

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:
kaptajn JOHN FOLTMANN

28. ÅRGANG 1955



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Aeroklub, Kgl. Dansk	18, 38, 58, 78, 86, 98, 118, 138, 162, 186, 210, 230, 239, 254	Deltaplaner	23	Fouga Magister	125, 141
Ambrosini F. 4 Rondone	85	Distriktskonkurrencerne	18, 74, 107, 130, 205	Fraenckel, Gösta	126
Ambulanceflyvning	51	DK-skoling	30, 95, 251	Franske svæveflyvemesterskaber	156, 173
American Airlines	7, 51	DM i modelflyvning	107, 118, 205	Fremtidens luftlinere	177
Anerkendelse til flyvevåbnet	48	DM i svæveflyvning	12, 112, 132, 147	Frihed i luften	178
Andersen, P. I. R.	78, 186, 200, 216, 254	Douglas Skyrocket	3	Forslev, C.	92, 174
Andersen, Tage	174	Douglas X-3	4, 93	GCA	11, 67
Astronautisk kongres i Kbh.	25, 159, 171	Douglas DC-6 og DC-7-familierne	6, 241	Gebyrreglement, Nyt	191
Auster J. 5G på vandski	51	Douglas DC-7 C	6, 112, 161, 241	Gerfaut	144
Auster Mk 9	130	Douglas DC-8	7, 131, 238, 240	Gloster Javelin	48
Avro Ashton	193	Douglas AD Skyraider	90	Gloster Meteor	33
Avro-Canada CF-100	192	Douglas C-124 Globemaster	185	Grumman Albatros	108, 185
Avro deltatyper	23, 24	De Havilland DH-9	26	Grunau Baby V	129
Avro Shackleton MR 3	193	De Havilland Chipmunk	88	Gulddiplom	14
Axel, Prins	43	De Havilland Comet 4	88, 97, 237	Gyrodyne Model 24	46
BEA	29, 51	De Havilland Otter	88, 117	Gyrodyne Model 35	71
Beecraft Wee Bee	11	De Havilland Vampire Trainer	126	Handley Page Herald	192
Bell X-5	10	Dyhr Thomsen	147	Hansen, Åge Hedall	172
Bell 47 G-1	11, 77	Eftersøgninger, Omkostning ved	145	Havdrup-sagen	35
Bell trafikhelikopterprojekt	29	Ellehammeråret 1956	215	Hawker Hunter	27, 33, 78, 189, 192, 217
Bell VTOL	57, 77, 90	Engelske flyveklubber	45	Hawker Hunter Trainer	193
Bell XV-3	71	English Electric P.1.	192	Helikopter, Hvad koster det at flyve	115
Bjerge, Flyvning i	224	EON Olympia	9, 75	Helikoptere i USA's hær	27
Bocian	129	FAI	111, 138, 151, 186, 198	Helikopterrute Kbhvn.—Malmö	11, 103, 105, 130, 154
Boeing B-47	165, 229	Fairey Delta 2	193	Helikopter-supplement	47
Boeing XB-47D	48	Fairey Jet Gyrodyne	71	Hispano HA-200	126
Boeing B-52	229	Fairey Ultra Light helicopter	193	Holdturneringen	230
Boeing 707	238, 240	Falck	25	Holste Broussard	145
Brand på Sandholm	132	Faldskærm fra Tuborgfondet	112	Hunting Percival Provost	137
Breguet 901	75	Farnborough	183, 191	Hunting Percival Jet Provost	125
Bremsende jetmotorer	5	Farten stiger stadig	220	Hurel Dubois HD 32	144
Brev fra England	88	Fiat G-82	126	Hvorfor bliver Danmark glemt?	246
Brevkasse	12, 37, 131, 253	FLYV, Hvordan læserne ønsker	35	Hæderspris, FLYV's	105
Bristol Britannia	51, 185, 240	Flyvedagskonkurrencerne (model-)	230	Ifjusåg	129
Bristol 173	192	Flyvedagskonkurrencerne (svæve-)	12, 98, 112, 132, 162, 186, 198,	Indflyvningslys i Kastrop	167
Bristol Freighter	209	225, 253	Flyvedagskonkurrencer (motor-)	Instruktører, Regler for	90
Bøger	12, 29, 116, 117, 130, 205, 224, 250	118, 126, 186	Flyvelotteriet	Italienske privatflyvemaskiner	85
Calvert-systemet	167	38, 67, 81, 83, 91, 111, 138, 159	Flyvematerieltjenesten	Jacobs 104	71
Canadian Pacific Airways	67	123	Flyvevåbnet	Japanske jettrænere	126
Caproni F.5	125	13, 26, 27, 48, 63, 74, 92, 108, 123, 130, 159, 174, 207, 219, 253	Fokker, Besøg hos	Jaskolka	75
Certifikatbestemmelser	50	243	Fokker S.14 Mach-Trainer	Jetfly til Nordatlanten	237
Cessna CH-1	46, 174	126, 183, 233, 243	Fokker F.27 Friendship	Jettrænere	125
Cessna XT-37	10, 13, 125	33, 243	Fokker F VIIa	Jordbolger, Forsøg med	153
Chance Vought Cutlass	161	25, 183	Fokker CV	Jydsk Aero Import A/S	131
Convair F-102 A	161, 220	26	Folland Midgc	Kaman K-225	13
Convair 340	209	10, 17	Forretningsfly	Kaman rotor-container	46
Convair 440	195	11	Kan trafikken følge med	Katapultsæde	205
Danske Flyvere	58, 98, 254		KLM	Klublederkursus	215, 227, 253
Dansk Luftfart Service	25				
Dassault Super Mystère	144				

	Side		Side		Side
Konvertiplaner	71	Olsen, F. Traugott	225	Skoling med tosædet svæveplan 30, 95, 251	251
Kookaburra	129	Omdrejningstæller til modelmotorer ..	249	Skovlunde	25
Kvindeligt Flyvekorps	103	Operation Nord	48	Slagelse og Stamgruppen	225
KZ-10	25	Orkester, USAF	105, 162	Slingsby Skylark II	75
Københavnerstævne og Jyllandsslag ..	253	Orm Hansen, P.	124	Slingsby T-42	129
Københavns lufthavn.. 11, 29, 51, 90,		Osterman Aero 11, 50, 103, 130,	154	Slingsby T-31 B	251
111, 131, 159, 167, 174, 207, 220,	246	Otting, Kai	253	SM-blade	12, 14
Landbrugsflyvning	227	Pan American World Airways.... 11,	183	SO-4050 Vautour	144
Landingsafgifter	111, 186	Pariser-udstillingen	143	SO-1120 Ariel	46
Larsen, C. C., forlader flyvevåbnet ..		Payen PA 49	144	SO-1221 Djinn	46, 115
..... 26, 172		PEL-bestemmelserne	50	SO-1310 Farfadet	71
Leduc 021	144	Piaggio P. 148	117	SO-Trident	144
Lockheed C-130 Hercules	33	Piaggio P. 149	85	Sommerlejr, Modelflyvernes	180
Lockheed F-94 C Starfire	21	Piasecki H-21	108	Sportsflyveklubben	
Lockheed L-1449	33, 241	Potez 75	145	 37, 98, 111, 130, 162, 210, 230	
Lockheed P2V Neptune	57, 77	Presse og flyveulykker	143	Station Nord	44
Lockheed T-33A	77, 126	Prestwick Twin Pioneer	192	Stinson L-5-B Sentinel.....	51
Lockheed L-1649A	161, 241	Proveflyvning af deltaplaner	23	Strong Enterprise	219
Lockheed Electra	161	Put Denmark on the Map	246	Svæveflyvekonkurrence i 5 lande..197, 225	
Lockheed 1049 G	241	Radar	108, 124, 169	Svæveflyveskolen	
Luftfartsselskab, Hvilket er det største..	7	Radiofyri i Odense lufthavn	251	 9, 78, 112, 132, 186, 198	
Lufthansa, Deutsche	90	Radiostyrede modeller .. 31, 55, 156,	205	Svæveflyvning	12, 52, 91, 186
Lufthavnskonference i Khbvn.	131	Rallyer	111, 126, 151, 198	Svæveflyvning som rekrutteringskilde..	
Luftwaffe	131	Redningsmateriel, Demonstration af ..	108	 43, 63	
Macchi MB-308 G	85	Rekorder (FAI)		Svæveplaner	52, 75, 129
Madsen, Egon Briks	105	10, 105, 131, 186, 207, 210, 220,	254	Swissair	51, 67 90
Martin TM-61 Matador	81	Rekorder (svæveflyvning)		Sydsjællands Cup	227
Master	131	 32, 198, 227, 239		Söderberg, Nils	63
MATS	183	Rekorder (modelflyvning)	205	Sølv-diplom	14, 132, 186
Mc Donnell XV-1	71	Repræsentantskabsmøder	95, 111	Taxaflyvning	23, 25
Mc Donnell Demon	77	Republic Thunderjet	33, 41, 121	Tipsmidlerne	138
Mc Donnell Voodoo	97	Republic Thunderstreak	56	Tipsy Belfair	200, 216
Meteor FL-53	85	Rhönlerche	129	Tissandierdiplomer	172
Militærflyvning	10	Rumfartskongressen i Khbvn. 25, 159,	171	Told og flyvning	123, 230
Modelflyvekursus på Island	74	SAAB Safir	10	Trafikflyvemaskinernes udvikling	240
Modelflyvning og legetøj	83, 156	Sabena	11, 51	Trafikflyvenyt	10, 29, 67
Modelmotorer	17, 135, 249	SAS 7, 11, 29, 51, 112, 195, 230,	246	Trafikflyvning .. 7, 47, 177, 178, 220, 237	
Morane Saulnier Fleuret	125	Scheibe Zugvogel	75	Transcendental 1-G	71
Motorer	5, 229	Scheibe Specht	30, 35	Typenyt	33, 57, 77,
Motorflyveklubber	18, 38, 98, 210	Schweizer SGS-1-26	52, 75	97, 117, 137, 161, 185, 209, 229, 239	
Mucha 100	75	Schweizer SGS-2-25	129	Udstillinger	10, 105, 143, 191
Musca 1'Ter	85	Sikorsky S-58	46	Udvekslingsrejserne 36, 118, 138, 167, 176	
Mü 13 E Bergfalke II	1, 101	Sikorsky S-59	46	Ulykker	12, 13, 25, 27,
Mü 22	75	Sikorsky S-57	71	74, 92, 108, 156, 159, 207, 219, 224	
Mølvig-tegning	225	Sikorsky S-55	108, 154	Utilstrækkelig tilgang af trafikflyvere..	47
Nardi FN-333	85, 185	Sikkerhedsattest	162	VAOR	68
Navigationshjælpemidler		Sikkerheden, Flyve-	207	Varmerbarrieren	3
..... 68, 104, 108, 124, 169		Short Seamew	61	Vejning og gennemsnitsvægte	207
Nord 856	145	Short Sperrin	193	Vickers Viscount	10, 185
Nord Noratlas	145	SIPA 200	125	Viking 0.75 Red Helm	17, 135
Nord 3201	145	SIPA 300	125	VM i modelflyvning	
Nordisk Motorflyvekonkurrence	201	SIPA 1000	145	 130, 156, 180, 202, 221	
North American Super Sabre 97,	213	SE-3130 Alouette	144	Westland Westminster	10, 33
Notam-Danmark	224	SE-210 Caravelle	144	Westphall, Povl	43
Nyt fra svæveflyveklubberne..... 18,		SE-5000 Baroudeur	137	Ærespokal, KDA's	43
35, 52, 98, 112, 132, 210, 227, 254		Skalamodeller	17, 37, 93, 107		
Nyttelastmodeller	15, 32				

FLYV

28. ÅRGANG

JANUAR 1955

PRIS 75 ØRE



Svæveflyveklubben Aviator i Ålborg har i øjeblikket landets bedste flåde af svæveplaner.
Flagskibet er denne to-sædede Mø-13 B Bergfalke II, der kan anvendes både til skoling og til høje præstationer.
Den negative pilform bevirker en bedre plansamling og forbedret udsyn fra bageste sæde.

1

INDHOLD:

Eksisterer varmebarrieren? * Familierne DC-6 og DC-7 * Bremsende jetmotorer * Svæveflyveskolens fremtid * Byg en nyttelast-model.

Featuring



operational diversity...

The Fairey 'Gannet' is equipped for a remarkable variety of duties and is in the widest sense a multi-role aircraft. Its design provides for every type of anti-submarine duty, whether the changing pattern of attack calls for extreme range or extra-heavy warload, for speed in pinning down a target or extended endurance for patrol. Compact design and twin-engined performance enable the 'Gannet' to counter most effectively the underwater challenge to our sea communications.

FAIREY

*Powered by an Armstrong Siddeley
"Double Mamba" Engine*

GANNET

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED HAYES • MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

FLYV

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

Nr. 1

Januar 1955

28. årgang

Gode nytårssønsker

Mon ikke de fleste af os har nogle nytårssønsker, som vi gerne ser gå i opfyldelse? Det kan være af den ene eller anden art, men de er tilstede. Og sådan er det også med KDA. Ønskerne er mange og store; men mon det i grunden gør noget? Det ville være meget værre, hvis der slet ingen ønsker var.

Af mange grunde er det aeroklubbens store ønske, at medlemstallet må vokse, ikke blot blandt klubbens personlige medlemmer, men i ligeså høj grad blandt organisationsmedlemmerne, d. v. s. i de mange tilsluttede flyveklubber af enhver art ude omkring i landet. Når vort medlemstal vokser, øges vor styrke, og vi har i høj grad brug for at blive endnu stærkere, end vi er i forvejen.

Jo flere vi står sammen om flyvningsinteresser, desto større er vor styrke og indflydelse overfor myndigheder og offentlighed, og derfor har det betydning, at medlemstallet stadig vokser. Dette har også betydning på anden måde. En levedygtig organisation må stadig have tilgang af unge kræfter — ellers stagnerer den. Og det gælder for KDA og alle de tilsluttede klubber. Alle må sætte ind på at skaffe øget tilgang, således at den sag, vi alle arbejder for at fremme, kan føres videre og opnå en stadig større udbredelse.

Derfor skal nytårssønskerne fra dette sted gå ud på, at det nye år, som nu indledes, må blive vidne til en øget agitation fra alle klubbers side på at opnå en meget stor tilgang af nye medlemmer — og at dette også må bære frugt.

Glædeligt nytår!

Eksisterer varmebarrieren?

Der er store problemer forbundet med temperaturstigningen ved store hastigheder, men en barriere af samme art som »lydmuren« findes ikke

Den østrigske fysiker, professor Ernst Mach, som i 1888 fremkom med sine hastighedsteorier på grundlag af forsøg med projektiler, døde endnu inden flyvemaskinen havde nået en fart på 150 km/t. Hans navn er idag kendt over hele verden, fordi det benyttes til at angive forholdet mellem en bevægende genstands hastighed og lydens hastighed. Hvis genstanden bevæger sig med samme hastighed som lyden i en given højde, svarer dens fart til mach-tallet 1. Ved havets overflade og ved en temperatur på 15 grader celsius er lyd-hastigheden 1224,71 km/t. Lydhastigheden aftager med højden (temperaturen); i 10.700 m er lydens hastighed 1062,17 km/t.

Den første officielt kontrollerede flyvehastighed er fra 1906. Det var, da Santos Dumont i Frankrig fløj 41,29 km/t, svarende til mach-tallet 0,034.

Som årene gik, nåede flyvemaskinerne op på større hastigheder. I 1927 nåedes 479 km/t (Mach 0,39), i 1931 blev der fløjet 655 km/t (Mach 0,54), og sådan blev det ved, indtil man nåede op imod lydens hastighed (Mach 1). Her var visse vanskeligheder for at komme videre, og det tvang konstruktørerne til at benytte andre vingeformer end hidtil. Og så kom man igen nem den såkaldte »lydbarriere« (eller lydmur) og nåede op over mach-tallet 1. Derefter er det blevet en mere almindelig begivenhed.

En ny »barriere« dukker op

Nu er der imidlertid dukket en ny barriere op, nemlig den såkaldte »varmebarriere«. Efterhånden som en flyvemaskine forøger sin hastighed, vil den til sidst komme ud for meget høje temperaturer, som er forårsaget af luftfartøjets gnidningsmodstand mod den omgivende luft. Det er blevet sagt, at den største hastighed, som en flyvemaskine kan opnå med de byggematerialer og kølesystemer, der kendes idag, ligger på ca. 4.000 km/t. Det er også blevet sagt, at hastighedsgrænsen ligger der, hvor den kraft, der skal anvendes til køling af luftfartøjet, svarer til den kraft, som er nødvendig til fremdrivning.



Allerede på maskiner som denne Douglas Skyrocket, der har fløjet med en fart af over 2000 km/t, begynder varme problemerne at gøre sig gældende.

Den »barriere«, der hentydes til i denne forbindelse, er en tænkt spærring for opnåelse af endnu større flyvefart. Men der findes imidlertid også en anden »varmebarriere« — og det er solvarmen, d.v.s. den direkte bestråling fra solen. Denne sidstnævnte barriere vil dog intet menneskestyret luftfartøj komme ud for, førend det lykkes at trænge igennem jordens beskyttende atmosfærelag.

De varme problemer, som først og fremmest beskæftiger flyvemaskinekonstruktørerne, er de der forårsages af gnidningsmodstanden. Problemerne med solens varmebe-stråling kan man overlade til de teknikere, som tænker på at konstruere rumskibe.

Jo højere man går tilvejs, desto hurtigere vil der kunne flyves, uden at gnidningsmodstanden skaber noget varmemproblem, ville mange måske sige, og noget er der om det. Men så let løses spørgsmålet nu ikke i praksis. Der må søges anden udvej, og den ligger bl. a. i anvendelsen af mere varmestandsdygtige materialer til bygning af flyvemaskinens stel og beklædning. Endvidere ved en effektiv isolation, således at varmeudviklingen på overfladen ikke slipper ind i luftfartøjet. Hertil skal måske anvendes kølesystemer, som endnu er ukendte. Det endelige mål skal imidlertid ikke være »at bryde igennem varmebarrieren«, men fuldstændig at undgå den.

Nye byggematerialer er nødvendige

På Boeing-fabrikkerne arbejder man ivrigt med at overvinde de varmemproblemer, som vedrører stellet, beklædningen og udstyret i en flyvemaskine, og med det kendskab, man idag har til materialer og køleteknik, mener man at det skulle være muligt at bygge en flyvemaskine af eksisterende — omend ikke almindeligt anvendte — materialer, der skulle kunne flyve med en hastighed svarende til machtallet 3,5.

Ingen af Boeings ingeniører prøver på at reducere problemerne, der er forbundet med flyvning ved overlydshastighed, og herunder også varmemproblemet; men de fleste af dem kan ikke lide udtrykket »varmebarriere«. Nogle af dem benægter simpelthen, at noget sådant eksisterer.

»Det er ikke varmen, som spærrer for hastigheden«, siger en af ingeniørerne. »Hastigheden i atmosfæren er begrænset af motorkraften. Vi har hidtil været i stand til at kunne udnytte de kraftigste motorer, og der er ingen grund til at tro, at vi ikke kan blive ved med det. Vi har hidtil kunne konstruere maskiner til flyvning i større og større højder, og hvorfor skulle vi ikke kunne fortsætte?«

En anden af Boeings ingeniører har sagt følgende om udtrykket »varmebarriere«: »Efter min mening er det et endnu dårligere valgt ord end udtrykket »lydbariere«, fordi det for mig lyder som en hindring man skal igennem, og når man så først er sluppet igennem, skulle alt være normalt igen. Og sådan er det jo slet ikke. Det bliver tværtimod værre og værre.«

Hvor varmt bliver det nu, når man bevæger sig i atmosfæren ved overlydshastigheder? Svaret er afhængig af luftens tæthed i den højde, hvori der flyves. Tætheden er størst ved havets overflade. Derfor vil en given flyvemaskine, som flyver med det dobbelte af lydets hastighed ved havets overflade udvikle mere varme (215,6° C) på beklædningens overside end den samme maskine ved en flyvefart på mach 2 i 10.000 m (93,3° C).

Man forudser nye materialer og større hastigheder

Nogle af de aluminiumslegeringer, som i øjeblikket anvendes til et luftfartøjs konstruktion, begynder at miste deres styrke ved 93,3° C. Nogle hævder, at dette er ensbetydende med, at man ikke kan nå op på større flyvehastigheder end mach 2. Der findes imidlertid idag andre metallegeringer (rustfrit stål, zirconium, titanium), nye keramiske materialer (som f.eks. stupalit), en kombination af de to ting samt endelig kemiske metalforbindelser, som har en betyde-



I konstruktionen af Douglas X-3 forsøgsmaskinen er der bl. a. anvendt Titanium af hensyn til gnidningsvarmen.

lig større modstandsdygtighed. For eksempel kan titanium holde sig uændret indtil en varmegrad på 370° C, og det svarer omtrent til overfladetemperaturen på et fjernvåben, som flyver med en fart på 11.100 km/t i 60.000 meters højde. (På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, har et bemandedt luftfartøj været oppe på en flyvefart på over 2570 km/t og oppe i 27.400 m; raketter har været oppe på en fart af ca. 8.000 km/t og været oppe i højder på ca. 400 km.)

Hvis det var muligt at konstruere en flyvemaskine (eller et andet luftfartøj), der skulle kunne flyve i højder, hvor dens (eller dets) hastighed ikke ville forårsage nogen varmeudvikling i materialet på mere end 871,1° C (maksimumtemperaturen for de hidtil anvendte legeringer uden at det går ud over materialets styrke), kunne det se ud, som om flyvefartens varmebarriere ville være undgået. Det er for såvidt også rigtigt, hvad flyvemaskinens overfladebeklædning angår, men mennesket selv er ikke så hårdhudet. Og det elektroniske og øvrige udstyr i en flyvemaskine kan slet ikke tåle så høje temperaturer.

I 10.600 m koger benzin ved Mach 1,4, plexiglas smelter ved Mach 1,7, petroleum koger ved Mach 2, lodninger smelter ved Mach 2,4 og glas bliver blødt ved Mach 3,6. Der er stadig behov for en smørelolie, som ikke bliver ødelagt ved høje temperaturer, og der er ligeledes stadig behov for gummi, som ikke sprænges ved store varmegrader og lave udvendige tryk. Det meste af det udstyr, der idag findes i militære flyvemaskiner, er konstrueret til at kunne fungere ved maksimumstemperaturer på 71,1° C.

Selv den forholdsvis lave temperatur på 71,1° er ubehagelig for mennesker og dyr, og 871° C er større varme, end de kan tåle. Til beskyttelse af de dele af udstyret, som ikke i sig selv kan konstrueres til at kunne

modstå de meget høje temperaturer, og til de skrøbelige menneskelige væsener, som skal bemane overlydsluftfartøjerne, må der findes på særlige kølemetoder.

— Der vil imidlertid ske det, siger en køle-specialist, at der efterhånden vil blive konstrueret særlige køleanordninger til brug i flyvemaskiner. Når der ikke allerede nu findes kølesystemer og flyvemaskineudstyr, som er i stand til at fungere i 300 til 400 grader celsius, så er det fordi udviklingen er gået meget hurtigere, end nogen havde ventet. Køletekniken har simpelthen ikke fået tid til at følge med. Vi er jo først kommet med i billedet i de sidste fem år.

