *Hans Hansens* Aurikel). Desuden er der en række interessante og alsidige artikler, profilsamling, motoroversigt, rekordlister, konkurrenceresultater o. s. v. Det er den rigtige julegave til enhver modelflyver.

Abonnement for FLYV
årgang 1954
opkræves i december måned. For at undgå standsning i forsendelsen beder vi Dem derfor indløse vor postopkrævning første gang den præsenteres.

„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

SLUTRESULTATERNE i svæveflyvernes konkurrencer

Hidtil største deltagelse

Nu foreligger de endelige resultater af svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer 1953. Kontrollen medførte kun små ændringer og ingen af placeringsmæssig karakter. Vi bringer hermed en samlet oversigt over konkurrencen for alle deltagernes vedkommende. Den er opstillet på samme måde som i decembernummeret ifjor, og er værd at studere og sammenligne med denne.

Ialt er der indsendt 266 resultater mod 244 ifjor. Antallet af deltagende klubber er også steget fra 11 til 13, hvilket dog stadig er for lidt. Klubber som Havdrup og Silkeborg f. eks. kunne godt have anbragt sig pænt, hvis de havde indsendt resultater.

Antallet kasserede resultater er sunket yderligere til 13 — de fleste indkommet for sent.

Kampen mellem Karup og de ledende civile klubber var endnu hårdere end ifjor. Resultatet blev det samme: Karup blev bedste klub, men fik kun een førsteplads. I år var det varigheden, som nåede rekordagtigt op på over 42 timer — i ren termikflyvning! Stamgruppen gjorde fin modstand, men tabte i opløbet. Til trøst for de civile klubber skal anføres, at Karups medregnede resultater alle er opnået af tidligere civile svæveflyvere, der er søgt ind til flyvevåbnet.

Ifjor vandt Herning i højdevinding med kun 400 m. I år er forskellen kun 330 m, så Herning og Karup er igen i år praktisk talt lige. De kom væsentlig højere end ifjor, men nåede ikke Århus-resultatet fra 1948 på 18.640 m.

Distancekonkurrencen gav størst fremgang, naturligvis støttet af DM. Selv om Karup anstrengte sig betydeligt mere end ved den lette sejr ifjor, kunne de dog ikke følge med Herning, der vandt med hidtil største resultat (PFG 1950: 671 km). Det var kun disse to klubber, der gik ind for konkurrencen for alvor — resten var 1-mandspræstationer, men der var glædeligt mange med. Ialt blev der indberettet 2505 km.

Vandrepokalerne bliver uddelt ved første lejlighed. Karup får denne gang Ekstrabladets, Herning Berlingskes og Politikens pokaler.

Varighed

	tid	g	i	k	d	p[1])
1. Karup	42 t 12 m	(10-	16-	0)		6-3
2. Stamgruppen	35 t 10 m	(10-	19-	0)		8-4
3. Aviator	31 t 41 m	(10-	21-	0)		9-3
4. Ringsted	21 t 28 m	(10-	19-	1)		10-3
5. Værløse	19 t 38 m	(10-	12-	0)		7-3
6. Herning	18 t 43 m	(8-	9-	1)		7-2
7. Viborg	8 t 22 m	(5-	5-	0)		3-1
8. Sportsflkl.	7 t 31 m	(10-	11-	0)		5-1
9. Birkerød	6 t 32 m	(5-	6-	0)		3-2
10. Esbjerg	6 t 30 m	(4-	4-	0)		3-2
11. Århus	5 t 39 m	(2-	2-	0)		2-1
12. PFG	4 t 15 m	(3-	3-	0)		2-1
13. Slagelse	3 t 0 m	(1-	1-	0)		1-1

Højdevinding

1. Herning	17.990 m	(10-	15-	0)	5-2
2. Karup	17.660 m	(10-	13-	0)	6-3
3. Ringsted	12.265 m	(10-	20-	1)	11-2
4. Aviator	11.145 m	(10-	23-	0)	11-2
5. Værløse	11.130 m	(9-	9-	0)	6-2
6. Slagelse	3.550 m	(3-	3-	0)	2-2
7. Stamgruppen	3.350 m	(3-	3-	0)	3-2
8. Sportsflkl.	3.325 m	(6-	6-	0)	3-1
9. Århus	1.570 m	(1-	1-	0)	1-1
Birkerød		(0-	5-	5)	3-1

Distance

	points	km				
1. Herning	958	717	(	5-	13-	5) 3-2
2. Karup	754	585	(	5-	10-	0) 5-3
3. Århus	450	343	(	3-	3-	0) 1-1
4. PFG	423	350	(	3-	3-	0) 1-1
5. Birkerød	167	112	(	1-	1-	0) 1-1
6. Værløse	118	118	(	2-	2-	0) 1-1
7. Sportsflkl.	117	117	(	3-	3-	0) 1-1
8. Esbjerg	78	52	(	1-	1-	0) 1-1
9. Ringsted	58	58	(	2-	2-	0) 2-2
10. Slagelse	27	27	(	1-	1-	0) 1-1
11. Aviator	26	26	(	1-	1-	0) 1-1

1) g: gyldige, i: indsendte, k: kasserede, d: deltagere, p: planer

Bedste klub

1. Flyvestation Karup	5 points
2. Herning Flyveklub	8 points
3. Ringsted Svæveflyveklub	16 points
Flyvestation Værløse	16 points
5. Aviator, Alborg	18 points

Hvad læserne mener om modelflyvestoffet

Vort lille spørgeskema i sidste nummer blev besvaret af et glædeligt stort antal læsere. Blandt de rettidigt indsendte løsninger udtrak lykkens gudinde en besvarelse fra *Carsten Petersen,* Skovby Sand pr. Kassemose, som sikkert allerede med interesse har studeret oversigtstegningerne i Zaic's 1953 Year Book, som han vandt.

Vi offentliggør denne gang resultaterne af undersøgelsen. For hvert spørgsmål er angivet, hvor mange procent, der vil have henholdsvis mere, som nu og mindre.

At modelflyverne ønsker mere modelflyvestof, er en selvfølge, og de kan selv bidrage dermed ved at skaffe flere læsere blandt modelflyverne. Jo flere modelflyvere der tegner abonnement, jo bedre.

Iøvrigt går tendensen »mere« frem for »mindre« igen i de enkelte svar. Mange er åbenbart også tilfredse med den nuværende fordeling.

De mest udprægede resultater er, at der ønskes flere fotos og oversigtstegninger, mere konstruktions- og byggevejledning, byggeplaner og motoranmeldelser, mens der er en udpræget modstand mod skalamodeltegninger.

Selv om den begrænsede klichémængde hindrer os i at bringe de mange ønskede illustrationer, så er hjælpsomhed fra modelflyvernes side også af stor betydning. Det er for en stor del fra dem, at f. eks. oversigtstegningerne skal komme såvel som fiduser og meget andet. Send derfor noget ind, men husk, at oversigtstegninger skal være tegnet med tusch, og at fotografier skal være mindst 9 × 12 cm og med højglans.

Til slut skal oplyses, at 76 % af svarene kom fra klubmedlemmer, og at spørgsmålet »Hvilken slags modeller interesserer Dem mest?« blev besvaret med 28 % svævemodeller, 20 % gummimotormodeller, 16 % gasmotormodeller, 20 % linestyrede, 8 % skalamodeller og 2 % »alle typer«.