Hvis teknikerne kan overvinde problemerne vedrørende besætningens ophold i luftfartøjet, foruden udstyret inklusive instrumenterne, samt varmeudviklingen i stel og på den udvendige beklædning, så vil der ikke være noget, der hedder en varmebarriere. Men der ligger mange vanskeligheder i vejen, inden man når så vidt. Med mach-tallet 2 og derover skal teknikerne først have fundet ud af de fænomener, som man har givet sådanne mystiske navne som f.eks. »overlydsvibrationer« og »atmosfærisk deceleration« m. m.

Der vil ganske givet komme den dag, hvor de vil længes tilbage til den dag, hvor det eneste de havde at bekymre sig om, var noget som andre mennesker kaldte »varmebarrieren«.

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avispostkontoret.

BREMSSENDE JETMOTORER

*Et handicap ved jetmotorerne
er ved at være overvundet. — Franske og
amerikanske forsøg*

SIDEN den vendbare propel kom i brug kort efter den anden verdenskrig, har den bredt sig mere og mere og er blevet standardudstyr i hvert fald på alle store flyvemaskiner med propeller, hvadenten disse drives af stempelmotorer eller turbinemotorer.

På jetmotorer har man ikke haft denne fordel, og det har givet anledning til en del problemer. Nok kan man anvende hjulbremserne og luftbremserne; men f. eks. på en islagt bane hjælper hjulbremserne ikke så meget, selv om også disse er blevet udviklet således, at de automatisk undgår at blokeres og dermed glide.

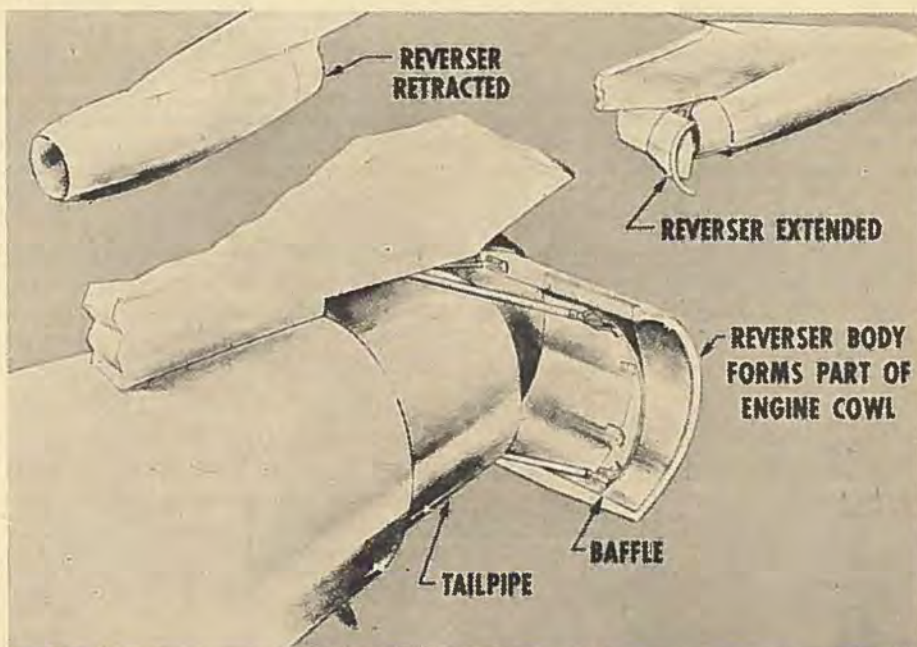
Til militært brug har man anvendt bremseskærme. Men disse kan kun bruges en enkelt gang, hvorefter man udefra skal have fat i dem og pakke dem påny. Yderligere er de mest virksomme i begyndelsen af landingsafløbet, men væsentligt mindre virksomme ved lavere hastigheder.

Der har også været lavet forsøg med bremsanordninger som på hangarskibe, eller man har lavet barrikader af nylonreb uden for enderne af banen til at gribe vildfarne luftfartøjer.

Disse metoder er imidlertid ikke anvendelige til dagligt brug f. eks. i den civile luftfart, og derfor har man forskellige steder i verden gjort forsøg med at afbøje jetstrømmen, således at en del kunne vendes fremefter og dermed virke bremsende.

I Frankrig har SNECMA fremstillet en »jet deviator«, bestående af en række ringe, der sidder bag hinanden bagved udstødsåbningen, og som har et halvcirkelformet tværsnit. Når de bliver sat i funktion af en anordning inde i åbningen, afbøjer de jetstrømmen så meget, at man opnår en delvis fremadrettet strøm, som har en bremskraft på ca. 20 % af motorens ydelse.

Vægten forøges med 5—6 % af motorens installerede vægt, og når anordningen ikke er i funktion, bevirker den kun et tab af



Øverst til venstre ses en jetmotor med bremsen i indtrukket stilling, øverst til højre ses den bagfra med bremsen ude. For neden ser man mere detaljeret udstødningsrøret med muslingeskallens, der drejer jetstrømmen delvis fremad, hvorved den kommer til at virke bremsende.

2 % reaktionskraft; men ved installation på en ny flyvemaskine skulle den snarere bevirke en vægtbesparelse, idet man kan undvære flaps'enes bremsende virkning.

Installationen har været prøvet på adskillige motortyper på prøvestand og på en Vampire med Goblin-motor i luften. Bremsanordningen halverer Vampirens afbøj og fungerer også fint på glatte baner. Den kan også bruges til at regulere synkehastigheden med, altså til kontrol af glidevinklen ved indflyvning til landing. Det vil muliggøre, at jetmaskiner kan holde sig i den gunstige højde, indtil de er væsentligt tættere ved deres landingsplads end nu.

Boeings forsøg

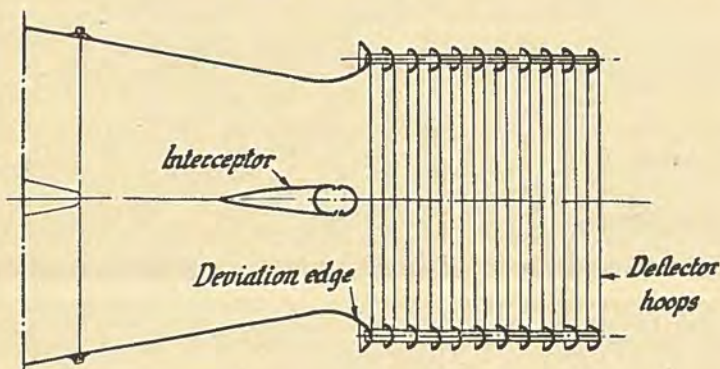
I USA har bl. a. Boeing arbejdet på de samme problemer i nogle år. Her mener man, at der ikke vil være brug for bremsvirkningen i luften, men kun til afbremsning på jorden. Boeing har koncentreret sig om at fremstille en simpel og pålidelig anordning, som på en islagt bane kan bremse et luftfartøj på samme distance, som det normalt kan standses på en tør bane uden jetbremse.

Boeing har prøvet forskellige former og anser en dobbelt »muslingeskale« for den bedste. Disse skaller ligger under flyvning an mod udstødsrøret og bevirker praktisk taget ingen modstand. Vægten ligger foreløbig op imod 100 kg pr. motor, men kan utvivlsomt reduceres.

Mens franskmændene holder sig til 20 % bremsvirkning, er amerikanerne oppe på det dobbelte.

En sammenligning af fejlmulighederne for stilbare og vendbare propeller på den ene side og jetbremsen på den anden viser, at den ikke kan fremkalde situationer, der er mere kritiske end dem, propellen under ugunstige omstændigheder kan bevirke, og i de fleste situationer vil den være mindre kritisk.

Kort sagt ser det ud til, at et handicap hos jetmotorerne snart vil blive udlignet, så de også på dette punkt bliver lige så anvendelige som propelmotorer.



SNECMA's »jet-deviator« består af ringe med halvcirkulært tværsnit, der afbøjer jetstrømmen skråt fremad.

Familierne Douglas DC-6 og DC-7

En oversigt over de forskellige variationer af disse kendte trafikflyvemaskiner

DA Douglas Aircraft Company i 1946 introducerede sin første DC-6, vakte typen berettiget opsigt verden over som værende en luftliner, der netop havde de egenskaber, som krævedes: fart, rummelighed og driftssikkerhed. Og den havde selvfølgelig også trykkabine. Kroppen, som havde en længde på 30,65 m, kunne indrettes med luksuskasse til 52/58 passagerer eller med turistklasse til 74 passagerer.

Efter at have bygget 174 af den originale DC-6 type, tog Douglas fabrikkerne fat på at fremstille en større version, og den fik typebetegnelsen DC-6B. Dens krop var 1,2 m længere end DC-6'ens, og den kunne indrettes til at medføre 89 passagerer på turistklasse.

Typen DC-6A var indrettet som fragtflyvemaskine. Den blev kaldt Liftmaster.

Endelig meddelte Douglas for et års tid

siden, at der ville fremkomme en type DC-6C, som var beregnet til kombineret fragt og passagerer.

SAS købte 14 DC-6B og har fået dem alle leveret. Det var et godt køb. Det var en DC-6B som den 29. november 1952 foretog flyvningen fra Kalifornien via det nordlige porlarområde til København. Det var en DC-6B, som foretog den første kommercielle flyvning fra Skandinavien over Nordpolen til Tokio, det skete den 29. maj 1953, og flyvningen blev foretaget af SAS, og det var også med typen DC-6B, at SAS den 15. november forrige år åbnede ruten mellem København—Grønland — det nordlige Polarhav — Winnipeg i Canada — Los Angeles.

En sammenligning mellem DC-6-familien enkelte medlemmer viser følgende forskelle:

	DC-6	DC-6A	DC-6B (på indenrigs- ruter i USA)	DC-6B (på oversøiske ruter)
Fuldvægt	43.181 kg	48.534 kg	45.359 kg	48.534 kg
Nyttelast	8.958 »	13.380 »	10.655 »	10.409 »
Rækkevidde	6.755 km	8.114 km	7.322 km	8.015 km
Motorer	R2800-CA15 2.400 hk	R2800-CB17 2.500 hk	R2800-CB16 2.400 hk	R2800-CB17 2.500 hk
Spændvidde	35,80 m	35,80 m	35,80 m	35,80 m
Kroplængde	30,65 »	32,17 »	32,17 »	32,17 »
Højde	8,7 »	8,7 »	8,7 »	8,7 »

DC-7-versionerne

Det næste skud på Douglas-familien var typen DC-7 og dens forskellige versioner. Den eksisterede i begyndelsen i to versioner: DC-7 til indenlandsk trafik i USA, og DC-7B til længere internationale strækninger. I udsende er der ikke megen forskel på DC-6B og DC-7B. Vinger og haleparti er de samme, men DC-7B fik en 2,5 m længere

krop end DC-6B'en og kom op på 33,20 m. Derved blev det muligt at anbringe 96 passagerer i den, hvis den indrettes til turistklasse.

Og så kom den sidste nye: typen DC-7C, der for ikke så længe siden er blevet sat i serieproduktion. Det er en lidt større type end DC-7 og DC-7B, og den er beregnet til at kunne flyve non-stop mellem USA og de



4 Douglastype: forrest DC-7, derpå DC-6, DC-4 og en Super-DC-3. DC-4, som de øvrige firemotors typer er udviklet fra, havde en fuldvægt på 28 tons, kroplængde 25,6 m, spændvidde 35,8 m.

fleste vesteuropæiske byer. Den nye type er blevet kaldt »Seven Seas« på grund af sin evne til at kunne flyve på de længste strækninger over hele verden.

Sammenlignet med de to andre DC-7 typer er »Seven Seas« 3 m mere i spændvidde, kroppen er 1 m længere, og højden er forøget med ca. 0,60 m. DC-7C har en operationsdistance på mere end 8.000 km, og dens marchhastighed ligger på 560 km/t. Brændstofbeholdningen er på 29.750 l (DC-7B rummer »kun« 24.225 l). Fuldvægten i starten er 63,5 t.

Det var otte DC-7C, som SAS købte fornylig til forøgelse af sin store DC-6B flåde. Leveringen vil blive påbegyndt i 1956.

En sammenligning mellem de forskellige DC-7 versioner viser følgende forskelle:

	DC-7	DC-7B (oversøisk version) af DC-7)	DC-7C*) (oversøisk version)
Max. fuldvægt	55.430 kg	56.700 kg	63.500 kg
Nyttelast	9.344 »	—	9.110 »
Rækkevidde	7.110 km	6.440 km	9.672 km**)
Motorer	R-2800-CA15 2.400 hk	R-3350 3.250 hk	R-3350 EAI 3.400 hk
Spændvidde	35,80 m	35,80 m	38,85 m
Kroplængde	33,20 »	33,20 »	34,21 »
Højde	8,70 »	8,70 »	9,37 »

*) indrettet som luksuskasse til 62 passagerer.

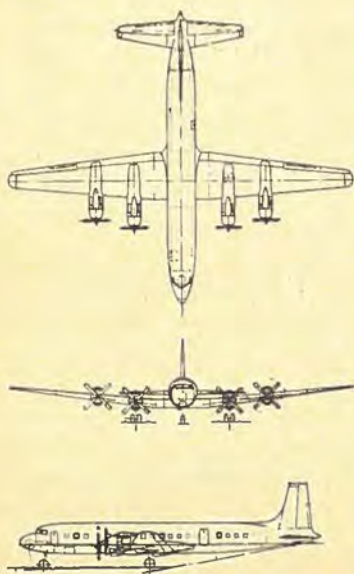
**) i 4.670 m med 29.750 l brændstof.

En version med turbinemotor?

Den stigende interesse — især fra engelsk side — for anvendelsen af turbinemotorer synes at tyde på, at der vil fremkomme en ny DC-7 version, nemlig typen DC-7D. BOAC har selv fornylig meddelt offentligheden, at man havde undersøgt muligheden for at anskaffe nogle DC-7, som skulle udstyres med turbinemotorer (Rolls-Royce R.B. 109), og denne type vil få betegnelsen DC-7D. De nye maskiner ville imidlertid

ikke kunne blive færdige før end tidligst engang i 1958, og motorerne, der skulle anvendes i dem, ville være helt nye og uprøvede.

Når BOAC har diskuteret købet af amerikansk materiel, skyldes det vanskelighederne med at få Comet 3 og Bristol Britannia færdige i rette tid, og for ikke pludseligt at skulle stå og mangle maskiner til sine oversøiske ruter har BOAC været nødsaget til at forberede andre udveje for at sikre sig en kontinuerlig drift på de ruter, hvor man



DC-7C

HVILKET ER DET STØRSTE?

Forskellige talmæssige sammenligninger synes at vise, at American Airlines er verdens største luftfartselskab, mens SAS ligger omkring nr. 12 af over 130 luftfartselskaber



Douglas DC-7 er nu i drift i USA og flere er i ordre. American Airlines og United Air Lines har begge placeret ordrer på 25 af disse store moderne trafikflyvemaskiner.

V I bliver somme tider spurgt, hvilket der er verdens største luftfartselskab, og hvordan SAS står i ranglisten. Dette spørgsmål kan ikke besvares entydigt, men en hel række faktorer må tages i betragtning. På baggrund af en oversigt, som The Aeroplane for nylig bragte over luftfartselskaberne i hele verden, har vi her prøvet at trække nogle af hovedtallene frem.

Flådestørrelse og personale

Antallet af flyvemaskiner hos hvert selskab er en målestok af begrænset betydning, idet det jo i høj grad kommer an på typerens størrelse og antal sæder. Men ud fra det blotte antal er følgende de største flådeejere:

1. American Airlines 188

2. United Air Lines 181
3. Trans World Airlines 145
4. Pan American World Airways .. 128
5. Eastern Air Lines 121
6. British European Airways 118
7. Air France 111
8. K.L.M. 85
9. REAL (Brasilien) 66
10. Braniff International 64
11. Capital Airlines 60
12. Aerovias (Colombia) 57
13. Trans-Canada Air Lines 57
14. SABENA 55
15. BOAC 53
16. SAS 48

Tabellen er beregnet efter tallene den 30. juni 1954.

Går man videre og undersøger antallet

havde planlagt at anvende de forlængst bestilte Comet 3 og Britannia, såfremt leveringen af disse skulle blive udskudt i længere tid.

Turbinmotoren Rolls-Royce R.B. 109, som i givet fald skulle anvendes i DC-7D, er på ca. 4.000 hk, og den er oprindelig bygget til anvendelse i en større og hurtigere Viscount type.

Uden at kunne sige noget med sikkerhed er der imidlertid meget, som tyder på, at en DC-7D type (d.v.s. en turbinedrevet type) vil komme til at flyve, førend det næste skud på Douglas-stammen skyder frem: den jetdrevne DC-8.

Jetdrevet DC-8

Ved et foredrag for et par måneder siden meddelte foredragsholderen Arthur E. Raymond, som er vicepræsident for Douglas's tekniske afdeling, at man længe havde arbejdet på at skabe en trafikflyvemaskine-type, som var helt reaktionsdrevet, nemlig

typen DC-8. Han sagde bl.a., at man allerede havde ofret tre års arbejde, 250.000 arbejdstimer på tegnestuer og værksteder og ca. 20 millioner danske kroner på jetlineren DC-8. Nu var det imidlertid meget tvivlsomt om man ville gå videre, inden man fik en vis garanti for, at staten ville dække nogle af de vældige omkostninger, der ville være forbundet med at sætte en civil, reaktionsdrevet luftliner i serieproduktion.

Under diskussionen efter foredraget sagde Mr. Raymond, at DC-8 vil blive en langdistance-type. Den vil få en marchhastighed på ca. 885 km/t, den vil få gode stallingegenskaber, vingerne vil få en pilform på nogle og tredive grader, og den vil blive udstyret med særdeles effektive flaps. Motorerne vil blive anbragt i gondoler under vingerne.

Hvornår denne type ser dagens lys, får stå hen i det uvisse. Men — den skal nok komme.

af ansat personale pr. samme dato, får vi følgende liste:

1. Pan American 17.280
2. BOAC 17.029
3. American Airlines 17.000
4. Trans World Airways 16.251
5. United Air Lines 16.000
6. Air France 15.917
7. KLM 14.282
8. Eastern Air Lines 10.399
9. BEA 9.064
10. Trans-Canada 7.527
11. SAS 6.650

Rutenet

Et tal, der dominerer i visse luftfartselskabers reklamer, er længden af rutenettet. Her kan de europæiske selskaber konkurrere med de store amerikanske:

1. Air France 277.000 km
2. KLM 235.000 km
3. BOAC 142.000 km
4. United Air Lines 137.000 km
5. Trans World Airways .. 130.000 km
6. Eastern Air Lines 119.000 km
7. SAS 112.000 km

Tallene er afrundet nedad til hele tusinder kilometer ved omregning fra miles.

Passagerer og passager-kilometer

Her er en oversigt over antallet af befordrede betalende passagerer i 1953:

1. American Airlines 5.807.000
2. Eastern Air Lines 4.771.167
3. United Air Lines 3.951.000
4. Trans World Airways 3.140.000
5. Capital Airlines 2.248.998
6. Pan American 1.657.000
7. BEA 1.656.779
8. Trans-Canada 1.307.810
9. Braniff International 1.313.798
10. Air France 1.299.494
11. Northwest Airlines 1.101.860
12. National Airlines 976.206
13. Aerovias (Colombia) 939.829
14. SAS 677.387

Men antallet af passagerer er langt fra alt. Tager man også den distance i betragtning, de er blevet befordret, ændrer listen sig noget. Den er angivet i millioner passagerkilometer.

1. American Airlines 5.300
2. Trans World Airways 4.650
3. United Air Lines 4.360
4. Pan American 3.240
5. Air France 1.680
6. BOAC 1.556
7. Northwest Airlines 1.374
8. KLM 1.325
9. Delta C & S Air Lines 1.220
10. Trans-Canada 1.220
11. Capital Airlines 1.151
12. National Airlines 1.094
13. SAS 0.793

Frugt og post medregnet

Men luftfartselskaberne befordrer meget andet end passagerer. Medregner man frugt og gods, får man følgende tal, udtrykt i millioner ton-kilometer.

1. American Airlines 648
2. Trans World Airways 540
3. United Air Lines 516
4. Pan American 446
5. Eastern Air Lines 444
6. Air France 240
7. BOAC 234
8. KLM 196
9. Northwest Airlines 165
10. Trans-Canada 143
11. Capital Airlines 125
12. SAS 105

HAWKER HUNTER



**First Choice
for
European Defence**



IN PRODUCTION NOW. Hawker Hunters are now in full production at Hawker factories at Kingston-on-Thames and Blackpool, and the Armstrong Whitworth factory at Coventry. They are also being manufactured under licence in Holland and Belgium. Well over 1,000 orders for Hunters have already been received.

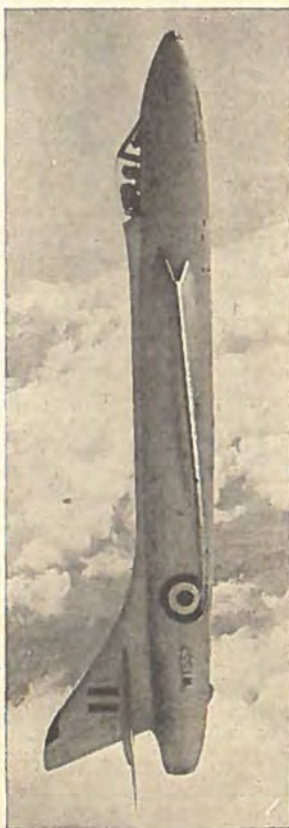


INTERNATIONAL DEMAND. The Hawker Hunter is recognised as the finest fighter in production. £121,000,000 worth of export orders have already been placed. The largest single order (\$182,000,000) has been placed by the U.S. Government for N.A.T.O. Independent orders have also been placed by Holland, Belgium, Denmark and Sweden.



SUPERIOR ARMAMENT. The armament load of the Hunter is far superior to any other fighter aircraft. This unusually heavy armament will make the Hawker Hunter a fierce and feared combat opponent for a long time to come.

TERRIFIC RATE OF CLIMB. The Hunter F.1 is powered by the Rolls-Royce Avon engine and has a terrific rate of climb. Other Hunters are being produced by Armstrong Whitworth powered by the Armstrong Siddeley Sapphire Turbojet.



EASY TO HANDLE. The Hunter's manoeuvrability is unusual for so fast an aircraft. It handles beautifully at all speeds, from landing approach to beyond the sound barrier.

HAWKER AIRCRAFT LTD

KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL

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

Svæveflyveskolen og fondsmateriellets fremtid drøftet

Vi kan ikke undvære centralskolen

FØRST i december havde Svæveflyverådet og Dansk Svæveflyvefonds bestyrelse en generel debat om de fremtidige svæveflyveskoler og om fondsmateriellets fremtid. Man vedtog at forelægge sagen for alle svæveflyveklubbernes medlemmer i FLYV da de jo alle er medejere af dette materiel og med til at betale udgifterne.

Inden debatten havde et udvalg, bestående af rådformanden *Hans Harboe*, fondsformanden *Mogens Henriksen* samt fondets materielforvalter og skolechef i adskillige år *Bent Halling* forberedt debatten, bl.a. ved følgende orientering:

Hvorledes fondsmateriellet er tilvejebragt

Det centrale materiel har gennem 12 år ialt omfattet 15 planer. I 1943 blev der med statsstøtte anskaffet 4 Grunau Baby II B og med støtte fra Tuborgfondet en KZ G1. I 1944 overtog man d. 29. august 3 SG-38 fra flyvertropperne. Dette materiel blev brugt til centralskolen og udlejning til klubberne, og blev af sidstnævnte årsag så medtaget, at det med undtagelse af 2 skoleglidere blev realiseret i 1946.