	Mere	Som nu	Mindre
1. Samlet stofmængde om modelflyvning	58	38	4
2. Reportagestof (om konkurrencer o. lign.)	15	62	23
3. Smånyheder fra udland	31	50	19
4. Smånyheder fra Danmark (klubstof)	31	42	27
5. Fotos af interessante modeller	48	36	16
6. Teori	31	50	19
7. Konstruktionsvejledning	50	42	8
8. Byggevejledning (fiduser)	50	46	4
9. Flyvevejledning	19	58	23
10. Oversigtstegninger	54	27	19
11. Byggeplaner	44	40	16
12. Skalamodeltegninger	31	16	53
13. Motoranmeldelser etc.	41	41	18

Spatz

Svæveplan med 13,2 m spændvidde. Det billige lille plan til øvelses- og svæveflyvning. Godkendt og bevist sin værdi i praksis. Glidetal ca. 27; bedste synkehastighed ca. 0.65 m/s.

Specht

Det nye tosædede øvelsesplan med simplest mulige opbygning og 13 m spændvidde. Velegnet til begynderskoling og oplæring i termikflyvning. Glidetal ca. 18; bedste synkehastighed ca. 0.95 m/s.

Mü-13 E

Tosædet svæveplan Bergfalke II med 17,2 m spændvidde. 100 eksemplarer i drift. I 1952 omkring 35.000 starter. Glidetal ca. 28; bedste synkehastighed ca. 0.70 m/s.

Yderligere oplysninger ved

Jydsk Aero Import A/s, Viborg

Eneforhandling i Skandinavien for Scheibe Flugzeugbau G M.B.H.

Fra KDA's arbejdsmark

Nye Medlemmer

Tegner *E. Tage Larsen*
Leif Engelstoft-Schmidt
Erik Jørgen-Jensen junr.
Salgschef *F. S. Geertsen*
Drogist *Einer Larsen*

Nyt firmamedlem

Aero-Reklame

Runde år

Grosserer *A. Strange Hansen* 65 år d. 6.-12.
Revisor *Ivan Mikkelsen* 60 år den 31.-12.

Nye bøger

Interkontinentaler Flughafen: Zürich.
Laidlaw-Dickson: *Aeromodeller Annual 1953.*
Philip Wills: *On being a bird.*
John W. R. Taylor: *Wings for tomorrow.*
John F. R. Taylor: *Eagle Book of Aircraft.*

Sydamerikansk luftfart

Ved aeroklubbens mødeaften den 5. november holdt docent *Ejler Alkjær* fra Handelshøjskolen i København foredrag om sydamerikansk luftfart på baggrund af en flyverepse, han selv havde foretaget til Brasilien, Uruguay, Paraguay, Argentina og Chile.

Han fortalte på en fængslende måde om dette store kontinent, fremtidens kontinent, der vil kunne rumme mange mange flere indbyggere, end der er nu. På grund af de store afstande og de mangelfulde vej- og jernbaneforbindelser, er der allerede udviklet et omfattende net af både nationale og internationale luftruter, og trafikken vokser stadig.

Som afslutning vistes SAS-filmen „Flyvende vikinger", der gav nogle glimt fra de forskellige lande på sydamerikaruten.

Lyssignaler og alfabet

KDA har blandt motorflyveklubberne fordelt et antal små kort i lommeformat. På disse er der på den ene side en oversigt over lyssignaler til flyvemaskiner og på den anden side det fonetiske alfabet. Det er et lille praktisk kort. Rekvirer det hos klubben.

Ny motorflyveklub

Der er startet en ny motorflyveklub i København. Den hedder Københavns Flyveklub, og dens hjemsted er Skovlunde flyveplads. Klubbens formand er kaptajnløjtnant, civilingeniør *O. Petersen*, bestyrelsen består iøvrigt af baron *Bertouch-Lehn*, kommunelæge *H. Harpøth* og frk. *Inger Nielsen*. Den nye flyveklub har anmodet om at blive tilsluttet KDA.

Ekstraordinær generalforsamling i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben havde i overensstemmelse med vedtagelse på den ordinære generalforsamling i foråret indkaldt til ekstraordinær generalforsamling den 24. november med et par småændringer i klubbens love på dagsordenen.

Bagefter var der andespil.