I 1947—48 fik man 3 nye Grunau Baby II B og en Mü 13 d. Sidstnævnte blev efter havari solgt i 1949.

I 1951 blev en SG-38 og en Baby byttet bort mod en Gö-4. I 1952 blev en SG-38 anskaffet i stedet for den havarerende KZ-G1. I 1953 blev en EON Olympia (indkøbt 1951) sat i drift.

Spillet blev taget i brug i 1948, wirehenteren i 1949.

Oversigt over materiellet i dag

OY-106 SG-38
OY-AUX Grunau Baby IIB
OY-BUX Grunau Baby IIB
OY-FUX EON Olympia
OY-DXE Gö-4
Buick-dobbeltspil
Wirehenter
Div. hjælpemateriel.

Alle planerne er overhalet efter sommerens brug og i førstestokklassen stand.

Økonomien

Ar	Drift	Opb., fors., vedl.	Ny-anskaffelse	Ialt kr.
1949	2.415	2.418	—	4.833
1950	270	6.871	—	7.141
1951	806	5.627	11.724	18.157
1952	1.370	2.962	2.561	6.893
1953	÷ 353	9.573	1.817	11.037
1954*)	1.350	4.500	0.000	5.850

Ialt 5.858 31.951 16.102 53.911
Gennemsnit 8.985 kr.

*) Tallene for 1954 er anslåede.

Benyttelse

Ar	Starter	Timer	Pris pr start kr	Pris pr. time kr.
1949	249	60	19	80
1950	720	66	10	108
1951	905	113	20	160
1952	389	75	18	92
1953	482	49	23	225
1954	246	56	24	104

Ialt 2291 419
Gennemsnit 18 129

NB: Der er kun regnet med starter og timer på fondets egne planer, mens lånte planer er fraregnet. Driftsudgifterne under c er de samlede driftsudgifter til skolen minus indtægterne.

Fremtidige muligheder

Udvalget fastslår enigt, at benyttelsen nu er så ringe, at det er økonomisk uforvarligt at fortsætte på nuværende måde, selv om den stedfundne nedgang i svæveflyvningen i Danmark til en vis grad forklarer situationen.

Udvalget mener, der er følgende tre muligheder:

1. Bevare materiellet i fondet til rådighed for centrale skoler og landsarrangementer, men iøvrigt lade det udstationere i klubberne i de mellemliggende perioder.
2. Afhænde materiellet og nedlægge centralskolen; I-kursus må arrangeres med bistand fra veludrustede klubber.
3. Bevare materiellet og gøre en kraftanstrengelse for at skabe en permanent svæveflyveskole, egen flyveplads og bygninger.

Diskussion af de tre muligheder:

ad 1: Udgifterne til transport vil blive betydelige; materiellet vil hurtigt gå til grunde; ordningen er besværlig at administrere; man risikerer, at materiellet ikke er parat til skoleperioden. Udvalget fraråder.

ad 2: Fordele: KDA's kontor aflastes, så nye opgaver kan tages op (rejseinstruktor); der kommer penge i kassen.

Ulemper: Planer om ad åre at etablere en centralsvæveflyveskole med faste anlæg må skrinlægges; klubbernes medvirken til forsvarligt arrangement af I-kursus kan give vanskeligheder; Landssvæveflyveklubben går tabt; dansk svæveflyvning mister det samlingspunkt og erfaringsudvekslingssted, som centralskolen er; det er

tvivlsomt, hvor mange penge vi kan få for materiellet, og det kan måske blive vanskeligt at sikre svæveflyvningen så store andele i de fælles indtægter som hidtil, hvis konkrete opgaver ikke foreligger.

Udvalget mener, at punkt 2 bør overvejes nøje.

ad 3: Denne plan er lige så god, som den er vanskelig at realisere. Arealerhvervelse er imidlertid ikke så kostbar, at det ligger helt uden for Aeroklubbens muligheder, bygningerne er derimod dyre. Skolen har kun berettigelse, hvis den kan tilbyde materiel og organisation, som ligger over, hvad gennemsnittet af de førende klubber kan præstere.

Udvalget undersøger konkrete muligheder.

Plan for 1955

Udvalget mener, at man i alle tilfælde bør arrangere skole i 1955 efter principper som i 1954 (diplomfabrik) + evt. I-kursus. Bedre tilrettelagt forhåndsreklame nødvendig.

* * *

Fondsbestyrelsen (af hvilke 10 af dens 11 medlemmer var til stede) diskuterede grundigt de tre muligheder.

Der var afgjort stemning for ikke at nedlægge skolen, ligesom man heller ikke turde gå ind for den første mulighed.

Man går derfor videre med den sidste mulighed, etablerer en skole efter hidtidige retningslinier i år og søger foretaget tilgang ved bedre propaganda.

Udvalget fortsætter derfor sit arbejde og udarbejder planer for etablering af en permanent centralskole, idet man har opmærksomheden henledt på eventuelt at finde nogle egnede hedearealer i Jylland. Udgifterne til en sådan skole vil naturligvis blive større end til de hidtidige, men de skulle ikke være helt uoverkommelige, og har vi først et fast sted, kan det hele også lægges op i en større målestok.



Det nyeste af Dansk Svæveflyvefonds planer er denne EON Olympia, der har været anvendt de sidste to år på svæveflyveskolen og desuden til DM i 1953 og VM i 1954.



Helikopter til 35 personer

Westland er gået i gang med bygningen af en torotorer helikopter, som får typebetegnelsen Westminister. Den vil få plads til 35 personer. Det bliver en videreudvikling af S-56, som kan medføre 26 soldater.

Midge gennem lydbarrieren

Folland Midge, som er forløberen for den lette Gnat jager, har under dyk passeret lydens hastighed flere gange. Det er imponerende, når man tænker på, at luftfartøjets motor kun yder 750 kg reaktionskraft. Efterfølgeren Gnat vil blive udstyret med en Bristol Orpheus, som yder tre gange så megen kraft som Midge's Armstrong Siddeley's Viper. Man regner med, at Gnat kommer til at flyve ligeså hurtigt som en flyvemaskine med den dobbelte motorkraft.

Under vandret flyvning kan Midge præstere over 960 km/t, og dens vægt er ikke mere end to tons.

Cessna XT-37

Som en naturlig følge af overgangen til jetdrevne flyvemaskiner i luftvåbnene, er man også i stadig større grad ved at gå over til jetskolemaskiner. Cessna XT-37 er en amerikansk forsøgstype, beregnet til mellemstadiet af uddannelsen. Man bemærker, at amerikanerne her for en gangs skyld har bygget en træningstype med svederne ved siden af hinanden.

Maskinen er udrustet med to Turbomeca Marboré 352 jetmotorer, licensbygget af Continental. Spændvidden er 10 m, længden 8,2, fuldvægt 2520 kg, tophastigheden over 480 km/t og rækkevidden over 1300 km.



Bell X-5 er en forsøgsflyvemaskine til at eksperimentere med forskellig pilform på planerne under flyvningen og ved forskellige hastigheder. Motoren er anbragt lavt, antagelig a. h. t. pilforms-mekanismen.

SAAB bygger igen selv Safir

Øget efterspørgsel efter SAAB Safir og udvidet kapacitet ved Linköping-fabrikkerne har bevirket, at SAAB atter selv er begyndt at seriefabrikere både 91B og 91C-versionerne. Safir er ialt solgt til 15 lande i 5 verdensdele.

En stor Viscount ordre

Det amerikanske luftfartsselskab Capital Airlines har købt 20 Viscount foruden de 40, som de allerede havde bestilt. Den samlede ordre på disse 60 luftfartøjer andrager 67 millioner dollars.

Canberra over Nordpolen

Det er ikke så længe siden, det blev meddelt offentligheden, at en Canberra bomber havde foretaget en flyvning fra Lincolnshire til Nordpolen og tilbage igen i løbet af syv timer. Noget senere fik man at vide, at en Canberra, som er indrettet til fotografisk rekognoscering i R.A.F., har fløjet 250.000 km på ialt 300 flyvetimer. På flyvningen til Nordpolen passeredes temperaturer på $\pm 58^{\circ}\text{C}$.

Bell X-5

I rækken af amerikanske forsøgsflyvemaskiner er Bell X-5 blevet anvendt for at undersøge pilformens indflydelse. Planet på X-5 er konstrueret således, at pilformen kan varieres under flyvningen på en sådan måde, at der også kompenseres for den samtidige ændring af tyngdepunktet.

Motoren er en Allison J-35-A-17 på 2680 kg reaktionskraft. Den normale spændvidde er 10 m, længden 10,2 m, vægten 4540 kg.

Tysk luftvåben med 1326 maskiner

Ifølge pressemeddelelser menes det, at det nye tyske luftvåben vil blive på ialt 1326 maskiner, hvoraf halvdelen jagerbombere. Hertil kommer 300 Sabre og to afdelinger med altvejsjagere foruden rekognoscerings- og transportmaskiner.

FAI-rekorderne

USA og North American har tilbageerobret hastighedsrekorden over 500 km lukket bane med en Sabre F-86H den 3. september. Major John Armstrong opnåede 1045,2 km/t, mens den svenske rekord var på 976,6 km/t.

Major Armstrong omkom kort efter under et forsøg på at forbedre rekorden.

Den tidligere omtalte hastighedsrekord for helikoptere med en Sikorsky XII-39 er nu blevet anerkendt med 251,1 km/t. Piloten var Billy Wester. Sikorsky'en var udrustet med 425 hk Turbomeca Artouste II turbinemotor.

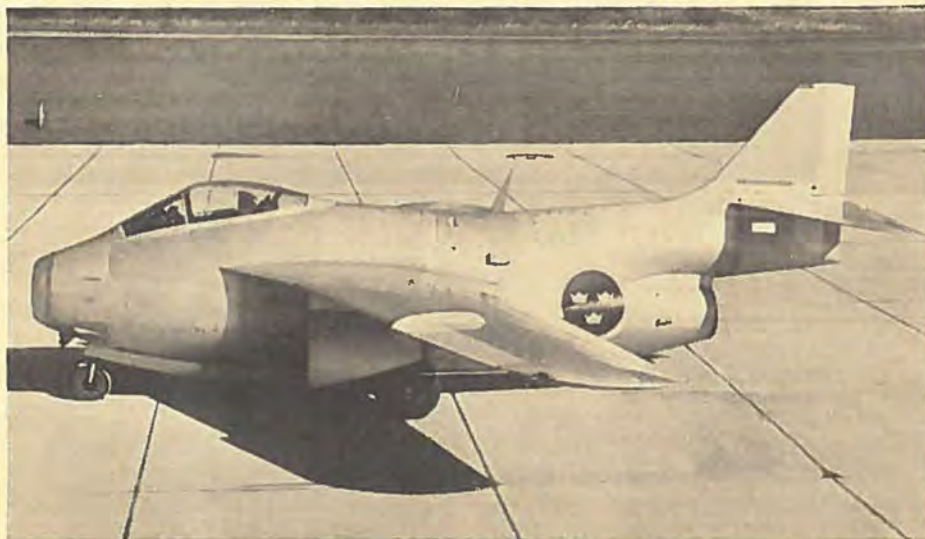
På modelrekordernes område har Rusland fået anerkendt en rekord for helikoptere med gasmotor på 2 min. 49 sek. Ungarn en varighedsrekord for svævemodeller på 4 timer 34 minutter 11 sek., England en varighedsrekord på 255 km/t for lincystyrede modeller med indtil 10 ccm motor.

Holland får Sabre

Det hollandske luftvåben har bestilt 28 North American F-86K Sabre altvejsjagere og vil antagelig få yderligere 28 af den amerikanske våbenhjælp. Det menes, at denne type skal være standard-altvejsjager i NATO-landene.

Luftfartsudstillingen i Paris

Den 21. internationale luftfartsudstilling i Paris vil blive afholdt fra 10. til 19. juni i år. Den store bygning „Grand Palais“ i hjertet af Paris er ikke mere centrum for udstillingen. Det hele foregår nu på Le Bourget, hvor der er bedre plads til de store maskiner. Lørdag den 18. afholdes en flyveopvisning for pressen og indbudte gæster.



Som meddelt i nr. 11/1954 findes der nu også en SAAB J-29F med forbedrede præstationer. På grund af efterbrænderen går udstøderet længere bagud end på andre versioner. Bemærk løvrigt lighederne mellem X-5 og denne type.

TRAFIKFLYVENYT

Lufthansa i virksomhed

Lufthansa har fået de allierede højkommissærers tilladelse til at hjemføre de fire Convair 340, som selskabet har købt i Amerika for at kunne benytte dem til træningsbrug. Datoen for åbningen af de tyske ruter fra Hamborg til London, Paris, Zürich og Madrid opgives til april 1955. Omtrent på dette tidspunkt er fire Constellation, som tyskerne har købt, klar til aflevering.

Mange orlovsflyvninger

Det engelske Eagle Aviation har fornylig afsluttet en seks måneders luftbro mellem Suez-kanalsonen og Cypern, hvor det har befordret soldater på orlov til det mildere og mere behagelige klima på Cypern. I hele perioden anvendtes 4—5 Vickers Viking, som hver kunne tage 35 personer, og disse maskiner foretog ialt 500 tur/retur-flyvninger, medførende mere end 16.000 personer.

Voksende betydning af forretningsfly

I USA regner man nu med, at der er 21.500 forretningsflyvemaskiner i drift, d. v. s. 17 gange flere end antallet af trafikmaskiner i regelmæssig tjeneste. De fordeles sig med 2.437 på flermotorers og resten på enmotors typer. Af de førstnævnte er over 300 Douglas DC-3.

Forretningsmaskinerne beregnes at have fløjet 6.450.000 timer forrige år og at have fløjet et væsentligt større antal flyvemaskine-kilometer end de regelmæssige trafikflyvemaskiner.

Man regner med, at antallet af flermotorers forretningsmaskiner vil vokse stærkt i de kommende år.

GCA i drift på prøve i Ålborg

Ifølge Notåm-Danmark er et GCA-radaranlæg installeret på Ålborg lufthavn til brug ved indflyvning samt landing på bane 09, 27, 15 og 30 og sat i drift på prøve.



Der kommer stadig nye versioner af Bell 47, den helikopter, der hidtil er bygget i størst antal. Denne hedder Bell 47 G-1 og er udstyret med 260 hk motor. Den oprindelige Bell 47 havde kun 175 hk.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, i november

Ank. passagerer på rute ..	11.780
Afg. passagerer på rute ..	11.190
Ialt	22.970
Transitpassagerer 2 x 14.106	28.212
Andre passagerer	767
Total	51.949
November 1953: 42.118 (stigning 23,3 %)	

Pan American forbedrer sine Stratocruisers

PAA har indført moderniseringer på sin flåde af 27 Boeing Stratocruisers, således at man regner med at kunne flyve non-stop på 85 % af atlantehavsturene i vestlig retning om vinteren. Der er indbygget ekstra brændstoftanke i plantipperne og nye General Electric turbo-superchargere på motorerne.

SAS-natrute til London

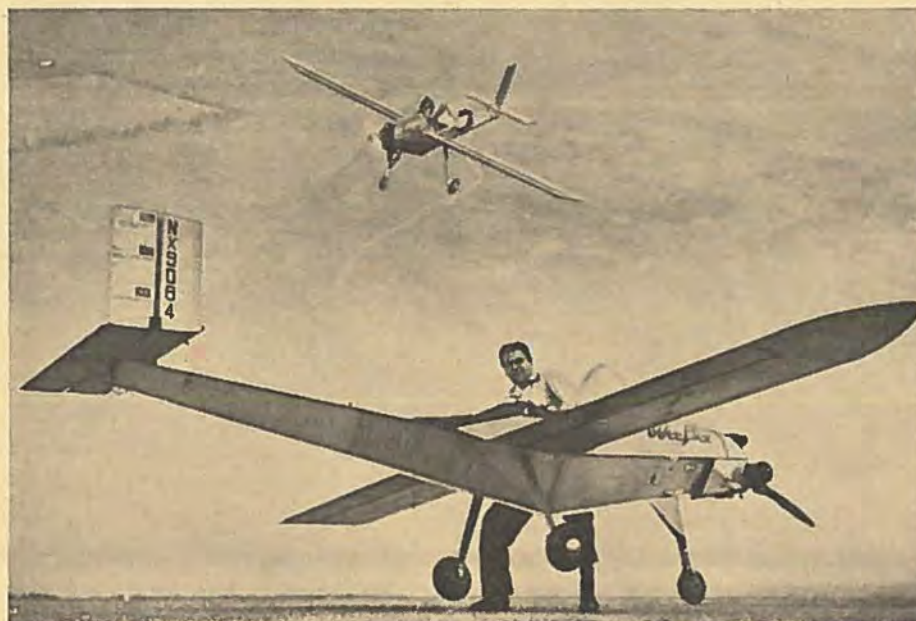
Når sommerfartplanen sættes i kraft, vil SAS åbne en natrute mellem København og London. Ruten vil blive gennemfløjet een gang ugentlig.

Helikopterrute København—Malmø?

Ostermann Aero A/B i Stockholm, der i forvejen disponerer over nogle mindre Bell helikoptere (typen 47), har købt en Sikorsky S-55. Selskabet, der ledes af generalmajor av Uhr, forhandler med myndighederne om mulighederne for oprettelse af en midlertidig regelmæssig rute mellem København og Malmø engang til foråret.

Sabenas helikopter-ruter.

I forrige måned besøgte Sabenas pressechef Robert Maillard København, hvor han for en indbudt kreds af luftfartsfolk og rejsebureauledere holdt foredrag om Sabenas helikopter-rutenet og foreviste en udmerket tonefilm, der i skønne farver viste åbningen af de forskellige „heliports“ i de byer, som rutenettet berører.



Ovenstående Beecraft Wee Bee hævdes at være verdens mindste flyvemaskine. Den er netop stor nok til at løfte en mand og lille nok til at blive løftet af en. Firmaet har iøvrigt for nylig skiftet navn til Bee Aviation.

FLYVEDAGSPOKALERNE UDDILT



Tre af Karup-svæveflyverne, som nu endelig gjorde alvor af kaptajn Bergh's flere år gamle trussel om at tage alle tre flyvedagspokaler hjem. Fra venstre Ole Madsen med Politikens, Ole Didriksen med Berlingske Tidendes og Poul Erik Nielsen med Ekstrabladets pokal. Om tre måneder begynder vi forfra igen — hvem tager dem i år?

DM til sommer — og andre nyheder fra svæveflyverrådet

Som det fremgår af artiklen om svæveflyveskolen og fondsmateriellets fremtid, har rådet og fondsbestyrelsen den 4. og 5. december holdt nogle meget vigtige møder.

Efter at det var besluttet at videreføre skolen, kunne rådet endelig tage stilling til en sag, der havde måttet udskydes, nemlig om vi skulle anskaffe os en transportvogn til fondsmateriellet. Dette blev besluttet, og det nødvendige beløb bevilget.

Det vedtoges også at afholde instruktørkursus i forbindelse med påsken som i 1954. Stedet vil afhænge af, hvor deltagerne kommer fra.

Der blev nedsat et udvalg til at udarbejde generelle retningslinier for, hvordan klubberne lokalt kan foranstalte propaganda-aftener, og for mulighederne for udnyttelse af ungdomsloven.

På indstilling af DM-udvalget besluttede rådet at arrangere danmarksmesterskab i tiden 26. juni til 16. juli (første uge er træningsuge). Det er tanken at invitere svæveflyvere fra de øvrige nordiske lande til at deltage. Vi håber at få lov til at anvende Vandel.

Blandt de øvrige sager på dagsordenen var ulykken i Holstebro og forskellige forhandlinger med luftfartsdirektoratet. Bl.a. tog rådet stilling til den sag vedrørende Ejvind Nielsen, som vi nævnte i sidste nummer og senere skal komme tilbage til.

Under eventuelt blev der bl.a. redegjort for arbejdet med SM-bladene. Foruden den sending, der omtales andet steds i dette nummer, arbejder udvalget med nye blade til materiel-delen.

Svæveflyveleder — husk fornyelse!

Alle svæveflyvelederbeviser skulle nu være indsendt til KDA sammen med årsrapport og ansøgning om fornyelse, således at de kan bemandes videre til luftfartsdirektoratet.

Har du endnu ikke fået det gjort, så gør det omgående!

Rapport over Spatz-ulykken i Schweiz

Rapporten over den ulykke, hvor den kendte schweiziske svæveflyver E. Lauber blev dræbt den 4. august 1953 i Samedan, er nu offentliggjort (Aero Revue november 1954).

Ulykken foregik med en Spatz, bygget af en tysk klub af dele leveret fra fabrikken.

Lauber, der var en erfaren svæveflyver, men ikke havde fløjet længe, havde foretaget en flyvning på ca. 1½ time for at lære Spatz'en at kende. Som afslutning på flyvningen foretog han i 100—150 m højde stejle kurver af vekslende retning og med betydelig hastighed. Herunder skete der brud på højre plan ved enden af hovedbeslaget, hvorpå også venstre plan faldt af. Lauber nåede ikke at anvende sin faldskærm. Planet led totalhaveri.

De schweiziske undersøgelser og beregninger har vist, at bjælken var ca. 4,5 mm for lav, og at en forstærkningsliste var dårligt limet på. Bruddet menes at være sket ved 5,47 G, hvilket er mere, end man må påvirke planet (4 G er maksimum og skulle ved normal flyvning ikke kunne overskrides), men mindre end den beregnede brudpåvirkning på 8 G.

Arsagen til ulykken angives herefter som en kombination af den for ringe styrke og overbelastning fra pilotens side, muligvis med uro i luften som en medvirkende grund. Det udtales til slut, at piloten i flyvningens sidste fase ikke i fuldt omfang har udvist den forsigtighed, man må vente af en disciplineret og omhyggelig svæveflyver.

Nedsat pris på ekstra SM-blade

Meus klubbernes SM-blade som bekendt tilhører KDA, kan man som det også burde være bekendt købe ekstra SM-blade, løse eller i specialmapper.

Disse har hidtil kostet 30 øre pr. stk. for løse blade, forudsat det drejede sig om almindelige tekstblade.

Trods alle prisstigninger siden denne pris blev fastsat for 7 år siden, har man nu besluttet at sænke prisen til 25 øre for tekstblade og illustrerede blade, hvis det da ikke drejer sig om noget ganske særligt.

Dette vil sige, at en specialmappe med signalregler f.eks. koster 7,50 kr. Den kan bestilles ved indsendelse af beløbet på KDA's postkonto 256.80.



„The World's Fighting Planes“ af William Green & Gerald Pollinger. Forlag: Macdonald & Co (Publishers) Ltd. 240 sider. Pris: 12s.6d. Modtaget gennem Knud Rasmussens Boghandel.

Bogen giver i kompakt form de nyeste og vigtigste data for så at sige alle militære flyvemaskiner af idag. Den omfatter ca. 230 typer og deriblandt bombere, jagere, transportluftfartøjer og uddannelsesmaskiner fra hele verden. Den har de nyeste overlydsjagere, de nyeste jet-bombere inklusive den nye firemotorede sovjetrussiske jethomber med pilformede vinger, som nylig vistes over Moskva, Convair's nye lodret-startende forsøgsjager m. m.

Til hver type er disponeret over en hel side, og her bringes en beskrivelse, et fotografi og en treplanskitse.

Det er en handy bog for alle typeinteresserede.



Af de mange breve, der ledsagede skalamodelerne i vor konkurrence citerer vi:

„Undertegnede fremsender hermed den lille Folland Midge til FLYV's konkurrence. Selv mener jeg ikke den svarer til nogen præmie, kun for om jeg på denne måde kunne være med til at animere FLYV's redaktion til fortsat at bringe skalategninger (ældre og gamle har også interesse).“

Gennem andre danske og udenlandske blades skalategninger samt ved forskellige firmaers udsendelse af tegninger og beskrivelser har jeg bygget over 50 modeller, som jeg har haft uvurderlig nytte af som fjernkender under det danske flyveåben.

Mange andre ud over vort land kan sige det samme som jeg.

F. W. Christensen, Skagen.“

„Tegningen dårligt valgt, da modellen er meget vanskelig. Sandsynligvis har en del mindre erfarne modelbyggere „knækket nakken“ på den, så de ikke deltager. Et mindre deltagerantal giver efter mit skøn intet billede af lille interesse for skalamodelbygning. — B. Helldén.“

FLYVEVÅBNET

Kongens ærestegn uddelt



M. V. Hansen



D. Thestrup

I begyndelsen af sidste måned var en række nye flyverløjtnanter (I) i audiens hos kongen efter deres udnævnelse. Ved denne lejlighed fik flyverløjtnant M. V. Hansen tildelt kongens ærestegn for officerer af flyvevåbnet. Det er anden gang, det uddeles — første gang var i 1952, da det tildeltes nuværende kaptajn løjtnant V. K. H. Eggers.

Flyverløjtnant Mogens Viggo Hansen er søn af landinspektør V. Hansen i Glostrup. Han er 23 år gammel og gør tjeneste på flyvestation Skrydstrup.

For at få ærestegnet kræves en gennemsnitskarakter fra officersskolen på mindst 10.

Endnu en af flyverløjtnanterne på dette hold opfyldte denne betingelse, men der uddeles kun et ærestegn for hvert hold. Det var Donald E. Thestrup, der stadig vil huskes i modelflyvekredse fra klubberne i Kolding og Kibæk, som distriktsleder for 6. distrikt og som danmarksmester med svævemodel i 1950.

Flyvevåbnet

Efternævnte flyverløjtnanter af 1. grad af reserven er udnævnt til kaptajn løjtnanter af reserven fra den 15/10 1954 at regne: W. Ryt-Hansen, H. Friis Hansen, R. G. Holm, K. W. Rasmussen, J. F. Christensen, T. Neergård Engelsted, J. Bonne og E. E. Olsen.

Fra 1/12 1954 at regne er flyverløjtnant af 1. grad A. Petersen ved ø. flbk. udnævnt til kaptajn løjtnant.

Fra udgangen af november 1954 at regne er orlogskaptajn i flyvevåbnet J. H. Harms ved flyverstaben afskediget på grund af alder i nåde af flyvevåbnets linie med pension og er fra 1/12 1954 at regne udnævnt til oberst løjtnant af reserven i flyvevåbnet.

Kaptajn E. H. Krum-Hansen ved forsvarsstaben forsettes til flyverkommandoen fra den 1/4 1955 at regne.

Kaptajn løjtnant E. T. Larsen ved flyveskolen forsettes til flyverkommandoen og ansættes ved flyverstaben.

Efternævnte befalingsmænd udnævnes til flyverløjtnanter af 1. grad af reserven fra den 1/12 1954 at regne:

P. G. R. Sørensen, M. H. P. Kongslund, H. Busk, C. R. Langberg, N. T. O. Rasmussen, L. Nielsen, K. E. Møller, M. R. Pedersen, E. Krogh, N. S. K. Glædsdahl, P. E. J. Gjel, A. S. Andersen, V. V. E. Pedersen, S. B. Danielsen, K. R. Pedersen, B. Rishede-Hansen, P. O. W. Larsen, B. Vestergaard, J. L. Christensen, H. Olsen, J. Hoffmann, H. P. Henriksen og R. K. Nielsen.



Turbinmotoren bliver efterhånden anvendt i flere og flere helikoptertyper. De første forsøg blev gjort med ovenstående Kaman K-225 med Boeing 502-2 turbomotor for godt tre år siden.

Flyveulykken i Lillebælt

Torsdag den 18. november omkom den 23-årige flyverløjtnant Carlo Mørup fra Alborg under indøvelse af landing på instrumenter. Hans Republic Thunderjet fløj i vandet på Vilstrup Grund. Mørup, der tilhørte eskadrille 729 i Skrydstrup, var ugift.

Flyveulykken ved Fanø

Mandag den 6. december forulykkede en Republic Thunderjet fra Flyvestation Karup mellem Fanø og Rømø, hvorved den 24-årige flyverløjtnant II Ib Stein Pedersen fra Sdr. Nyrup ved Kalundborg omkom. Han fløj i formation i stor højde med tre andre maskiner, da han pludselig dykkede skråt nedad og forsvandt, indtil man fra land så luftfartøjet styrte i havet.



Medens der allerede er fremkommet flere europæiske jet-trænere, hvor man sidder ved siden af hinanden, er denne Cessna XT-37 den første fra den anden side Atlanten. Den har to J-69 Continental jetmotorer d. v. s. licensbyggede Turbomeca Marboré.

Nye SM-blade udsendt

Svæveflyverrådets formand, civilingeniør Hans Harboe, redegør for de nye signalregler, der nu træder i kraft



Dette signal sparer vi fremtidig ved højstart.

ØMKRING nytår udsender svæveflyverrådet et nyt sæt SM-blade. Det er den gang de i 1947 fremkomne blade om signalregler, der skal udskiftes.

I de 7 år, hvor de nuværende regler har været anvendt, er der samlet så mange erfaringer, at det efterhånden er blevet presserende at få bestemmelserne revideret. De nye regler er allerede gennemprøvet, idet de forsøgsvis har været anvendt ved visse kursur i det forløbne år. Reglerne er gennemgået og godkendt af luftfartsdirektoratet, og de træder i kraft straks.

Det vil sikkert gippe i mangen hæderkronet svæveflyveleder, når han ser de nye blade, for signalreglerne fylder nu ialt 24 sider. Lad det derfor være sagt med det samme: man skal ikke kunne alle bladene udenad! Man skal være klippekikker i alt det, man bruger i det daglige på flyvepladsen: signaler for start og instruktørens vejledninger til elever i luften. SM-udvalget har stræbt efter at gøre signalbestemmelserne komplette, så man nu kan se, hvad man skal bruge ikke alene til klubbens daglige flyvninger, men også til stævner og andre arrangementer med stor trafik.

Hvad der er ændret

Den vigtigste ændring i de bestående regler er forenkling af startproceduren ved højstarter. Det særlige signaltrin for tothaling er udgået, så startordren nu lyder: »start motoren og hal tot!«. Dette gælder kun ved højstarter; ved slæbestarter skal der stadig signaleres særskilt for tothaling.

Denne lempelse er indført, fordi alle klubber nu — 9 år efter krigen — kører med spil, der ikke har særlige startvanskeligheder, medens de første SM-blade jo udkom, dengang da benzin var en så sjælden vare, at spillenes brændstof bestod af sære blandinger af sprit, benzol, dansk whisky og æther.

Efter at klubberne har indført de rigtige signalfag — sådan da (det kniber jo lidt med at udskifte dem, når de er for slidte og blegede og iøvrigt at gøre dem så store, som forskrifterne lyder), har man dristet sig til at hæve maksimumsafstanden mellem spil og signalplads noget.

Hvad der er kommet til

De nye blade i denne serie er reglerne for brug af signalprojektor til starter, flyveledelse og jordtrafikledelse samt startsignaler for bugsering.

Svarende hertil har man ændret og udvidet de blade, der indleder hele denne

serie, og som i instruktiv form giver svæveflyvelederen retningslinier for, hvorledes han skal tilrettelægge signaltjenesten.

Hvorfor signalregler?

Ja, hvorfor al denne snak om noget så kedeligt som at vinke og blinke? Fordi en præcist virkende signaltjeneste er et af de vigtigste bidrag til sikkerhedstjenesten på flyvepladsen. Sikkerhed frem for alt er jo enhver svæveflyvers motto.

Ja, men hvorfor så netop disse signalregler? På Allehe... i Frankrig så vi... i Indonesien bruger de bare en gammel skjorte, o.s.v., o.s.v.

SM-udvalget ved godt, at der findes mange signalsystemer, som er lige så gode, måske endog lidt bedre, men det er ikke det afgørende. Det afgørende er, at der foreligger nogle brugbare regler, så alle kan lære dem, og så alle i alle klubber bruger dem ens! Der er så mange svæveflyvere, der har lejlighed til at flyve forskellige steder, så derfor må signalreglerne være ens, både ved civil og ved militær svæveflyvning. — Hvorfor mon man laver internationale vejtafver? Mon ikke det er af samme grund?

Hvordan får man dem lært?

Om et par måneder skal vi til at flyve igen. Så er det for sent at gøre noget ved det. Lær dem NU! Lav et klubmøde, hvor svæveflyvelederne (efter selv at være blevet fortrolige med dem) gennemgår dem med medlemmerne, lad medlemmerne øve sig i at tyde signaler i praksis og lad dem svinge flagene selv, det giver varme og motion! Køb et ekstra sæt af de SM-blade, der viser de vigtigste signaler, som klubben bruger, og slå dem op på værkstedet eller i hangaren.

HH.

Sølv-diplom-registret

Året bragte hele 9 sølv-diplomater mod kun 5 ifjor (normalen er 7). I fortsættelse af nr. 3/54 bringer vi følgende oversigt:

55. August Helmuth Simonsen, Ålborg. Erhvervsflyver.
5 t. 35 m. 4/10-53. Lønstrup. Baby.
1140 m. 19/4-53. Ålborg. Baby.
102 km. 17/4-54. Ålborg—Århus. Baby.
56. Ole Holm Didriksen, Karup. Flyvermath.
5 t. 13 m. 19/4-54. Karup. Baby.
1300 m. 19/4-54. Karup. Baby.
51 km. 2/8-53. Karup—Klovborg. Baby.
57. Rasmus Dossing Jensen, Viborg. Værkmester.
5 t. 41 m. 23/4-54. Herning—Århus. Baby.
1090 m. 23/4-54. Herning—Århus. Baby.
51 km. 19/4-54. Herning—Ringkøbing. Baby.
58. Svend Erik Westergård, Ålborg. Tandtekniker.
5 t. 15 m. 7/7-53. Lønstrup. Hutter 17.
1625 m. 11/6-50. Ålborg. Baby.
97 km. 24/4-54. Ålborg—Karup. Baby.

Guld-diplom-registret

1. Per Viggo Meulengracht-Madsen, USA. Civilingeniør.
4575 m. 19/3-50. Bishop, Calif. LK-10A.
320 km. 1/7-50. El Mirage—Dry Lake (Nevada). LK-10A.
2. Karlheinz Albert Rasmussen, PFG. Civilingeniør.
3850 m. 1/8-48. Vandel. Mü-13d.
322 km. 27/7-50. Ry—Karlshamn. Fi-1.
3. Age Dyhr Thomsen, Herning. Fabrikant.
3200 m. 11/5-53. Herning-Esbjerg. Baby.
332 km. 17/8-53. Herning-Sandhammar. Mü-13d.



K. A. Rasmussen (til højre) fik det første hollandske guld-diplom — og en diamant.

Mens vi regelmæssigt har bragt sølv-registret, har vi forspømt gullet, men indhenter det nu. Til venstre Per Meulengracht.



Dyhr Thomsen (til venstre) fik nr. 3 og en diamant. Han lurer på at få de to andre.



59. Bjarne Maribo Pedersen, PFG. Civiling.
5 t. 15 m. 20/3-52. Steinsfjorden. Fi-1.
1500 m. 20/3-52. Steinsfjorden. Fi-1.
85 km. 26/4-54. Værløse—Åvnø. Babyfalk.
60. Verner Jensen, Ringsted. Bogholder.
5 t. 30 m. 14/5-54. Ringsted. Baby.
1125 m. 14/9-52. Ringsted. Baby.
60 km. 6/8-51. Ringsted-Kastrup. Baby.
61. Gunnar Nielsen, Ringsted. Proprietær.
5 t. 13 m. 22/5-54. Ringsted. Baby.
1650 m. 26/4-53. Ringsted. Baby.
55 km. 10/8-52. Ringsted—Kollekolle. Baby.
62. Børge Ottar Hansen, Sportsflkl. Fabrikant.
5 t. 14 m. 8/7-54. Vandel. Baby.
1050 m. 9/7-54. Vandel-Gårdeby. Baby.
88 km. 9/7-54. Vandel-Gårdeby. Baby.
63. Helge Gamst, Sportsflkl. Assistent.
6 t. 00 m. 9/7-54. Vandel. Olympia.
1170 m. 6/7-48. Vandel-Abkjer. Baby.
65 km. 6/7-48. Vandel-Abkjer. Baby.

Prøv noget nyt:

EN NYTTELASTMODEL

Et felt, hvor skalamodelbyggeren og konkurrencemodelflyveren kan mødes?

DE fritflyvende gasmotormodeller synes at have nået en krise i deres udvikling herhjemme. Resultaterne er blevet færre og også dårligere de senere år, og det sidste skyldes ikke blot den nedsatte motorløbetid. Vanskeligheden er den, at en moderne konkurrencemodel i f. eks. klasse D 1 er meget svær at trimme. For at have gode præstationer må den have et voldsomt motoroverskud og bliver derfor meget svær at holde under kontrol.

Mange og svære havarier er derfor ofte følgen, og det er nok årsagen til, at klassen har været i tilbagegang herhjemme. På den anden side kan det naturligvis lade sig gøre at få disse modeller til at flyve — og at flyve fint. Det viser VM-resultaterne — eller vi behøver blot gå til Sverige.

Selv om vi naturligvis ikke skal opgive den internationale klasse af fritflyvende gasmotormodeller herhjemme, var det måske en idé at prøve en anden anvendelse af motorerne.

Hvad forstås ved en nyttelastmodel?

Payload- eller nyttelastmodellerne kom frem for 6—7 år siden i USA, hvor Pan American World Airways har stået fadder til klassen, som senere har bredt sig til andre lande og har formeret sig til et antal af klasser.

Tanken er, at man skal konstruere modeller, som i modsætning til vore normale funktionalistiske konkurrencemodeller har en vis lighed med »rigtige« flyvemaskiner, både i udseende og formål.

De skal derfor kunne jordrejse fra et regulært understel, og de skal bære en vis vægt, der repræsenterer fragt eller passagerer. Denne vægt koncentrerer i en »person« af bestemte dimensioner og af en vis vægt. »Personen« skal kunne tages ud af modellen for at blive kontrolleret, mens modellen er samlet. Den må ikke influere på modellen på andre måder end som ballast, og den skal anbringes i en opretstående stilling i en kabine.

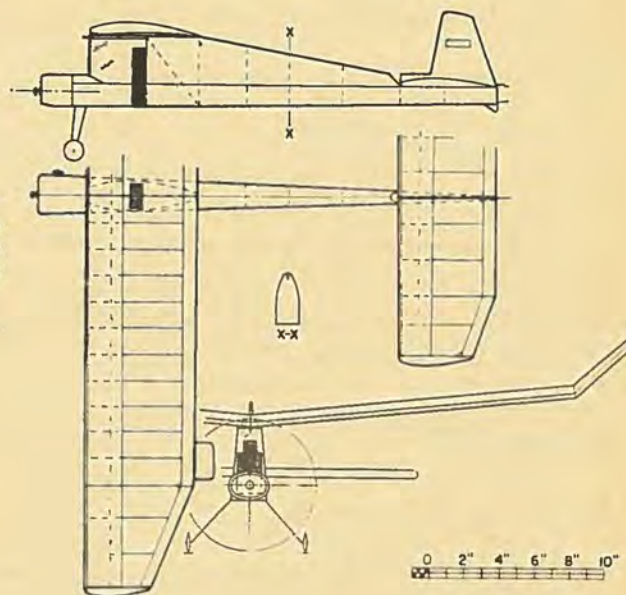
Man bliver herved som konstruktør stillet over for noget andre opgaver end sædvanligt, selv om konkurrencen foregår på ganske normal måde med 15 sek. motortid.

Foruden at man skal tænke på at få modellen til i nogen grad at ligne en flyvemaskine (det drejer sig altså om en halvskalamodel), skal man konstruktivt tage hensyn til anbringelsen af den koncentrerende last, der helst skal blive på sin plads i hårde landinger!

Og dette at man skal slæbe vægt med op, uden at man derfor får større motor-kraft, fører til lidt andre størrelsesforhold, foruden at det bevirker, at modellen flyvemæssige bliver mindre kritisk.

Den stiger ikke så voldsomt som konkurrencemodellerne og har med den større planbelastning større glide- og synkehastighed. Modellen flyver ikke så længe eller så langt bort som de normale D 1-modeller gør (eller burde gøre!).

Denne Atlas 46 er en engelsk nyttelastmodel i 1 ccm klassen. Den ligner forholdsvis meget en normal gasmotormodel — mange andre er mere flyvemaskine-lignende.



Hvornår ser vi den første konkurrence her i landet?

Ved planlægningen af det nye års modelflyveprogram overvejede modelflyverrådet at indføre nyttelastkonkurrencer. Men man fandt, at vi først burde have lidt praktiske erfaringer. Det er derfor overladt til det private initiativ at arrangere den første nyttelastkonkurrence. Sandsynligvis bliver der en i sommerlejren, og viser der sig så i årets løb virkelig interesse for sagen, kan klassen blive optaget i næste års program. Måske Pan American da også vil betænke danske modelflyvere med et af de guldure i præmier, som der er blevet udsat i adskillige andre lande.

Den klasse, der vil være størst interesse for her i landet, er naturligvis den med 2.5 ccm motorer — selv om tendensen går mod mindre motorer. Til denne klasse kræves en nyttelast på 230 gram, hvilket jo er en ganske god ekstra vægt at transportere, især når man tager i betragtning, at de fleste danske modeller med 2.5 ccm motor vejer en hel del mere end de 500 gram, som er minimum ifølge FAI-reglerne.

En nyttelastmodel i 2.5 ccm klassen skal veje 430 gram uden og 660 gram med nyttelast. Holder man sig nede på denne vægt, kan man efter FAI-regler gå op til et totalt planareal af 55 kvdm; men iøvrigt er der for nyttelastkonkurrencerne ingen begrænsning af planarealet, og tendensen går mod større arealer for at opnå bedre præstationer. 2.5-klassen bliver altså på dette område en ret stor klasse.

Den »person«, der skal veje de 230 gram, skal have bestemte ydre dimensioner, som vi imidlertid ikke har kunnet finde, men håber at bringe næste gang.

Prøv først med en D 1 model

Hvis man i forvejen har en D 1 model, vil det sikkert være klogt at bygge den om til nyttelast og gøre sine første erfaringer på den måde. Det er for resten meget almindeligt at bygge modellerne, så de kan bruges til nyttelastkonkurrencer med og til alm. konkurrencer uden nyttelast, selv om man næppe får helt så gode resultater på begge områder, som hvis man konstruerer til enten det ene eller det andet formål.

Derefter bør man så konstruere en rigtig nyttelastmodel, hvor der også er set på udseendet.

Og her er der altså noget at gøre for de mange modelflyvere, der interesserer sig for skalamodeller eller halvskalamodeller, der flyver behersket som store flyvemaskiner i stedet for som konkurrencemodellerne at fare ubehersket rundt i lufrummet.

Spørgeskemaet til klubberne for et par måneder siden viste, at der er en vis interesse for den slags modeller, og den samme interesse findes hos mange modelflyvere uden for klubberne, så måske man kan komme i kontakt med dem på den måde.

Litteraturreferencer

Vi kan ikke i denne omgang komme ind på konstruktionsdetaljer, men vil blot henvise til, at man kan finde meget om dette emne f. eks. i Aeromodeller Annual 1953 og i tidsskriftet Aeromodeller juli og december 1953 og januar og februar 1954. Bladet udkrev nemlig sammen med Pan American en konstruktionskonkurrence om en nyttelastmodel med 1 ccm motorer, og selv om disse modeller er mindre, kan man finde mange »fidusere« her.

Vi ser spændt frem til de første klubrapporter om nyttelastkonkurrencer.

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i
svæveflyveklubberne

Fartøj-journal kr. 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

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg,
bør De overveje at blive fast abonnent.
Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned,
og De er sikker på at få hvert nummer
af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos
bog- og bladhandlere eller direkte ved
indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 årgang
af FLYV i abonnement fra nr.

Navn _____

Fuldstændig adresse _____

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressor og Trykluffværktøj

„ENOTS“

Trykluff-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFF SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Husk navn og adresse

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

Husk derfor: navn og adresse.

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

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

Vinderne af skalamodel-konkurrencen

Pæn interesse, som får os til at bringe flere skalategninger



De fem bedste modeller med nr. 1 forrest. Det var svært at afgøre rækkefølgen af disse fine modeller.

VI var meget spændt på, hvor stor interessen var for den skalamodelkonkurrence, vi udskrev i novembernummeret. Der viste sig at indkomme ialt 20 modeller fra 18 forskellige personer. Det kan jo ikke siges at være voldsomt overvældende; men på den anden side viser det en vis interesse. Man kan ikke til en konkurrence af denne art, hvor deltagerne skal udføre et betydeligt arbejde, vente de meget store tal, og vi mener, at konkurrencen har vist det berettigede i, at vi af og til i fremtiden fortsætter med at bringe skalategninger.

Dommerkomitéen bestod af modelflyverådets formand, lektor J. Holm Jørgensen, tegneren E. Tage Larsen og FLYV's redaktionssekretær. Bedømmelsen foregik efter bestemmelserne om byggekonkurrencer i KDA's modelflyveregler.

Det var ikke noget let job; men efterhånden fik komitéen elimineret de fleste og havde fem tilbage. Ingen af disse var fuldkomne, men gennemgående var de af

en meget høj kvalitet, og resultatet blev, at førstepræmien (gavekort på 50 kr.) blev tilkendt Ole Larsen, Brønshøj, medens andenpræmien gik til A. H. Andersen, Århus (gavekort på 25 kr.).

Sideordnet på tredjepladsen kom Ove Bothner, Århus, og Bengt Helldén, Karup, der har fået tilkendt ekstrapræmier, samt på femtepladsen Henning Nielsen, Esbjerg.

Deltagerne var i øvrigt spredt over hele landet, og mange fremsatte i ledsageskrivelsen en tak, fordi vi endelig havde opfyldt deres ønske, samt forslag til fremtidige modeller.

Enkelte havde bygget de indsendte modeller i andre målestoksforhold, så de passede ind i deres samling, og der synes at være nogen uenighed om, hvilken vi skal anvende i fremtiden, 1:50, 1:72 eller 1:100. Vi regner dog med at anvende sidstnævnte som den mest praktiske. Det var kun, fordi Folland Midge er så lille, at vi bragte den i 1:50.

NY DANSK MODEL MOTOR

Viking 0.75 Red Helm

Vinderen af julegåsen

Der var glædelig stor interesse fra alle kategorier af læsere for spørgeskemaet om FLYV's indhold i det kommende år. Blandt de rettidigt indkomne skemaer blev der som bebudet trukket lod om en dejlig julegås, og den blev vundet af Egon Briks Madsen, Rosenvangsallé 212A, Højbjerg.

Da redaktionen af dette nummer sluttede tidligere end normalt a. h. t. julen, kan vi kun få dette resultat med, mens resultatet af selve spørgeskemaets besvarelser må vente til næste nummer.