Lørdag den 21. november var der radioudsendelse „Hos sportsflyverne", optaget på Skovlunde.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

KONGELIG DANSK AEROKLUB
(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)
Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

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

SVÆVEFLYVERADET
Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVERADET
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE
Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Verdens allerhurtigste mand i KDA?

Det var oprindelig hensigten ikke at arrangere noget foredrag i december på grund af juletravlheden.

Men lige inden dette nummer går i trykken er der indløbet meddelelse om, at den berømte amerikanske flyver, *Bill Bridgeman*, muligvis kommer til København midt i december for at holde foredrag i KDA.

Går dette sensationelle besøg i orden, vil klubberne og KDA's personlige medlemmer få direkte meddelelse.

Bridgeman er forsøgsflyver hos Douglas og flyver Skyrocket (ca. 2000 km/t).

Slutresultat i linestyring

Efter finalerne i oktober er slutresultatet i distriktskonkurrencerne de følgende. Der er gledet adskillige ud i slutresultatet, fordi de ikke har deltaget de mindst to gange, der kræves. De fremhævede navne er vinderne af KDA-pokalerne.

1. distrikt: F: *A. Sørensen* (111) 473, Hackhe (111) 348. — G: Bendixen (118) 627, A. Sørensen 420, Hackhe 396.

2. distrikt: F: K. Nielsson (211) 184, J. Bennikke (211) 158. — G: *K. Nielsson* 406.

3. distrikt. G: *G. Draborg* (301) 423, K. Sandgård (301) 330.

4. distrikt. F: *P. Mogensen* (403) 309. — G: *P. Mogensen* (403) 312, P. Asmussen (420) 274.

5. distrikt. F: *Jørgen Hansen* (506) 422, Eg. Madsen (506) 408, S. T. Nielsen (506) 331. — G: *Egon Madsen* (506) 684, Caspersen (506) 609, S. T. Nielsen 521.

6. distrikt. F: *A. Schmidt* (616) 401, N. Linnet (618) 371, H. Nielsen (612) 263. — G: A. Schmidt 403, H. Nielsen 312, G. Hansen (612) 301.

THE AEROPLANE
Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen ('phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—. Postal account 648 12.*

Svæveplan i stedet for tobak

Havdrup/Solrød Svæveflyveklub har i nogen tid påtænkt anskaffelsen af et nyt svæveplan. Der var stort flertal i klubben for det tosædede tyske Scheibe Specht skoleplan, som nu er bestilt gennem Dansk Aero's Værksted.

Men hvordan finansierer en fattig klub sådan en anskaffelse?

Formanden, biografejer *Ejvind Nielsen*, mangler aldrig ideer. Han regnede ud, at klubbens 15 medlemmer røg for ca. 7.000 kr. om året. Heraf er en stor del som bekendt skat.

Når staten ikke her i landet støtter svæveflyvningen frivilligt, må man få den til det indirekte. Ved at klubbens medlemmer undlader at ryge, får de råd til det nye plan, mens staten går glip af skatten.

Medlemmerne vedtog de første 5 måneder at indbetale hver 50 kr. og derefter (i flyvesæsonen) et noget mindre beløb, og endelig lånes der et beløb i banken.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator, der først på året anskaffede en traktor, har nu besluttet at anskaffe en Spatz, der allerede nu skulle være her i landet, og som skal være flyveklar hurtigt efter nytår. Klubben påtænker iflg. det udmærkede klubblad Cumulus at finde en bedre termisk beliggende flyveplads, hvor der kan drives videregående svæveflyvning, mens skolingen stadig skal foregå i lufthavnen.

Stamgruppen siges at forhandle om at bytte nogle af sine ældre planer, deriblandt Olympia'en, bort for en tosædet Mü-13E, Bergfalke II.

Nykøbing Sj. svæveflyveklub fejrede den 7. november sin 10 års fødselsdag med en fest med deltagelse af medlemmer fra andre klubber.