Hans Hansen vandt FLYV-abonnement

Blandt præmierne ved Sydsjælland Cup i efteråret var et FLYV-abonnement, som blev vundet af eksverdensmester Hans Hansen fra Sportsflyveklubben.

Det er en begivenhed, når der kommer en ny motor på markedet i Danmark, og alle modelflyvere vil derfor uden tvivl med meget stor interesse modtage nyheden om, at Dansk Modelflyve Industri i Odense kommer med en ny motor.

Det er denne gang en ganske lille motor, en 0.75 kubikcentimeter kaldet Viking 0.75 Red Helm.

Motoren ses på hosstående billede og er i virkeligheden kun en smule større end billedet. Vi har haft lejlighed til at se et prøveeksemplar, og den ser tiltalende ud.

Det er en moderne motor med indsugning gennem krumtapakslen og udstødning næsten hele vejen rundt om cylinderen.

Motoren er en selvtændings- eller dieselmotor, som med en lille propel på 125 mm løber 17.000 omdrejninger i minuttet. Den kan med lethed trække en linestyret model på 60 cm spændvidde med en fart af

50 km/t, og der kan udføres kunstflyvning med en sådan model.

Prøveeksemplaret vejede med propel ca. 43 gram.

Vi håber senere at kunne bringe en nærmere omtale.



Viking 0.75 Red Helm.



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: Aeroklub.
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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Filmsaften og kaffemik

Torsdag den 13. januar kl. 1945 indbyder KDA til en filmsaften i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vestergade 10, hvor følgende film vil blive vist:

Air Force Digest

(En film som viser glimt af det amerikanske luftvåbens mangesidede arbejde).

Wings to Japan

(En Pan American film om livet i Japan).

Efter filmene er der »kaffemik« i museets restaurant (kaffe med brød incl. betjening kr. 3,00).

Der er adgang for aeroklubbens (og tilsluttede klubbers) medlemmer med ledsagere samt firmamedlemmernes personale.

OBS! Næste sammenkomst bliver 7.2. kl. 1945 i Nationalmuseet.

Cowboy-foredraget i december

Der var fuldt hus til aeroklubbens møde-aften den 3. december. Efter at flyvedagspokerne var uddelt til repræsentanter for svæveflyverne på Flyvestation Karup, besteg Harald Wermuth Jensen talerstolen og holdt i en lille time tilhørerne i ånde ved sit foredrag eller snarere causerie om verdensmesterskaberne i svæveflyvning i England i sommer.

Cowboy var ikke kedelig at høre på, og foruden at fortælle mange pudsige og interessante episoder fra VM betonedes han meget stærkt, at et VM ikke er en hæsblæsende konkurrence, hvor man rager mest muligt til sig på konkurrenternes bekostning, men først og fremmest et sted, hvor man mødes for at udveksle erfaringer og hvor man hjælper hinanden så meget som muligt.

Resten af aftenen var der et spændende andespil om mange fede ænder og lange spegepølser samt en enkelt gås, som snedker Hultmann løb af med.

Nye medlemmer

Niels B. Reichstein.
Arne Mortensen.
Fru Ebba Hjorth.
Erik Christensen.
Købmand Erik K. Eriksen, Randers.
stud. polyt. Ole Kragh.

Runde fødselsdage

Kaptajn J. H. Fisker Hansen („Morian“), Gåseholmvej 76, Herlev. 50 år den 10. januar.
Ambassaderåd Ebbe Munch, Royal Danish Embassy, 29. Pont Street, London S.W. 1. 50 år den 14. januar.
Grosserer Hans Lystrup, Pileallé 5-7. 80 år den 15. januar.
Kaptajnlejtant Frede Kjær, Tomsgårdsvej 85, NV. 50 år den 22. januar.
Direktør A. H. Poschmann, Banegårdspladsen 4, V. 75 år den 27. januar.
Sadelmager H. M. Nielsen, Dybdalsvej 52, F. 65 år den 27. januar.
Direktør Chr. H. Olesen, Havnegade 29, K. 70 år den 31. januar.

Nye bøger

Donald E. Keyhoe: *Flyvende tallerkener fra verdensrummet.*
R. Keen: *Direction and position finding by wire.*
J. B. Priestley: *Flyvemaskine-fabrikken.*
Elisabeth Dithmer: *Sandheden om Nobile.*
S. A. Andrée: *Med Ørnen mod Polen.*
D. J. Laidlaw-Dickson: *Aeromodeller Annual 1954-55.*
Lauritz Johansen: *Over Taarne og Tage.*
Særdag af Times: *British Aviation 1954.*
Jet Aviation News nr. 1 (Danmark).
Promemoria ang. den statsunderstøttede motorløse privatflyvning.
Årsrapport över den statsunderstøttade segelflygverksamhet 1953-54.
Styrelsesberättelser för Kungl. Svenska Aeroklubben.

KALENDER 1955

13/1. Filmsaften i KDA.
18/1. Foredrag i Danske Flyvere.
10—19/6. Luftfartsudstilling i Paris.

Svæveflyvning

20/3. Repræsentantskabsmøde (København).
2—11/4. Instruktørkursus.
26/6—16/7. Danmarksmesterskab.
17/7—31/7. Svæveflyveskole.

Modelflyvning:

1/1. Årsrekordår og holdturnering begynder.
28/2. Repræsentantskabsmøde (Fredericia).
6/3. 1. distriktskonkurrence for fritflyvende.
27/3. DM for indendørs modeller.
17/4. 2. distriktskonkurrence for fritflyvende.
18/4. Frist for tilmelding til DM f. fritfl.
24/4. 1. distriktskonkurrence for linestyrede.
1/5. Windypokalen.
6/5. DM for fritflyvende (Odense).
19/5. 2. distriktskonkurrence for linestyrede.
12/6. 3. distriktskonkurrence for linestyrede.
1-6/8. Sommerlejr (antagelig Vandel).
21/8. Finale i distriktskonk. for linestyrede.
22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.
4/9. DM for linestyrede (København).
18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.
2/10. Sydsjælland Cup.
16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.
31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Aktivitet i Odense Flyveklub

Odense Flyveklub har på sin generalforsamling den 29. 10. genvalgt Jørn Rørup til formand og G.-B. Binderkrantz til sekretær og nyvalgt Knud Agdrød Petersen til næstformand, Preben Danielsen til kasserer og Brian Jørgensen til bestyrelsen.

På generalforsamlingen fastsatte man kontingentet for aktive motorflyvere til 2 kr. og for aktive svæveflyvere til 10 kr. pr. måned, mens man betaler 12 kr., hvis man er aktiv på begge områder.

Endvidere besluttede klubben at afholde nogle filmsaftener i vinterhalvåret. Den første fandt sted den 25. 11., hvor Shellfilmene Luftens Pionerer, Boulton Paul P 111 og Short SA-4 blev vist sammen med filmen Blue Jay fra opbygningen af Thulebasen og en film om ferie i Tennessee, begge udlånt af den amerikanske ambassade.

Den næste filmsaften er blevet afholdt den 15. 12., hvor også luftmeldetjenesten i Odense deltog. Fra januar træder luftmeldetjenesten og Odense Flyveklub i et samarbejde m.h.t. filmsaftener og oplysning.

Teorikursus i Århus

Århus Flyveklub har i forrige måned afsluttet et teorikursus med det resultat, at tre elever bestod eksamen.

Samtidig har Århus Flyveklub gennemført et radiotelefonikursus under ledelse af overassistent S. O. Madsen, flyveradiotjenesten. 10 elever af 16 bestod den afsluttende prøve.

Begge kursus blev gennemført med støtte fra KDA (Motorflyveradet).

Nyt fra svæveflyveklubberne

Herning har på sin generalforsamling til formand genvalgt Verner Michaelsen, til kasserer I. C. Vistisen samt til bestyrelsen Sv. Michaelsen og Edith Overgård og nyvalgt Gunner Sørensen, Sv. A. Sørensen samt sekretæren H. Olesen, Vestergade 18, Hammerum, hvilket er klubbens nye adresse.

Polyteknisk Flyvegruppens årlige værkstedsfest var animeret som sædvanlig. Blandt de mange civile og militære svæveflyvere fra hele landet sås enkelte medlemmer af PFG.

Vejle har i 1954 foretaget 360 starter og overstået al skoling til og med c-diplom for sine medlemmer, hvorfor man er klar til ny tilgang.

Karup har i efteråret interesseret sig for skråntilflyvning og således været på Ulbjerg skrånten for at prøve den.

Distriktskonkurrencerne

Her er det manglende slutresultat for linestyring i 5. distrikt.

F: Jørgen Hansen (506) 297, S. T. Nielsen (506) 230. — G: Egon Madsen (506) 657, U. Olesen (508) 653, Per M. Petersen (506) 630. — H: Jørgen Hansen 97.

REDAKTION

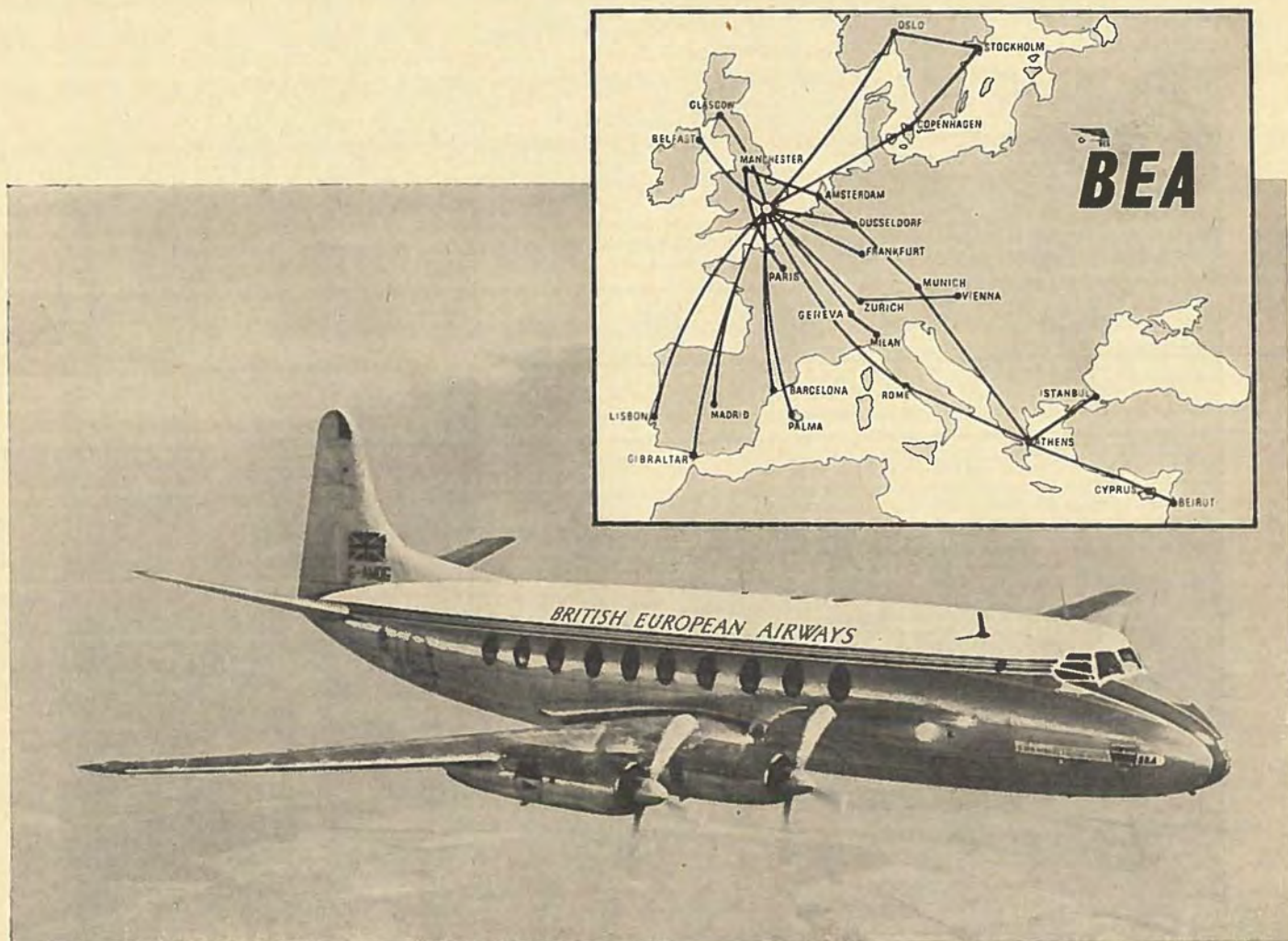
Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



Vickers Viscounts fly on Air Routes of the World



POWERED BY
ROLLS-ROYCE
DART
PROPELLER-TURBINE ENGINES

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND

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



SAS — først ad fremtidens luftveje



EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.

FLYV

28. ÅRGANG

—

FEBRUAR 1955

PRIS 75 ØRE



En Lockheed F-94C Starfire altvejrsgjager. Den er udstyret med Pratt & Whitney J 48 motor på 2840 kg reaktionskraft foruden efterbrænderen.

Bevæbningen består af 48 raketter. Elektronisk udstyr leder automatisk maskinen mod målet og affyrer raketterne.

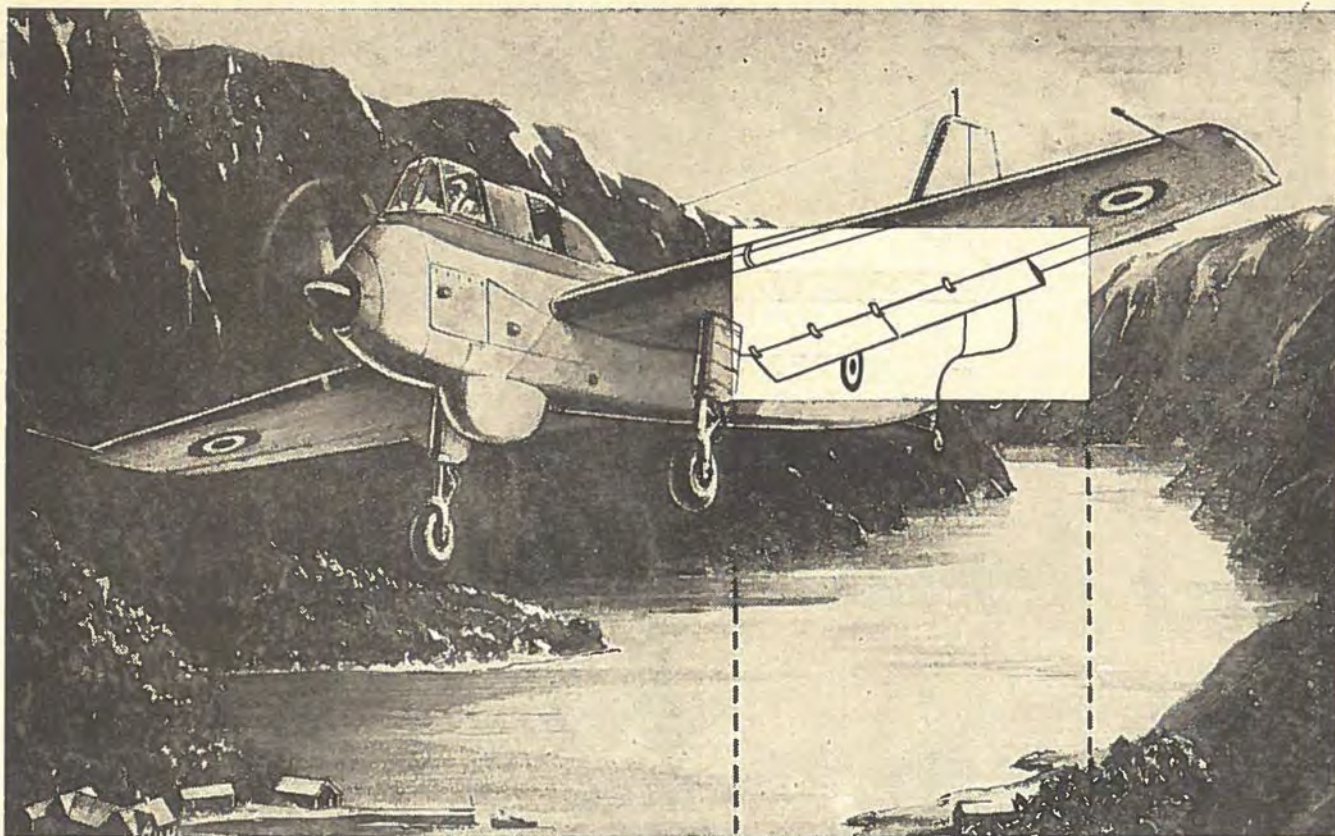
2

INDHOLD:

Prøveflyvning af deltaplaner ★ Dansk Luftfart Service ★ Oberst C. C. Larsen forlader flyvevåbnet ★ Skoling med to-sædet svæveplan ★ Erfaringer med radiostyrede modeller.

TYPENYT OG SKALATEGNING I DETTE NR.

Kyststrækninger – bevogtet af Seamew



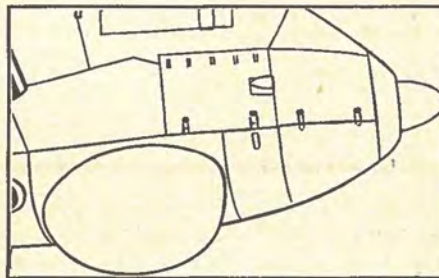
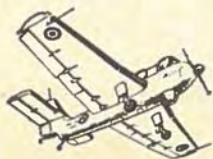
Seamew—en stærk økonomisk under-
vandsbaadsjager anvendelig i al slags vejr.
Saa snart en kort startbane er ryddet, er
SEAMEW kampklar. Luftbaaren paa et
øjeblik er den i stand til at udføre maritim
radarsøgen og bruge en række forskellige
vaaben med dræbende virkning for øje.
Billig i anskaffelsesudgifter og let at vedligeholde er den robuste SEAMEW bygget til
at tage imod stød med sit stærke landingsstel
og halehjul, der kan indstilles til to positioner.

Det store vingearreal er medvirkende til den
meget lave stalling og landings-hastighed-
og gør SEAMEW til en usædvanlig
enkel og manøvreduktig maskine at flyve.



Pilot og observator har fuldstændigt overblik ved
start, angreb og landing-et værdifuldt aktiv i
skiftende vejr.

The **Short** answer
is the **Seamew**



Radiopejlerens anbringelse sikrer fuld pejleeve i alle
retninger.

PRODUCERES I STORT ANTAL TIL ROYAL NAVY

Short Brothers & Harland Limited, Queens Island, Belfast, N. Ireland. De første flyvemaskinfabrikanter i verden.

FLYV

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

Nr. 2

Februar 1955

28. årgang

Der er noget forkert —

DET hændte forleden, at en mand, som hurtigst muligt skulle fra København til Kolding, ringede til et taxaflývningsfirma og bestille en maskine til omgående afgang fra København. Hans forbauselse blev noget stor, da flyveren fortalte ham, at det desværre ikke var muligt at flyve ham helt til selve Kolding by, fordi der ikke fandtes nogen brugelig — og godkendt — taxalandsplads i nærheden. Det nærmeste sted, der kunne landes, var i — Odense! Og det måtte passagereren finde sig i. Han måtte rekvirere en bil til lufthavnen ved Beldringe og benytte landevejen fra Odense til Kolding.

Kan vi være det bekendt i flyvningsens tidsalder?

Der må være noget forkert. Er det fordi vi mangler flyvepladser rundt om i landet? Hvis det er tilfældet, bør der i tide råbes »vagt i gevær«, inden danske byer afskærer sig selv for mulighederne for at følge med i tidens udvikling. Idag lider man tilstrækkeligt af en katastrofal mangel på parkeringspladser. Noget tilsvarende kan undgås for flyvemaskinens vedkommende, hvis der bare gøres noget i tide — enten på den ene eller den anden måde.

Der er måske nogen, der vil sige: »Vi venter, til helikopteren kommer, så behøver vi ikke de store pladser«. Hertil skal indvendes, at helikopteren aldrig helt vil kunne erstatte — langt mindre udrydde — flyvemaskinen. Men når der nu heller ikke er forudset nogen plads til helikopteren, hvad så? Så er vi lige vidt.

Prøveflyvning af deltaplaner

Avro-indflyveren Roly Falk giver interessante oplysninger om indflyvningen af delta-typerne Avro 707 og Vulcan



Avro's deltatyper: 698 Vulcan, 707 A, 707 B og forrest 707 C.

DEN første Avro 707 ensædede forsøgsflyvemaskine med deltavinge var udstyret med en Rolls-Royce Derwent motor, og den fløj første gang den 4. september 1949 fra Boscombe Down flyvepladsen. Flyveren var Eric Esler fra A. V. Roe. Luftfartøjet foretog fire flyvninger fra Boscombe Down og blev så fløjet til Farnborough for at deltage i årets flyveopvisning under SBAC-udstillingen i september måned. Under en prøveflyvning i slutningen af måneden havarede det imidlertid under anlægget til en landing og blev ødelagt. Flyveren omkom.

Efter at have undersøgt grundene til dette havari konstaterede Avro, at det ikke skyldtes den haleløse delta-konstruktion, og man fortsatte forsøgene med bygningen af to andre luftfartøjer: 707A til store hastigheder, og 707B til forsøg ved lave hastigheder. Begge blev udstyret med Rolls-Royce Derwent motor. Da den første 707 var gået tabt under en landing, bestemte man sig til at bygge typen 707B først for at kunne foretage indgående undersøgelser,

inden man byggede den hurtigere 707A. På dette tidspunkt, i 1950, blev jeg knyttet til firmaet for at foretage flyveprøverne med disse luftfartøjer.

Kun et enkelt forsøg.

I august 1950 blev 707B bragt til Boscombe Down for at blive samlet, og man håbede at kunne få den klar til deltagelse i SBAC's udstilling i september. Efter at man havde arbejdet dag og nat, blev luftfartøjet endelig klar til prøve sent om aftenen den 5. september. Skønt det var blevet mørkt, besluttede jeg mig alligevel til at foretage de første køreprøver, og banebelysningen blev tændt. Da jeg for anden gang kørte henad den brede, lange startbane, fik jeg så meget fart på, at jeg ikke alene kunne løfte næsehjulet, men i virkeligheden fløj nogle få meter. Nu var det imidlertid så mørkt, at alle videre forsøg måtte indstilles for den dag.

Den næste dag var vejrforholdene alt andet end ideelle, skyerne lå i 500 m, og det regnede. Jeg fandt imidlertid et lille



Avro Vulcan forfra. Spændvidde og længde er omkring 30 m.

terne i cockpittet, der viste, at der var gået noget i stykker. Jeg fortsatte med at kredse udenom flyvepladsen, alt imedens jeg bad dem om at sende en anden maskine op for at undersøge, hvad der var sket på undersiden af Vulcan'en.

Der blev travlt nede på jorden, de mange tilskuere løb frem og tilbage som forskræmte myrer; men hvad jeg selv angik, så fløj maskinen upåklageligt, og understellet manøvrerede tilfredsstillende, så jeg havde ingen grund til at være ængstelig. Inden ret længe var en Vampire og en 707 oppe hos mig, og de fløj begge tæt henunder mig for at se, hvad der var i vejen. Gennem radioen fik jeg at vide, at et stykke dårligt fastgjort dækplade bagved et af understelsbenene havde løsnet sig og var faldet af. Meddelelsen trøstede mig; jeg kredsede en omgang og landede. Selv om landingsafløbet er kort, benyttede jeg

ophold i vejret, kørte ud til start — og kom i luften. Det blev ikke til nogen lang flyvetur, den varede kun et kvarterstid, men jeg blev så begejstret for den måde, hvor på 707B lod sig manøvrere, at jeg sporenstregts ringede til A. V. Roe's direktør, Sir Roy Dobson, og til forsyningsministeriets repræsentant, Sir John Boothman, og bad om tilladelse til at demonstrere luftfartøjet under udstillingen på Farnborough. Jeg fik tilladelsen, fløj til Farnborough og landede med temmelig stor fart, som min anti-spind faldskærm heldigvis reducerede i nogen grad. Tilskuerne havde heldigvis ingen anelse om, at det kun var min anden landing med dette prøveluftfartøj, som de overværede.

Da den hurtige type 707A året efter blev prøveflyet, havde vi tilstrækkelig erfaring til fuldt ud at kunne stole på deltatyperne, og alle vore erfaringer kom senere vores store, nye Vulcan tilgode. Der blev også bygget flere 707-typer, bl. a. den to-sædede 707C.

Den første Vulcan.

Vi var nu nået hen i august 1952, og SBAC-udstillingen nærmede sig atter med raske skridt. På Avro's flyveplads ved Woodford arbejdede man ihærdigt dag og nat for at få den første Vulcan klar til prøveflyvning. Alle lige fra den administrerende direktør til den yngste arbejdsmand syntes at arbejde fire og tyve timer i døgnet, og efter adskillige genvordigheder lykkedes det endelig at få den klar den 30. august.

Vulcan'en er en stor flyvemaskine, og den var helt anderledes end alt andet i samme størrelse, der hidtil havde fløjet. Men mine erfaringer fra prøverne med 707-typerne gjorde mig tillidsfuld. Een hurtig køretur henad startbanen var tilstrækkelig til at stille mig tilfreds med hensyn til manøvrerevnen på jorden. Jeg ville gerne indskrænke køreprøverne til det mindst mulige for ikke at overanstrenge bremserne. Da jeg holdt i den ene ende af banen klar til start, lagde jeg mærke til nogle store flokke måger på jorden foran mig, og en vogn blev sendt ud for at jage dem væk, så der ikke skulle være nogen risiko for dem for enten at kollideres med vindspejlet eller komme ind i indsugningen. Jeg kørte et lille stykke — og så løftede luftfartøjet sig næsten umærkeligt, jeg var i luften, trak hjulene op — og steg til 3000 meter.

Jeg foretog nogle ganske få manøvrer for at prøve styregrejerne, og det var tilstrækkeligt under den første flyvning. Jeg gik ned, tog farten af, forberedte mig til landing og fældede understellet ned. Mens hjulene sænkedes, blev jeg kaldt op af flyveledelsen fra Woodford, som fortalte mig, at der var noget, som havde revet sig løs fra undersiden. Der var ingen af instrumen-



Til venstre ses den to-sædede Avro 707C, der som sine brødre er beregnet til forsøg, men som sikkert også kan blive til en træner til brug ved træning i deltapianteknik.

bremse-faldskærmen under landingen. Det plejede jeg at gøre under alle de første flyvninger med disse luftfartøjer, både for at skåne hjulbremsene og for at prøve faldskærmsmekanismen.

Kun een mand i cockpittet.

Lige fra konstruktionens første tilblivelse tilstræbte man at gøre betjeningen af Vulcan så enkelt som muligt, både på jorden og i luften. Cockpittet er derfor indrettet på en sådan måde, at den moderne flyvemaskines komplicerede instrumentudstyr er blevet indskrænket til det mindst mulige. Af den grund skønnedes det ikke nødvendigt, at besætningen under de første flyvninger bestod af mere end een mand. Der var i virkeligheden heller ikke anbragt mere end eet sæde i førerrummet. I visse kredse var man noget forbavset over

dette usædvanlige standpunkt; men da alle de kontrolhåndtag, der er nødvendige under flyvning, selv i tilfælde af nødsituationer, er anbragt indenfor flyverens rækkevidde, må man i så henseende sammenligne Vulcan'en med en ensædet flyvemaskine.

Der blev hurtigst muligt foretaget flere flyveprøver, og det foreskrevne antal flyvetimer blev tilendebragt så betids, at Vulcan'en kunne vise sig i luften under Farnborough udstillingen i 1952. I løbet af de få flyvetimer, som jeg havde forinden stævnet, havde jeg konstateret, at Vulcan'en var fuldt ud på højde med den standard, som vi måtte forvente efter prøverne med 707-typerne, og jeg tror, at alle, der overværede Vulcan-typens flyvning under Farnborough udstillingen, vil indrømme, at dens manøvreedygtighed var i en klasse for sig i sammenligning med andre luftfartøjer af samme størrelse.

Nøjagtigt eet år senere blev den anden Vulcan prototype færdig til prøveflyvning. Denne, som havde kraftigere motorer og flere forbedringer som resultat af erfaringerne med den første prototype, kunne yde mere, men dette kunne ikke demonstreres i lav højde. Af den grund blev der arrangeret en kombineret demonstration af seks Delta-flyvemaskiner. På den måde håbede man at kunne give et bedre indtryk af Vulcan'ens størrelse og fart. Det var i september 1953.

I september 1954 var Vulcan'en atter over Farnborough, og mon ikke det var den type, der virkede mest imponerende af samtlige deltagende luftfartøjer — på grund af sin størrelse, sin ejendommelige form og sine gode flyveegenskaber, der afsluttedes i en elegant landing — der mindede om et låg, der blev lukket ned.

Avro Vulcan på jorden. Prototypen havde først Rolls-Royce Avon motorer, men fik senere kraftigere Armstrong Siddeley Sapphire motorer. Produktionsudgaven udstyres med den endnu kraftigere Bristol Olympus.



DANSK LUFTFART SERVICE

NYT UDE OG
HJEMME

I serien om danske erhvervsflyvefirmaer hører vi lidt om Dansk Luftfart Service, rundflyvningen i Kastrup og de dårlige muligheder for taxaflyvning

ET af vore talrige mindre foretagender, der driver erhvervsflyvning, er Dansk Luftfart Service, Kastruplundgade 20, Kastrup, som ejes af driftsleder D. F. Valbjørn. Firmaet blev oprettet i 1948 ved køb af en Auster Autocrat OY-DPI fra Luft-taxa, og et årstid senere blev der anskaffet endnu en maskine af samme type, nemlig OY-DGY fra Fyens Flyveklub. Den er iøvrigt senere solgt igen.

Firmaet har efterhånden fået koncession på rundflyvning, taxa-, foto-, skole- og reklameflyvning, men beskæftiger sig fortrinsvis med rundflyvning. Herudover har Dansk Luftfart Service haft lejlighedsvis taxaflyvninger, lidt omskoling til Auster, skoleflyvning for opnåelse af B-certifikat (erhvervs-certifikat) samt foto- og reklameflyvning.

Nyordning for rundflyvning i Kastrup

Der er også andre firmaer, der flyver rundflyvning i Københavns lufthavn i Kastrup, og der er for nylig indført en ordning, hvor al rundflyvningen udføres i samarbejde mellem firmaerne Bjørn Andersen, Dams Aero, D.L.S. og Zone-Redningskorpset. Luftfartsdirektoratet har ønsket ordnede forhold frem for en alt for livlig konkurrence om kunderne, og det har man altså nu organiseret.

Det er et betydeligt antal mennesker, der hvert år flyver rundflyvning derude, og størstedelen af dem får ved denne lejlighed deres luftdåb. Rundflyvningen har stadig en mission med at gøre folk vant til at flyve, og den er derfor uden tvivl til gavn for luftfarten.

Priserne for rundflyvning er stadig 15 kr. for voksne og 10 kr. for børn.

Hvordan er det nu at flyve rundflyvning i en så travl lufthavn som Kastrup?

Hr. Valbjørn udtaler, at det naturligvis kun er muligt, når der er radio i maskinerne, og i visse travle tider kan der opstå vanskeligheder, da rundflyvningen må holde sig tilbage i forhold til den planmæssige trafik. Derfor indretter man sig på fortrinsvis at drive rundflyvning i de relativt trafiksvage perioder.

Rundflyvningspassagererne, der normalt får en flyvning på et kvarters tid, kan være heldige og få længere ture, hvis andre maskiner skal ned først — ja man kan komme ud for at få en tur på en hel time, hvis en hel flok jetmaskiner kommer og skal tages ned; men i det store og hele går det dog smertefrit at flyve rundflyvning i Kastrups tætte trafik.

Dårlige muligheder for taxaflyvning

Taxaflyvningen, som der for nogle år siden blev drømt store drømme om her i landet, har ikke store muligheder. Der må kun benyttes pladser, hvor der er flyve-

pladsledelse, og derved er der kun ganske få flyvepladser at flyve til. På Sjælland og Lolland-Falster er der ingen uden for København. På Fyn er der Odense lufthavn, og i Jylland er der nogle stykker.

Det bevirker, at af 50 forespørgsler bliver der kun een taxaflyvning, fordi kunderne ikke kan flyve tilstrækkeligt tæt på deres bestemmelsessted.

D.L.S. har været ude for at måtte flyve en kunde, der skulle til Kolding, til Odense lufthavn — til trods for, at der er en privat plads ved Kolding foruden den store militære plads ved Vandel i nærheden.

I et tilfælde for nogen tid siden, hvor en større maskine fik flyvevanskeligheder, befødrede fire små flyvemaskiner et fodboldhold til Århus, og derved kom de for resten ned kun to kilometer fra fodboldpladsen, da de små kunne bruge Kirstinesminde, mens den store ellers skulle have anvendt Tirstrup.

Det er for øvrigt ikke blot pladserne, det er galt med. Hr. Valbjørn udtaler, at vi også savner en billig 2-motors flyvemaskine med plads til 4 passagerer foruden føreren og med lav landingshastighed.

Den gamle Fokker

For to år siden omtalte vi, at Dansk Luftfart Service havde købt en gammel Fokker F VIIa billigt tilbage fra Sverige, hvor den havde fløjet nogle år, siden DDL skilte sig af med den. Hvad er der blevet af den?

Jo, den står stadig i Kastrup uden at være kommet i tjeneste, og det har kostet betydeligt mere end beregnet at få gjort den klar. Selve flyvemaskinen, hvis krop er af stålør og planet af træ, er i forbausende god stand, trods den er noget over 25 år gammel. Det er motoren, der har givet kvaler. Selv om man nu mener at have fundet årsagen, kan det være noget, inden den bliver bragt helt i orden — det afhænger af de økonomiske forhold.

Fokker'en skulle ellers stadig være velegnet til f. eks. rundflyvning og fragtflyvning, idet man kan anvende ganske små pladser.

Dansk Luftfart Service får sine eftersyn udført hos Skandinavisk Aero Industri og har ikke i den forstand haft faste piloter, fordi virksomheden er så udpræget sæsonpræget, at man ikke kan ansætte en pilot hele året rundt. Af denne grund er det da også hr. Valbjørns plan selv at få et B-certifikat for derved at opnå større personale-elasticitet.

For resten har Dansk Luftfart Service selv haft en teorisikole med et hold piloter, der skulle have erhvervs-certifikat; men der er for få elever til, at en sådan skole kan drives på sund forretningsmæssig basis.

PW

KZ 10 forulykket i England.

Den 29. december 1954 skete der et havari i Farnborough i England under en flyvning med en dansk KZ 10, som var til prøve på Royal Air Force's forsøgsanstalt. Flyveren, Flt. Lt. A. L. Favocette, blev dræbt.

På dette tidspunkt, hvor disse liner skrives, har det ikke været muligt at få noget at vide om årsagen til havariet. Skandinavisk Aero Industri er i besiddelse af en rapport, som siger god for typen, og hverken dette selskab, luftfartsdirektoratet eller flyvevåbnet har fået noget nærmere at vide.

Flyver får bøde

Luftkaptajn Hans Hesdorf, Kastrup, har ved retten i Hillerød vedtaget en bøde på 500 kroner for en fejlregning under en ambulanceflyvning udført med en af Zonens maskiner for et års tid siden. Hesdorf var rekvireret til en ambulanceflyvning til Læsø, men på grund af usigtbart vejr måtte han krese nogen tid over øen, inden han kunne lande. Han undlod at kontrollere sin benzinbeholdning, inden han atter startede fra øen medbringende en ældre kvindelig patient og et par af hendes pårørende. Da man nåede frem over Nordsjælland, slap benzinbeholdningen op, så man måtte foretage en nødlanding på en mark ved Lyngø.

Plan om Skovlunde-udvidelse

Københavns flyveplads i Skovlunde, der forøvrigt nu er blevet toldlufthavn, har som bekendt ved flere lejligheder vist sig at være for lille, og der har gentagne gange været tale om udvidelser.

Flyvepladsens bestyrelse arbejder for tiden på planer for en sådan udvidelse, og arbejdet foretages i samarbejde med luftfartsdirektoratet, der har vist en meget positiv og hjælpsom indstilling.

Når planerne er færdige, skal de forelægges Københavns magistrat, og man må så håbe, at de kan føres ud i livet. Herved vil Skovlunde i væsentligt højere grad end nu kunne aflaste Københavns lufthavn i Kastrup, hvad der nok kan tiltrænges.

Astronautisk kongres i København

Som tidligere omtalt afholdes den 6. internationale astronautiske kongres i år i København. Tidspunktet er fastsat til dagene 1. til 6. august.

Hovedvægten vil blive lagt på foredrag om forberedelserne til den ubemandede observationsraket, der skal kunne kredse omkring jorden, herunder rumfartens juridiske sider.

I anden række kommer foredrag om bemandede raketter, om en kunstig drabant til jorden samt om rejser til månen, mars og lignende.

Falck flyver Aalborg-Göteborg

Den 12. januar åbnes en vinterrute mellem Aalborg og Göteborg. Det er Göteborg-Frederikshavn-linien, der har chartret Falck's de Havilland Dove til to dobbeltture fire gange om ugen, indtil skibsruten atter åbnes i marts.

Oberst C. C. Larsen er fyldt 62 år

En af dansk flyvnings pionerer både med hensyn til militær og civil flyvning

FOR en oberst er 62 år den ubønhørlige aldersgrænse, og det har bl.a. medført, at en af dansk flyvnings gode pionerer, chefen for østre flyvebasiskommando, oberst C. C. Larsen, har måttet forlade flyvevåbnet med udgangen af januar måned.

Men alle, der kender obersten, ved til al held, at dette ikke er ensbetydende med, at han også siger farvel til interessen for flyvning. Det gør han heldigvis ikke. Dertil er hans tilværelse, hans liv og hele hans interesse altfor nøje forbundet med flyvningens udvikling, dens væsen og dens fremtid.



Oberst C. C. Larsen, der nu har forladt flyvevåbnet.

Oberst C. C. Larsen er født den 14. januar 1893 i Selsø sogn, hvor faderen var møller. Som syvårig kom han ud at tjene, blev senere mejerist, og i 1912 blev han soldat i København. Det ændrede hans tilværelse. Han blev inde. Han blev sergent, og da han for anden gang søgte, blev han optaget som elev på hærens flyveskole den 3. januar 1919 (sammen med bl.a. kaptajn A. P. Botved og den senere luftkaptajn Sv. Steinbeck). Han blev militærflyver samme år og var i 1920 til videreuddannelse i den franske og italienske hærs flyvevæsen.

C. C. Larsen fortsatte sin militære løbebane, og han fik en karriere af en enestående art. Den blev i korthed følgende: Udnævntes fra sergent til overofficiant, tog i 1925, da han var 32 år, en fin studentereksamen, ved indførelsen af hærordningen af 1932 udnævntes han fra overofficiant til kaptajn af linien, blev i 1941 oberstløjtnant

og i 1945 oberst. I årene under krigen havde C. C. Larsen lært russisk, og det kom ham tilgode, da han senere — efter at have afsluttet sin tjeneste som chef for modstandsbevægelsens region III — blev luftattaché ved det danske gesandtskab i Moskva. Efter sin hjemkomst fra Rusland i 1948 blev han ansat som chef for flyveskolen, og i 1951 blev han chef for den nyoprettede østre flyvebasiskommando.

I en længere årrække var C. C. Larsen tjenstgørende ved flyveskolen, det var fra 1925 til 1935, og hans virksomhed som flyvelærer og leder af den praktiske uddannelse i flyvning blev til et uvurderligt gode, både for dansk militærflyvning og for dansk civilflyvning, idet mange af C. C. Larsens elever senere overgik til civil virksomhed og blev luftkaptajner i S.A.S. Og det var ikke blot flyvemæssigt, men også menneskeligt, at hans retlinede karakter og pædagogiske egenskaber satte sit varige præg på eleverne.

I virksomhed som trafikflyver

Lige fra sit allerførste år ved hærens flyveskole fik C. C. Larsen lyst til »at ville gøre noget« for flyvningen, og det førte gennem årene til et overmåde frugtbart samarbejde med den civile flyvning, hvorved C. C. Larsen ikke blot supplerede sin egen færdighed i praktisk flyvning, men hvor den civile flyvning også fik gavn af hans store erfaring og sjældne dygtighed som flyver.

Da Dansk Luft Rederi i årene 1919—1923 var i virksomhed på Lundtofte Flyveplads, var C. C. Larsen en af dets flyvere. Da Det Danske Luftfartsselskab den 15. september 1920 åbnede sin rute mellem København og Hamborg — den første danske rute med landflyvemaskiner — var det C. C. Larsen, der sad i førersædet på den første maskine. Ruten blev gennemført til den 31. oktober samme år, og C. C., der havde orlov fra hærens flyveskole, fløj ruten på skift med løjtnant Carl Erlind.

I en periode i 1925 var C. C. Larsen igen i virksomhed som trafikflyver, idet han (tillige med kaptajn A. P. Botved) fløj for det daværende Dansk Lufttransport på ruten København—Berlin—Dresden.



Den fine formation af fem Fokker CV, som sejrede ved den internationale konkurrence i Zürich under ledelse af daværende overofficiant C. C. Larsen.

Sejrherre i Zürich

1932 blev et stort år i C. C. Larsens flyvekarriere. Der blev afholdt et stort internationalt flyvestævne i Zürich, og Danmark deltog i en konkurrence for militære formationer. Der var fem hold ialt: to svejtsiske formationer af fem censædede Dewoitine D.26 (300 hk Wright motor), een svejtsisk formation på fem Dewoitine D.27 (500 hk. Hispano-Suiza motor), een fransk formation på fem to-motorede Lioré (2 Jupiter 420 hk), og den danske formation på fem Fokker C.V. (440 hk Jupiter motor).

Den danske formation var blevet trænet af og førtes af C. C. Larsen (de øvrige flyvere var H. Wolff, E. Lørum, J. Malmose og C. Sandquist). Kampen om mesterskabet var hård, men støt og roligt og med beundringsværdig præcision gennemførte den danske formation sine manøvrer, og resultatet blev en sejr for de danske farver. C. C. Larsens hold blev placeret som vinder, og han modtog derved den velfortjente løn for et energisk gennemført, månedlangt træningsarbejde.

Ivrig deltager i flyveopvisninger i Danmark

I trediveerne blev der afholdt nogle store flyveopvisninger herhjemme, og i flere af disse en formation Tiger Moth fra Hærens Flyvetropper. Træningen var forgået under C. C. Larsens ledelse, og det var også ham,



Daværende sergent C. C. Larsen gør klar til indvielsen af København-Hamburg-ruten den 15. september 1920. Denne første DDL-rute med landflyvemaskiner udgik fra Kløvermarken. Maskinen er en de Havilland DH-9.

der førte formationen, når den blev repræsenteret for publikum. Når både hærens flyvetropper og marinens flyvevæsen deltog i disse flyveopvisninger, skete det for at yde en håndsrækning til det arbejde, der fra civile organisationers side blev gjort for at fremme interessen for flyvning i den danske befolkning. C. C. Larsen var en drivende kraft i dette samarbejde. Han trænede sine formationer op til at yde det bedste, og de fem Tiger Moth fra opvisningen i Kastrup i sommeren 1933, de ni fra Kastrup i 1934 og de ni fra Ålborg i 1938 har alle gjort deres meget væsentlige til, at de vældige tilskuerskarer måtte erkende, at flyvemaskinen var blevet et driftssikkert og manøvre-dygtigt transportmiddel.

Reddet sig med faldskærm

Som chef for 5. eskadrille foretog C. C. Larsen indflyvningsprøver med de nybyggede rekognosceringsmaskiner af typen Fokker CVe (med Bristol Pegasus motor). Under en flyvning med »R-45«, hvor det drejede

sig om at prøve maskinen i spind, viste det sig at være umuligt at få den ud af spindbevægelsen. Prøven var blevet påbegyndt i 2000 m, og i ca. 500 m sprang C. C. Larsen ud med faldskærm og havnede i Øresund ca. 1 km fra land.

Som et led i sit arbejde for flyvningens vel har C. C. Larsen omfattet foreningen »Danske Flyvere« men særlig interesse, og han har i mange år ydet en fremragende indsats for foreningen, først som kasserer og senere som generalsekretær. Danske Flyvere er ham en stor tak skyldig.

C. C. Larsen har gennem årene vundet sig mange venner, og det skyldes bl.a. hans retlinede karakter og hans gode, sunde menneskekendskab, og alle disse vil sende ham en tak for alt, hvad han har betydet for dansk flyvning i en lille menneskealder, og de vil ledsage denne tak med et ønske om, at det også i fremtiden må blive muligt at høste gavn af hans mangeårige flyvemæssige erfaringer.

Vældig udvidelse af den amerikanske hærs helikopterstyrke

SOM led i et moderniseringsprogram, der i løbet af 57 måneder skal øge hærledelsens flyvestyrker i meget betydelig grad, vil hærens helikopterstyrker bl. a. blive udvidet til det seksdobbelte. Desuden vil hærens flyvevæsen få en meget stor forøgelse af antallet af sine maskiner til artilleriobservation, forbindelsestjeneste, rekognoscering, luftfotografering, transport af materiel og personel og til ambulanceformål.

Hærens flyvevæsen råder i øjeblikket over 3.300 flyvemaskiner

Erfaringerne fra Korea og den 2. verdenskrig har resulteret i, at den amerikanske hær i dag råder over en ret stor luftstyrke. Antallet af flyvemaskiner omfatter 3.300 flyvemaskiner foruden de ca. 600 lette flyvemaskiner, som er tildelt National Guard. Tilstedeværelsen af disse flyvemaskiner giver de jordbundne tropper en meget stor bevægelighed og handlefrihed.

Nu vil man lægge megen vægt på opbygningen af en stor helikopterstyrke til brug for hæren. I øjeblikket råder denne over ca. 200 helikoptere, og de fleste af disse er tildelt seks hær-transportkompagnier (som hver har 21 last-helikoptere og to helikoptere til andet brug), medens de resterende helikoptere er fordelt mellem hærens 17 divisioner.

1.200 helikoptere i 1959

Midt i 1959 skulle hærens helikopterstyrke være kommet op på 1.200 luftfartøjer. Tolv lastbatailloner (36 kompagnier) vil få 756 last-helikoptere og 72 til andet brug. Desuden vil 26—28 helikoptere og 16 flyvemaskiner blive tildelt hver af hærens divisioner. Yderligere vil 16 enheder udenom divisioner (såsom tunge kampvognsbatailloner og stabskvarterer) få tildelt helikoptere og flyvemaskiner i begrænset omfang.