Viborg Svæveflyveklub har benyttet sig af de nye bestemmelser og fået „udvidet" sin Grunau Baby. Den hed tidligere OY-103 og er nu omdøbt til OY-VIX. Spatz-byggesættet er ikke kommet meget videre og påtænkes ombyttet med et mere færdigbygget eksemplar.

Ringsted Svæveflyveklub spekulerer også for alvor på at anskaffe en Spatz. Klubben er sandsynligvis igen i år den klub, der har haft mest skoling. Der var ved redaktionens slutning udstedt 10 A, 8 B og 9 C-diplomer til klubben.

Polyteknisk Flyvegruppe har foretaget måleflyvninger med Fi-1 og Olympia. Der er ingen tvivl om, at Olympia'en har en bedre hastighedspolar end Fi'en, og den vil antagelig yderligere kunne forbedres ved behandling af overfladen. PFG afholdt sin årlige værkstedsfest den 21. november med adskillige gæster fra andre klubber.

Herning Flyveklub har haft generalforsamling og statistikken viste en betydelig stigning i flyvningen, nemlig 169 timer mod 96 ifjor. Alle valg var genvalg. Den 7. november afholdt klubben 8 års stiftelsesfest.

Odense Flyveklub har haft generalforsamling og måttet konstatere en væsentlig tilbagegang, nemlig kun 243 starter mod 490 ifjor. Især skolingen var næsten gået i stå på grund af flyveledermangel. *Jørn Rårup* genvalgtes som formand, og *G. V. Binderkrantz* nyvalgtes som sekretær. Ny i bestyrelsen er endvidere *Preben Danielsen*.

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.

ACHIEVEMENT

" ROLLS-ROYCE DERBY MAGNIFICENT DART ENGINES
TURNED FAULTLESSLY LONDON CHRISTCHURCH
MORE THAN 125 MILLION REVOLUTIONS WITHOUT
A MURMUR AND HARDLY A SOUND BEA CREW
ARRIVED FRESH AND READY FOR MORE THANKS TO
TURBO-PROP SMOOTHNESS GRATEFUL THANKS
PETER MASEFIELD "

Cable received from
Chief Executive, BEA, Christchurch, New Zealand
on arrival of the

VICKERS VISCOUNT.

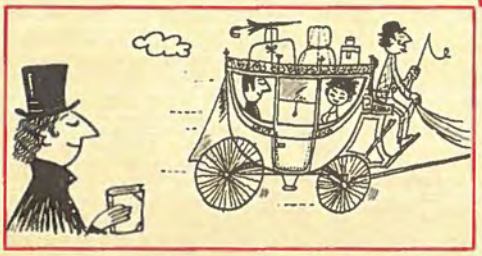
ROLLS-ROYCE DART ENGINES

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

Vil De i verden hurtigt frem så flyv

I 4 måneder styrede Christoffer Columbus efter stjernerne på sin vej over Atlanterhavet. — Havde han levet idag, kunne den moderne SAS-maskine have fløjet ham til Sydamerika på kun 33 timer.

Igennem 236 dage kæmpede Stanley sig frem til Tanganyika-søen. På kun et enkelt døgn flyver SAS idag sikkert og elegant de 7446 km fra Danmark til Østafrika.



På H. C. Andersens tid varede det normalt 48 timer at rumle i dagvogn fra København til Sønderborg. Men i den behagelige SAS-maskine kan man nu på kun 1½ døgn nå helt til Sydafrika.

Thor Heyerdahls dristige sejlads med Kontiki-fladen varede 4½ måned, men det tager mindre end 48 timer for SAS at flyve fra København til det fjerne Østen.

I året 218 førte feltherren Hannibal alle sine tropper og 37 elefanter over Alperne på 15 dage. — På mindre end 15 timer er hele det nære Østen i vore dage inden for Deres rækkevidde, når turen går med SAS.

SAS

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824