Denne meget store udvidelse af hærens luftstyrke er blevet vedtaget efter en nøje gennemgang af helikopterens anvendelse under den sidste verdenskrig og kampene i Korea. Flyvere fra hærens flyvevæsen gennemførte ca. 500.000 flyvetimer, under hvilke de foretog ca. 140.000 rekognoscerings- og artilleriflyvninger. Derudover foretoges en mængde forbindelsesflyvninger.

Under kampene i Korea transporterede helikopterne over 16.000 sårede fra slagmarkerne, og hundrede af soldater og mange hundrede tons forsyninger blev transporteret over vanskelig fremkommelig terræn.

En regimentschef udtalte bl. a., at hans luftfartøjer satte ham i stand til at »se mere i mindre tid end det ville have været muligt for seks dygtige, jordbundne observatører anbragt langs med regimentets front«. En anden sagde, at anvendelsen af eet af disse luftfartøjer »gjorde det muligt for ham at undvære 20 jeeps fra forbindelsestjenesten på landevejen«.



Udnævnelser:

Fra den 1/12 1954 at regne er kontraktansat ingeniør, cand. polyt. E. Agdrød udnævnt til ingeniør i forsvarrets 3. lønningsklasse a i flyvevåbnet og de kontraktansatte ingeniører, cand. polyt. P. H. Nielsen og cand. polyt. E. H. Søndergård udnævnt til ingeniører i forsvarrets 4. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

De kontraktansatte materielforvaltere Or-la Salvesen og A. M. L. Petersen er ansat som materielforvaltere i forsvarrets 11. lønningsklasse i flyvevåbnet fra den 1/11 1954 at regne.

De kontraktansatte konstruktører O. H. Haugsted og P. A. Lystrom er ansat som ingeniører i forsvarrets 7. lønningsklasse i flyvevåbnet fra den 1/11 1954 at regne.

Følgende kaptajnlejtninger er udnævnt til kaptajner i flyvevåbnet: H. Birkelund, G. L. Reimer, P. Thorsen, N. Lund og O. Krarup.

Følgende overfenriker er udnævnt til flyverlejtninger af specialgruppen: C. M. F. E. Christensen, H. G. Hansen, E. J. Jensen, Aa. A. F. Larsen, E. F. F. Jensen, A. Olsen, J. G. Hansen og N. G. Nielsen.

Flyveulykken ved Møldrup

Den 20. december forulykkede en Gloster Meteor 7 ved Møldrup i nærheden af Hobro. Føreren, flyverlejtant 2 af reserven Hans Christensen fra Herning, samt menig B. N. Jensen blev dræbt. Samtidig nedfaldede en ledsagende Meteor 4 ved Skørping Holme, og dens fører har ifølge pressemeddelelser forklaret, at maskinerne var fløjet gennem et meget hårdt uvejr.

* * *

Flere F-84 G til Danmark

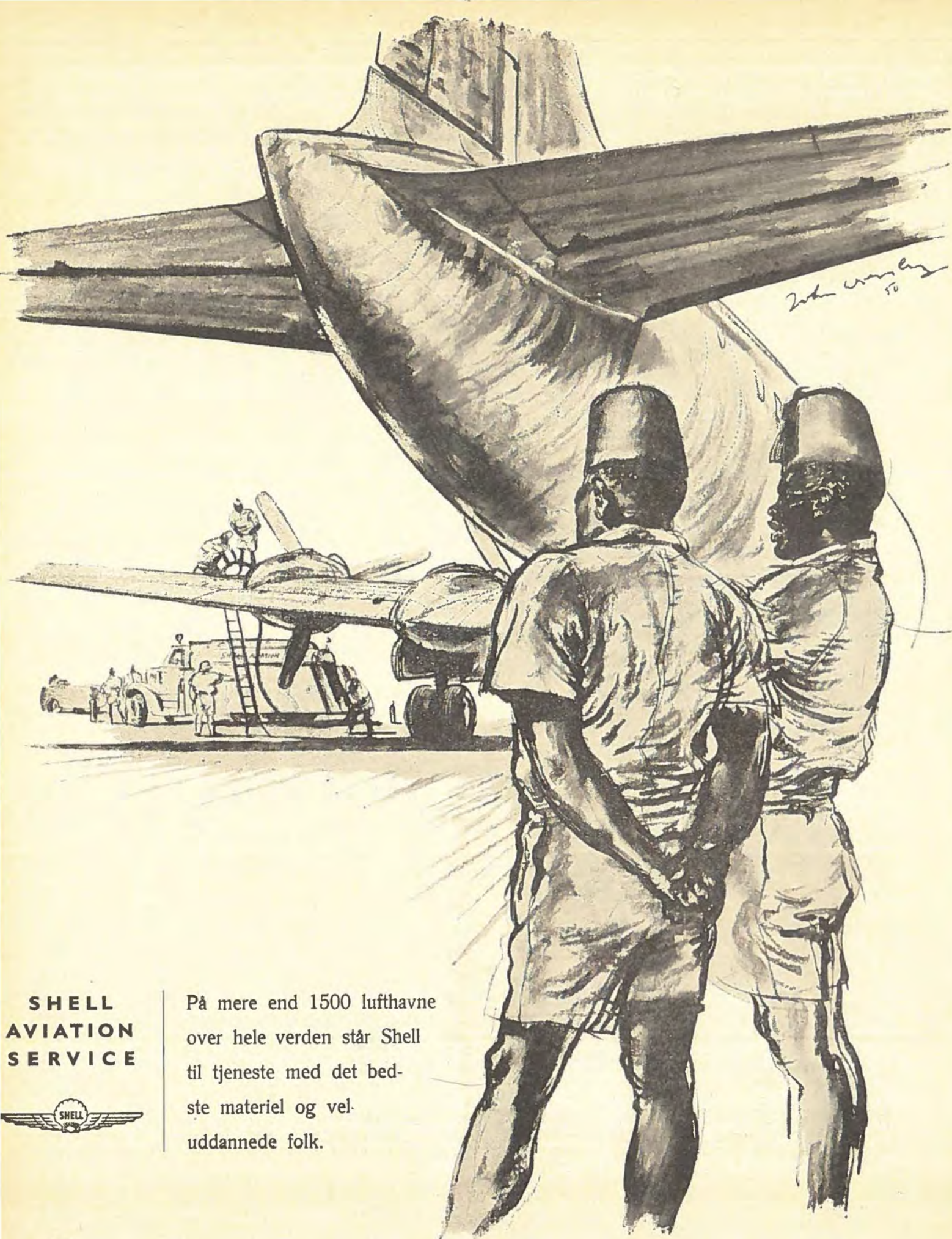
Ifølge meddelelser i danske og udenlandske blade arbejder man indenfor NATO på at skabe større ensartethed i de forskellige medlemslandes styrker af jetjagere, idet man gerne ser så mange ens luftfartøjer som muligt inden for samme land og region.

Som følge deraf vil Danmark få en stor del af de F-84G, som i øjeblikket udgør støtstedelen af Hollands jagerstyrke, og som også danner kernen i det danske flyvevåben. Det er meningen, at Holland sammen med de andre lande i NATO's centralregion i fremtiden hovedsagelig skal have F-84 F, den nye type med de pilformede vinger, mens Danmark og hele NATO's Nordregion skal have F-84 G.

I det nye år vil der også tilgå Danmark en eskadrille Hawker Hunter jagere, som skal erstatte Meteor'erne.



Hawker Hunter udstyres nu også med ekstratanke under planerne, hvorved typens aktionsradius øges betydeligt.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.

TRAFIKFLYVENYT

SAS i 1954

I de 12 måneder fra oktober 1953 til oktober 1954 har SAS fløjet med 707.829 passagerer. Det svarer til en stigning på 6 % i forhold til året før. SAS-maskinerne fløj 33,4 km, eller ca. 5 % mere end det foregående år.

Største år for BEA

Året 1954 har været det hidtil største i BEA's historie, idet tallene viser, at selskabet har befordret 1.825.000 passagerer, mere end 14 mill. kg fragt og ca. 7 mill. kg post. Dette er en stigning på ca. 18 % i forhold til 1953. Det økonomiske resultat er blevet forbedret med ca. 20 mill. kr. i forhold til det foregående år.

Trafikresultater for KLM

KLM's trafikresultater for 1954 har været følgende (tallene i parentes gælder for 1953): Antal flyvekm. ca. 57,1 mill. (48,8 mill.), flyvetimer 166.900 (146.400), passagerer 681.000 (600.000) og heraf 434.000 på turistklasse (283.000), fragt 17,99 mill. kg (14,99 mill. kg) og post 2.200.000 kg (2.196.000).

KLM har investeret 490 mill. kr. i flyvemateriel

I de 35 år KLM har eksisteret (1919—1954), har selskabet købt ialt 316 flyvemaskiner til en samlet værdi af ca. 490 mill. kroner. Før den 2. verdenskrig var der blevet købt 143 flyvemaskiner, som tilsammen havde kostet 28 mill. kr., og i de 9 år efter krigen har man anskaffet 173 flyvemaskiner til en samlet værdi af 462 mill. kr.

Før krigen blev der investeret ca. 1,3 mill. kr. om året i nyt flyvemateriel; i efterkrigs-årene er dette tal steget til 5,1 mill. kr.

KLM har gennem årene købt flyvemaskiner og tilbehør i Amerika for ialt 85 mill. kr.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup

Tallene for december 1954:

Ank. passagerer på rute..	10.841
Afg. " " " "	9.795
ialt	20.636
Transitpassagerer 2 x 11.776	23.552
Andre passagerer	454
Total	44.642

Totaltallet for december 1953 var 35.259, hvilket svarer til en stigning på 26,6 %.

Tallene for hele året 1954:

ank. passagerer på rute..	168.557
afg. " " " "	161.263
ialt	329.820
Transitpassagerer 2 x 167.062	334.124
Andre passagerer	39.948
Total	703.892

Før året 1953 var totaltallet på 657.147, hvilket vil sige, at stigningen har været 7,1 %.

Throne-Holst på besøg

Efter hvad der fremgår af dagspressen, har der den 13. januar været afholdt et pressemøde i København med den nye administrerende direktør for SAS, Henry Throne-Holst. Da FLYV ikke var inviteret med til dette pressemøde, må vi desværre nøjes med at konstatere, at det har været afholdt.

Helikopterruter i England

Den 1. juni 1950 begyndte BEA at anvende helikoptere på en rute mellem Liverpool og Cardiff (vistnok verdens første helikopterrute). Året efter oprettede BEA en anden helikopterrute mellem London og Birmingham, og den 15. juni forrige år åbnedes en tredje rute mellem London og Southampton. I indeværende år introducerer BEA en ny rute, som kommer til at gå mellem London Airport og The South Bank ved Waterloo AirTerminal. På denne rute er det tanken at anvende de noget større Westland Sikorsky helikoptere.

BØGER

Nu kom meteorologibogen!

„Meteorologi for Flygere“ af Petter Dannevig. (Aschehoug, Oslo 1954). 224 sider. Pris kr. 19.85.

Nordmændene, som gennem flere generationer har høvet sig som en førende nation inden for meteorologien, har nu bragt en virkelig god bog om flyvemeteorologi på markedet. Det er et grundigt værk, som behandler faktisk alle problemer, som en privatflyver kan tænkes at komme ud for.

De enkelte kapitler er opstillet således, at de kan læses selvstændigt og således, at rene teoretiske afsnit med tilhørende formler kan springes over, uden at det ødelægger sammenhængen. Som lærebog ved meteorologi-undervisningen for privatflyvere vil den kunne bruges, selv om en del overspring vil være nødvendige, især i afsnittene om observationsinstrumenterne og om klimaet. — Til gengæld må det hilses med glæde, at man i denne bog, som i de moderne engelsksprogede værker, finder det afsnit om den generelle cirkulation, som er så vigtigt for forståelsen af luftmassebegrebet.

Lidt flere og i visse tilfælde bedre illustrationer var ønskeligt, og endnu et hjertesuk — hvorfor ser man så sjældent oversigtsskemaer over de vigtigere emner i meteorologibøger? Et skema er rart at have, når man den sidste aften før en teoprøve vil have et hurtigt overblik over stoffet. — Til danske læsere bør tilføjes en advarsel af sproglig karakter: der er visse norske fagudtryk, som også findes i dansk med en lidt anden betydning — især vindstyrkebetegnelserne er lumske. Må anmelderen yderligere, rent personligt, minde danske læsere om, hvor smukt norsk kan lyde, når det tales rigtigt; man er tilbøjelig til at glemme det, når man stilles over for de norske retskrivningsprincipper!

Alt dette er jo kun småting. Lad os håbe, at dette nye solide værk, på et for alle danske forståeligt sprog, kan blive ophøjet til privatflyverens grundbog i meteorologi.

H.H.

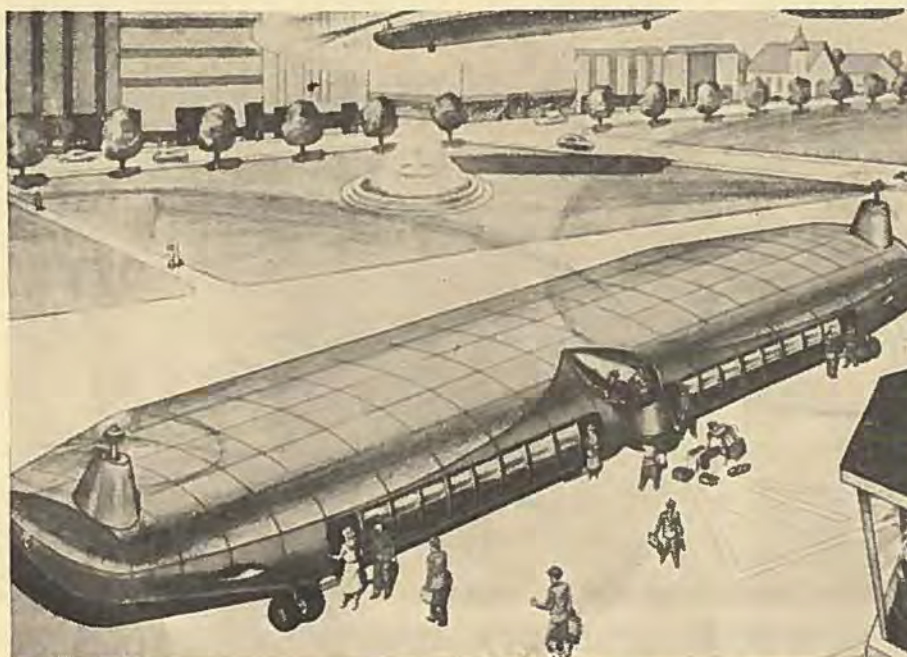
* * *

„Aircraft of the 1914—1918 War“ af O. G. Thatford og E. J. Riding. Forlag: Harleyford Publications, England. Pris 42 sh.

Det er en bog, som ganske givet vil interessere mange af FLYV's læsere. I sin oprindelige udgave udkom den allerede i 1946, men den foreliggende 1954-udgave er blevet suppleret med mange typer og tegninger, således at de, der søger oplysninger om typer fra krigsårene 1914—1918, virkelig kan få tilfredsstillet de fleste af deres ønsker.

1954-udgaven, som er på 234 sider, indeholder 80 helsides tegninger og 234 fotografier. Den omfatter engelske, tyske, franske, italienske og amerikanske flyvemaskiner. Når der ikke er russiske typer imellem, skyldes det den omstændighed, at det for størstedelen var franske typer, som blev anvendt til rutinearbejdet på østfronten.

Oplysningerne om hver enkelt type er meget fyldige, og foruden data om vægt, ydelser, motorstyrke og bevebningsfortæller de også om den pågældende types operative „historie“. De mange 3-plans tegninger er udført i størrelse 1 : 72.



Bell Aircraft Corp. arbejder på ovenstående usædvanlige projekt til en helikopter, som har passagerer, motorer og brændstof anbragt i en slags bærepalan i stedet for i en krop. Luftfartøjet har to motorer, to rotoror og plads til 30—40 passagerer.

Ny epoke for svæveflyningen:

Skoling med det tosædede svæveplan SPECHT



Formanden for Havdrup Svæveflyveklub, biografejer Ejvind Nielsen, der også er næstformand for svæveflyverådet, redegør for klubbens erfaringer med nyhvervelsen Specht. Havdrup-klubben er den første civile klub, der skoler med tosædet svæveplan. I år følger Aviator efter — og måske flere.

DA mange har spurgt os, hvorledes det går med vort nye »flyvetøj«, har vi nedkradset følgende og håber, klubberne må få fornøjelse af det.

Efter mange kvaler med papirer, indregistrering og færdiggørelse af planet kom vi endelig igang med flyvningen d. 28. maj. De første starter var hovedsageligt tilvænnings- og skolestarter for klubbens 2 EK-instruktører med bistand af Bent Halling og K. H. Rasmussen (hvis klubberne spekulerer på overgang til 2-sædet skoling, så sørg snarest muligt for at få DK-instruktører; vi mistede mange gode skoledage i juni, fordi dette forhold ikke var bragt i orden).

Vi kom derfor først igang med virkelig skoling indenfor klubbens egne rammer omkring d. 1. august, og trods det mest elendige svæveflyvevejr i mands minde har vi på ca. 19 dage gennemført 450 starter, heraf 290 rene skolestarter, 130 træningsstarter, 30 flyvninger med passive medlemmer.

Det er svært som EK-instruktør pludseligt at sidde med uerfarne elever i forsædet og skulle give dem maximum uddannelse på minimum af tid og samtidig have sikkerhedsfaktoren i orden; det kræver sin mand 100 % og mindst 2 DK-instruktører i hver klub.

Vi uddannede 2 DK-instruktører i juni, lå stille i juli på grund af Vandelskolen, og fra 1. august til nu har vi overskølet 5 elever til Baby. 4 af disse havde B-diplom fra 1953 og har fået C efter 35 til 40 starter på VEX.

Babyomskoling i lukket plan med bundkobling

1 elev begyndte først at flyve i juni, fik 24 2G-starter på Vandel i juli, og blev efter yderligere 32 starter på Specht overskølet på Baby; for alle fem gælder det, at de fra og med første omskolingsstart har fløjet Baby med bundkobling og lukket hætte.

Nr. 5 havde aldrig nogensinde fløjet solo!

Samtlige overskolingsstater forløb så fint, som vi aldrig før har set. En af eleverne fløj i start nr. 2 ialt 22 min., han havde kort forinden, samme dag og sammen med instruktøren, været i luften med Spechten i 22 min.

Fremskridtet i forhold til EK-skoling er så umiddelbar indlysende, at alle kommentarer turde være overflødige.

Vore øvrige elever består dels af værnepligtige, der sjældent kan komme, dels af

elever med B-diplom opnået på SG.38 i 1953; enkelte af disse har svært ved at lære at flyve og hører til den kategori, for hvem det ved EK-skoling næsten altid lykkes at havarete et plan eller to, og som i givet fald kan blive forfærdeligt dyre medlemmer for klubben; denne fare er reduceret med 99 % ved EK-skoling med VEX, fordi vi ikke slipper eleverne, før de virkelig kan beherske planet. Herudover har vi haft tilgang af helt nye folk, der aldrig har fløjet før, og hvis vejret ikke havde været så elendigt, ville vi uden al tvivl have gennemført yderligere 4 C-diplomer og 5 DK-A og B, og dette vel at mærke med folk, der satte sig op i køen første gang for et halvt år siden.

Øget medlemstal og bedre økonomi

Så vil man selvfølgelig spørge, hvad dette har betydet for klubben, og svaret er, at vi har forøget vort medlemstal fra 13 til 22 og dermed forbedret vor økonomi betydeligt, at vi skolede i 1953 ca. 420 SG.38 starter uden en øre i overskud, men på 5 måneder i år har vi med VEX haft et overskud på 800 kr., der alle er brugt til renter og afdrag; dette sammenlagt med det forøgede kontingent er årsag til, at vi siden anskaffelsen har reduceret gælden på planet med 1500 kr., hvortil kommer en opsparat benzinafgift på ca. 450 kr. Vi vil gerne senere fremkomme med et nøjagtigt regnskab; men vi kan allerede nu se, at købet af Specht'en er det klogeste, vi til dato har foretaget os til sikring af klubbens drift og fremtid.

Hvorledes er så apparatet at have med at gøre?

Vi har lavet en transportvogn til den (kan også bruges til Baby), idet vi, før vi kan flyve, må transportere vort materiel undertiden helt op til 14 km (lykkelige de klubber, der bor ved en rigtig flyveplads!).

Vi kan samle VEX på 12 min. og skille den på 6; hvis hoved og stræberbolte blev ændret fra skrue til splitbolte, kunne det gøres endnu hurtigere; samlet på jorden kan 3 mand let transportere den.

Planets egenskaber

Ved optræk i bundkobling med 2 mand er den ikke væsentligt tungere end en Baby, og ved en wirehastighed på 80 km/t, stiger den 10—12 m/sek. Forøges hastigheden til 90 km/t, kan den stige 18 m/sek.

Vi har ved Bf. 5 med 900 m wire haft udkoblingshøjde på 500 m; i stille vejr med 800 m wire har udkoblingen været 275 m — 300 m.

Den synker ca. 1 m/sek. ved 60 km/t; men på marsch med 100 km/t synker den kun 1½ m/sek. (meget lig Gövier), og i modvind er den meget bedre at nå pladsen med end en Baby.

Dens manøvre evne er meget lig Baby's, kun skal man bruge kraftigt sideror. Den ligger fint i kurver og staller meget blidt; man kan f.eks. næsten ikke mærke et wirebrud, idet den selv retter sig over i normal flyvestilling, uden at pinden skal frem. Den er let at tage ud af spin, falder ca. 75 m efter 1½ omgang med 120 km/t., den ryster ganske svagt, hvis den flyves urent ved 70 km/t., navnlig i termik; ved forøgelse af hastigheden forsvinder vibrationerne.

Mindste synk opnås ved 65 km/t. og bedste glidetale ved ca. 75 km/t. Bremsklapperne, der kun sidder på oversiden af planerne, virker næsten som Baby's; kun skal man som følge af, at afrivningen sker på oversiden, trække pinden lidt tilbage samtidig med bremsen; læreren kan fra bagsædet uafhængigt af eleven trække bremsen ind.

Den sideglider fremragende, men skal tages op i god tid, fordi den har tilbojelig-hed til at tabe meget højde ved overgang til normal flyvestilling. Den er let at lande, har ret langt afløb, men kan bremses på meden eller haleslæberen; man kan i aflo-bet let svinge den 180° rundt mod start-stedet.

Samtaler mellem elev og lærer er let og ubesværet, og instruktøren opdager hurtigt, hvorledes man giver eleven indtryk af selv at flyve.

Udsynet fra forsædet er som Baby's; men fra bagsædet er det svært at se eventuelle termikmuligheder lige over planet, ligesom udsynet til siderne begrænses stærkt af planerne under kurvning.

Ifølge vore erfaringer regner vi med at kunne gøre en elev færdig fra EK-B til C-prover på Baby med ialt 30—35 starter; helt nye elever skal have 50—70 starter for overskolingen; til gengæld nærer vi overhovedet ingen betænkeligheder ved at give dem bundkobling og lukket hætte i første solostart, så meget ligner Specht og Baby hinanden.

Lær af vore erfaringer

Alt dette lyder jo såre skönt; men alting har jo også en bagside, så hvis man påtænker at købe 2 sædet skoleplan, så læg mærke til følgende:

Sørg for, at papirerne er i orden (typegodkendelse, trimningsplan, m.m.), at planet er beklædt med birketræsfiner og ikke med bøg (det slår sig frygteligt af fugtighed), at stålrorene er konserveret ordentligt, og landingshjulet er velsmurt, dette gælder også navnlig rorkanalerne til wireudløseren.

Af særlige ting savner vi trimklap til højderor samt hjulbremse.

Vi har efter uheld ved de første starter ombyttet den forreste støddæmperfjeder med gummiklodser, efter tegninger godkendt af luftfartsdirektoratet; det vil dog ikke være

Ny epoke for modelflyvningen:

Første erfaringer med radiostyret flyvemodel

Modelflyverådets formand, lektor J. Holm Jørgensen, fortæller om, hvordan man flyver med radiostyrede modeller uden at have begreb om radio



Modellen Electra som ny, med ED 2 cm³ motor. Modtageren ophængt horisontalt i gummibånd. Sideroret er kun 90 × 15 mm.

DA jeg blev anmodet om at skrive lidt om mine erfaringer med radiostyring, var min første tanke, at jeg vidste alt for lidt om emnet til at kunne vejlede andre. Men straks efter faldt det mig ind, at jeg vist alligevel kunne gøre lidt nytte — på to fronter.

Først er der jo det, at jeg ikke har begreb om radioteknik. Ja, det skal naturligvis ikke forstås sådan, at jeg betragter

nødvendigt, hvor man har en jævn og glat landingsbane.

Man kan også spørge, om de enkelte medlemmer så er tilfredse med denne udvikling, og svaret er i det store og hele »ja«.

Selvfolgelig vil en intensiv skoling med 15 elever, som vi har haft, gå ud over Babyflyvningen, og efterhånden, der kommer flere og flere på Babyen, vil kravet komme om endnu et plan; nogle vil vel også synes, at de får for lidt flyvning for deres penge, navnlig når flere har lært at flyve termik; men Specht'en kan også flyves solo med ligeså stor fornøjelse som Baby, og efter erhvervelsen af S bliver kapaciteten fordoblet, når 2 S-flyvere tager en tur sammen.

Skulle det imidlertid gå således, at kravet om flyvning i tilstrækkelig mængde ikke kan tilfredsstilles med 1 Specht og 1 Baby, så vil sammenholdet, kammeratskabet og ofervillien mellem klubbens medlemmer sikkert være grundlaget for anskaffelsen af en Spatz-L eller lignende rekordplan inden for en overskuelig fremtid.

Man ryster måske nok på hovedet af dette; men faktum er, at nedskæringen af tobaksforbruget hos 10 medlemmer førte til OY-VEX + klubbens forøgelse fra 13 til 22 medlemmer + sund økonomi og det giver måske tilsidst et rekordplan inden for en overskuelig fremtid.

Ejvind Nielsen.

det som en fordel — det er ganske givet en mangel. Men jeg vil gerne betone, at det er muligt at give mig i kast med radiostyring, selv om man ikke er radioekspert. Men man får nok brug for nogen støtte.

Lad os betragte et par muligheder:

Hvis man har chance for at købe et færdigt radiosæt — sender og modtager — har man jo nemt ved at komme i gang. Man installerer modtageren i modellen, forretager den nødvendige afstemning, og så fungerer det hele fint — måske! Eller hvis man er lidt fingernem, kan man selv bygge både sender og modtager efter tegninger og beskrivelser, og hvis man har været omhyggelig, fungerer det hele igen fint — måske! Det er disse måske'er, der vanskeliggør sagen. Så længe alt fungerer, som det skal, klarer man sig godt nok uden større radioteknisk viden — ligesom man kan telefonere uden at vide, hvordan et telefonanlæg er indrettet. Men når noget ikke går efter programmet, så står man der. Så er der to muligheder: Enten lærer man sig den nødvendige radioteknik (og her kan jeg anbefale engelskkyndige Sommerhoffs »Radio Control of Model Aircraft«; den fortæller det hele på en så letfattelig måde, at selv jeg begynder at fatte lidt af, hvad der sker i sender og modtager. K.D.A.s bibliotek har den) eller også — og det er måske det klogeste — etablerer man et samarbejde med en radioamatør eller anden sagkyndig, hvis en sådan kan fremskaffes.

Samarbejde med radiokyndig

Det er denne sidste fremgangsmåde, jeg selv har fulgt. Jeg har været så heldig lige fra starten at blive overvåget og assisteret af Jan Hackhe, der selv er i den fortræffelige situation at være radiotekniker af uddannelse og modelflyver af overbevisning. Han har bygget forskellige modtagertyper,

som vi i fællesskab har gennemprøvet for at finde frem til en stabil modtager. Vi havde nok en hel del vanskeligheder i begyndelsen. Men de blev efterhånden sporet tilbage til relæet. Det første relæ, jeg benyttede, var ikke pålideligt nok og har været skyld i mange bortflyvninger og nedstyrtninger. Men efter at jeg har fået fat i et E. D. polariseret relæ, har der ikke været nogen uheld af betydning.

Jeg skal ikke her angive diagrammer eller andre radiotekniske detaljer. Jan Hackhe har lovet at besørge en artikel derom.

Efter at jeg nu forhåbentlig har overbevist læserne om, at indsigt i radioteknik ikke er strengt nødvendig for at give sig i kast med radiostyring, vil jeg gerne sige et par andre ting, der forhåbentlig kan hjælpe eventuelle interesserede til at komme i gang på den rette måde.

Sagen drejer sig nemlig ikke udelukkende om radio. Selve modellen med dens styremekanismer frembyder også problemer.

Kun sideror til en begyndelse

Man hører somme tider folk sige: Nu skal jeg i gang med radiostyring. Jeg vil bygge en skalamodel, og jeg vil kunne dirigere sideror og højderor og motorhastighed — og måske balanceklapper. Hvis man ikke prøver at køle en sådan fantastisk lidt af, men lader ham realisere planen, er man så godt som sikker på snart at have en modelflyver mindre. I det hele taget tror jeg, at når så forholdsvist få modelflyvere fortsætter gennem flere år, skyldes det, at mange ikke vil begynde fra bunden, og når deres superfine model går i gras under første flyveforsøg, går interessen i skår med det samme. Sådan også her. Begynd så enkelt som muligt, d. v. s. med kun een styring, som bør være sideror. Der kan blive vanskeligheder nok endda. Tænk på, hvor mange fejlkilder der rummes i en radiostyret model: Selve modellen (der kan komme ud af trimning), motor (med propel, tank og brændstof), modtager, relæ, »escapement« (d.v.s. den mekanisme, der drejer roret), batterier, ledninger og forbindelser. Alting må opbygges og installeres med den største omhu og det elektriske system jævnlige gås efter. En løs forbindelse, der snart slutter, snart afbryder en strømkreds, måske under påvirkning af motorens vibrationer, kan volde en uendelighed af kvaler.

Vælg en stabil model

Og selv modellen: Tro ikke, at fordi modellen er styret, behøver man ikke at tage det så nøje med stabiliteten. Vælg en model, der er særdeles selvstabil; den skal være sådan, at kommer man i vanskeligheder under en manøvre, behøver man bare at slippe knappen på senderen, så finder modellen hurtigt tilbage til normal flyvestilling. Og sørg for — til en begyn-

delse — at motoren ikke er for kraftig, den skal kun lige slæbe modellen rundt under de indledende flyvninger. Jeg byggede selv »Electra« fra Aeromodeller april 1953. Den er måske ikke nogen skønhed og ikke egnet til kunsthøjflyvning, men den er særdeles stabil og fantastisk solid. Spændvidden er ca. 140 cm. Til at begynde med blev den trukket af en ældgammel, men stadig livskraftig E.D. Competition Special, 2 cm³, som udmærket klarede de 1500 gr, den vejede, fordelt på 32 dm². En tung model er at foretrække i vort blæsende klima. Nu vejer Electra godt 2000 g, takket være reparationer og forstærkninger, større batterier samt en grundig »impregnering« med olie, og motoren er E. D. Hunter, 3.5 cm³. Man regner normalt med en planbelastning på ca. 50 g/dm².

Hvad styringen angår, har jeg flere gange hørt folk udtale undren over, at der kun er siderørsbevægelse. Det må da være vigtigere, synes de, at få modellen op og ned. Nå, enhver, der har dyrket almindelig fri flyvning, ved, at det kommer den jo alligevel — i hvert fald ned. Nej, det er sideror, man behøver, for at kunne holde modellen inden for de grænser, man selv ønsker. Men man kan også få modellen ned med sideroret. Så snart modellen begynder at kurve, går næsen nedad, og snart er den inde i et spiraldyk med stærkt øget fart. Ikke blot kan man få modellen ned i lavere højde på denne måde; men hvis farten bliver tilstrækkelig stor, og modellen i øvrigt er egnet dertil, vil der, når roret rettes ud, være et fartoverskud, der får modellen til atter at fare til vejrs og eventuelt ind i et loop, wing-over eller Immelmann eller anden manøvre. Mange erfarne modelflyvere holder sig stadig til sideror alene. Med det kan man, efter hvad jeg forleden så i et amerikansk tidsskrift, udføre 16 af de 24 manøvrer, der anvendes ved konkurrencerne.

Man må lære at lande

Nå, foreløbig skal man jo vænne sig til blot at styre modellen efter ønske og få den til at lande for foden af sig. Alene dette sidste er sværere, end man skulle tro. Men husk, at situationen varierer med hver tur: Modellens højde og afstand fra senderen, når motoren sætter ud, og glideflugten begynder, samt vindens styrke og retning. Der skal flyves mange gange, før man har sikkerhed i at beregne landingsstedet nøjagtigt. Men det er morsomt hver gang!

Tekniske detaljer og konstruktionsbeskrivelser kan der ikke blive plads til i denne artikel, der egentlig blot skulle fortælle om mine egne erfaringer i begyndelsesvanskelighederne og måske hjælpe en og anden til at undgå visse fejl og misforståelser. Jeg må nøjes med at henvise interesserede til bøger og tidsskrifter, især engelske og amerikanske, hvoraf K.D.A.s bibliotek har en del. Der er dog en enkelt ikke uvæsentlig ting, jeg gerne vil nævne blandt mine erfaringer. Det gælder monteringen af modtageren. Den skal jo helst anbringes fjedrende, dels for at motorens vibrationer ikke skal indvirke for meget på den, dels for at den ikke skal tage skade ved en ublid landing. Her har Jan Hackhe og jeg lært, at ophængningen i gummibånd, som man ofte bruger, ikke er så effektiv som montering på en pude af skumgummi. Det kræver naturligvis, at alle komponenterne anbringes på den ene side af monteringspladen, men det lønner sig.



Senderen åben. Metalkassen er 16 cm høj og bærer foroven en ca. 250 cm høj antenne (messingrør).

Nu vil vi prøve at bygge modeller med både sideror og højderor og evt. motorregulering. Derved opstår en hel masse nye problemer, og man er i mange tilfælde nødt til at løse dem ved at prøve sig frem og i øvrigt støtte sig til faglitteraturen. Vi har jo endnu ingen eksperter herhjemme.

Svar på to hyppigt stillede spørgsmål

Til slut vil jeg lige berøre to spørgsmål, der regelmæssigt bliver stillet en i forbindelse med radiostyring. Det ene er: På hvor stor afstand virker anlægget? Svaret er: Rigtig stor. Jeg vil tro ca. 500 m, men på 300 m kan jeg i hvert fald ikke se, om en model i ret lav højde bevæger sig imod mig eller bort fra mig.

Det andet spørgsmål drejer sig om omkostningerne, og det er meget vanskeligere at besvare, da store variationer kan forekomme. Sender og modtager kan i England købes for en sum, der svarer til mindre end 200 kr., men en fingernem mand skulle kunne lave det samme for mindre end det halve. Hertil kommer batterier: i modellen for 12—15 kr., hvoraf dog kun de billigste, for en krone eller to, skal udskiftes ret hyppigt. I senderen er anodebatteriet ret dyrt — nogle og tyve kroner tror jeg — men det kan til gengæld holde et par sæsoner. I øvrigt afhænger omkostningerne af, hvor meget man fordrer af udstyr, hvor meget man flyver, og hvor meget man ødelægger.

Jeg håber, at jeg med disse betragtninger har haft held til at give et lille indtryk af, hvilke problemer der foreligger, når man går i gang med denne overordentlig interessante men også meget krævende form for modelflyvning. Jeg gad for resten vide, om artiklen virker mest tilskyndende eller afskrækkende. Jeg ville gerne have mange til at være med, men det ville være forkert, synes jeg, ikke at gyde koldt vand i blodet på de ikke få fustentaster, der i et øjeblik beejstring begynder at bygge radiomodel i aften og tror, at de kan flyve i morgen og være eksperter i næste uge. Men gå trostigt i gang, hvis De er klar over, at De kan arbejde med tålmodighed, omhu og præcision.

J. Holm.

Abonnér på FLYV!

Pris pr. årgang kr. 9.00.

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

En fidus

Efter at vi i lang tid har efterlyst små »fiduser« fra modelflyverne, som de selv har bedt bladet bringe, har vi endelig modtaget en. Bravo!

Det er Torkild Balslev i Hjørring, som skriver:

»I FLYV har der tidligere været efterlyst fiduser til modelflyvning, og jeg tillader mig herved at fremsende een, som jeg håber kan have interesse.



Modelmotoren startes ved hjælp af en knallert. Så er man fri for startmaskine eller blodige fingre.

På et vedlagt foto ses Jens Madsen, Ålborg, i færd med at starte sin speedmodel, idet han anvender sin knallert som starter.

På tændmagneten har han monteret et let aftageligt stykke gummislange. Når knallerten startes, og motoren kobles fri, kan modellens spinner stikkes ind i enden af gummislangen og derved blive trukket med rundt. Hvis spinneren er af plastic, bør den sættes hurtigt imod slangen, da den ellers vil smelte.

Lad os få mere af den slags!

Nyttelast-piloten

Her er målene på »piloten« i 2,5 cm nyttelastklassen, som vi omtalte i artiklen i sidste nummer:

Kroppen er 3×3×1 engelsk tomme, d.v.s. 76×76×25 mm. Herover sidder hovedet, der er 25×25×25 mm. Vægten skal være 230 g.

Bil-luftruten i England

Silver City Airways befordrede 70 biler det første år det eksisterede. Det var i 1948, hvor selskabet kun rådede over een Bristol Freighter. I 1953, hvor det havde 14 maskiner, transportererede det 24.000 biler. Og i løbet af 1954, hvor selskabet havde 15 maskiner, transportererede det omtrent 31.000 biler ad luftvejen.

Philip Wills slår sin højderekord

Under et besøg hos sin gamle Weihe, der nu tilhører en bekendt af ham på New Zealand, har Philip Wills slået sin egen nationale engelske rekord for højdevinding og absolut højde. Han nåede godt 9 km op og havde en højdevinding på ca. 8,6 km, hvilket er meget nær verdensrekorden.

GLOSTER (ARMSTRONG WHITWORTH)

METEOR

Udviklet fra tidligere Gloster Meteor typer af Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. Første flyvning 1950.

Tosædet natjager med to Rolls-Royce Derwent 8 reaktionsmotorer på hver 1630 kg reaktionskraft. Bevæbning: Fire 20 mm kanoner i yderplanerne. — Radarudstyr i næsen.

Anvendes bl. a. i England, Frankrig, Belgien og Danmark.



Tegning og foto viser Gloster (Armstrong Whitworth) Meteor N.F. Mk. 11.

Udviklet fra Meteor 8, men føresædet ligner Meteor 7 og planerne Meteor 3. Senere videreudviklet til Mk. 12 med længere næse og ændret finne, Mk. 13 (tropisk udgave af Mk. 11) og Mk. 14 med ændret førerskærm med bedre udsyn.

Data: Spændvidde 13.1 m, længde 14.8 m, højde 4.2 m. Planareal 34.7 m². Fuldvægt ca. 9 tons.

Præstationer: Maximumfart 950 km/t, stigeevne ved jorden 35 m/sek.

HAWKER HUNTER

Konstrueret af Hawker Aircraft Ltd. Første flyvning 1951.

Ensædet jager med en Rolls-Royce Avon RA 7R på 3400 kg reaktionskraft. Bevæbning fire 30 mm kanoner, anbragt under næsen.

Anvendes i England og er bestilt af Danmark og Sverige samt af USA som „off shore contract“ i et antal af 290; heraf skal halvdelen bygges af Fokker og Aviolanda i Holland og af Fairey og SABCA i Belgien.

Udviklet af forskellige forsøgstyper, der begyndte i 1945 med P. 1040.

Senere videreudviklet til Mk. 2 med Armstrong Siddeley Sapphire motor på 3630 kg;



Tegning og foto: Hawker Hunter F.Mk. 1. (Tegninger lånt fra Loopings).

bygges af Armstrong Whitworth og er begyndt at tages i brug. Mk. 3 er en Mk. 1 med Avon-motor med efterbrænder (4300 kg), ligesom på den specielle udgave, som i 1953 satte verdensrekord med 1171 km/t. Mk. 4 er en udvikling af Mk. 1 med Avon motor.

Data: Spændvidde 10.24 m, længde 13.9 m, højde 3 m. Vægt ukendt.

Præstationer: Ukendte, bortset fra verdensrekorden. Kan tåle at flyve hurtigere end lyden.

Typenyt

Faivett 120 er en australsk træningsmaskine med Gipsy Major motor. Det er et højvinget 4-sædet helmetal-monoplan med afstivet plan og næsehjul-understel.

Breguet 940 er en mellemstor trafikflyvemaskine med fire Turboméca turbinemotorer på hver 400 hk, som er under bygning i Frankrig.

SO 4050 Vautour, den alsidige franske maskine, hvis tre prototyper har været udstyret som henholdsvis ensædet jagerbomber, tosædet altvejsjager og tosædet atom-bombemaskine, er nu gået i fuld produktion. Den udstyres med to Atar 101 jetmotorer.

Fauvel AV-36, det haleløse franske svæveplan, har ikke kunnet godkendes af British Gliding Association p. gr. a. sine dårlige landingsegenskaber. Fauvel forsøger nu ved ændringer at forbedre den.

Republic Thunderjet blev bygget i 4457 eksemplarer i versionerne med lige plan. Af den pilformede F-84F er der bestilt ca. 2000 foruden 400 RF-84F.

Bell H-13F, som er en militær version af Bell 47-helikopteren, har nu været i luften. Den er udstyret med Turboméca Artouste turbinemotorer, bygget af Continental.

Somers-Kendall SK-1 er en engelsk racerflyvemaskine, udstyret med en 150 kg Turboméca Palas reaktionsmotor. Maskinen er indrettet til to personer i tandem, har tandemunderstel samt hjul i tipperne og v-formet haleparti. Topfarten beregnes til 520 km/t.

Fokker F.27 Friendship, trafikflyvemaskine med to Rolls-Royce Dart turbinemotorer, hvis prototype endnu ikke har fløjet, sættes allerede i produktion fra begyndelsen af dette år.

Short Sperrin er det nu offentliggjorte navn på Short SA-4, en jettbomber, som der blev bygget to prototyper af. Sperrin har oprindeligt 4 Rolls-Royce Avon RA3 motorer, maximumfart ca. 910 km/t, fuldvægt 52 tons. De bruges nu til forskellige forsøg, og en af dem skal anvendes til prøver med de Havilland Gyron motoren.

Hurel Dubois HD-32 trafikflyvemaskinen skal produceres i ca. 150 eksemplarer. Produktionsudgaven får kun enkelt finne og sideror.

North American F-100 Super Sabre er efter nogle ulykker blevet „grounded“ for eskadrillernes vedkommende, mens intensive flyveprøver med produktionsmaskiner foregår.

Dornier Do 25 er et højvinget, fritbærende helmetal monoplan til forbindelses tjeneste, bygget i Madrid. Motoren er på 150 hk og topfarten ca. 180 km/t.

Lockheed L-1449 er et projekt, som skal være Lockheeds svar på Douglas DC-7C. Den er udviklet af L-1049 Super Constellation, forsynet med fire Pratt & Whitney PT-2 turbinemotorer på hver 600 hk, har et tyndt plan med større sideforhold end 1049, fuldvægt ca. 72 tons og rejsefart 690 km/t ved en vægt af 68 tons.

Bristol Britannia Mk. 100 får nu sin trykkabine og andre dele træthedsprøvet i Farnborough.

Lockheed Hercules er navnet på den militære transporttype C-130 (FLYV nr. 10/54 side 225).

Westland Westminster er navnet på den engelske version af Sikorsky S-56, muligvis forsynet med turbinemotor.

Guided Missiles . . .

by Armstrong Whitworth

Much successful development of these vital weapons is being carried out by Armstrong Whitworth. Other Armstrong Whitworth products fortifying the armoury of the Free West are the N.F. (night fighter); the Sapphire Hunter "world's finest fighter"; the Sea Hawk, the Royal Navy's latest jet fighter.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. BAGINTON, COVENTRY & WOOMERA

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

Foreløbig orientering om Havdrup-sagen

Følgerne af at være for vaks med VEX

I sommer fik Havdrup Svæveflyveklub sit nye 2-sædede svæveplan Specht indregistreret som OY-VEX. Det var ikke uden fødselsveer, at flyveforskrifterne så dagens lys, og da de fremkom, var deres karakter da også en sådan, at planet — trods næsetungt ved indflyvningen — forblev decideret næsetungt, når passagerernes vægtfordeling var som foreskrevet.

Den initiativrige Ejvind Nielsen, der tilmed er næstformand i svæveflyverrådet, og hans medarbejdere i klubben gik straks i gang med at skole med planet, og man fandt da også hurtigt ud af, at når planet fløj rigtigt, var det i alle tilfælde ikke med den angivne belastningsfordeling.

I et brev til luftfartsdirektoratet den 13. november redegjorde klubben for sine forsøg med fordelingen af vægten, og samtidig beskrev man, hvorledes planet havde opført sig i et spin. Luftfartsdirektoratet svarede med at kræve Ejvind Nielsen's svæveflyvelederbevis deponeret, fordi han »har foretaget eller har akcepteret flyvning foretaget med OY-VEX under forhold, hvor luftdygtighedsbestemmelser (lastningsbestemmelser og forbud mod kunstflyvning) ikke var overholdt«.

Nu er det jo en alvorlig sag at overtræde de flyveforskrifter, der er givet i et så vigtigt dokument som luftdygtighedsbeviset, og svæveflyverrådet forstår fuldt ud, at luftfartsdirektoratet ikke kan lade noget sådant passere uomtalt. I denne sag syntes der imidlertid, som ovenfor beskrevet, at være en række særlige omstændigheder, og svæveflyverrådet anså det derfor for nødvendigt at tage sagen op med direktoratet.

Imidlertid ønskede dette selv en udtalelse fra rådet om det passerende, og spørgsmålet har derefter været drøftet dels gennem brevveksling og dels ved et møde.

Det viste sig straks, at den ene af de to begrundelser, som luftfartsdirektoratet havde givet for sin disposition over for Ejvind Nielsen, måtte bortfalde, idet der ikke var kunstfløjet med OY-VEX. Det beskrevne spin var et ufrivilligt, indtruffet under skoling i 30°-sving og iøvrigt med en helt anden af klubbens svæveflyveledere som instruktørpilot!! Klubbens brev af 13. november omtalte da heller ikke kunstflyvning, men rapporterede kun, hvorledes planet havde opført sig i den pågældende flyvetilstand. Det skal indrømmes, at dette afsnit af klubbens brev ikke var videre klart formuleret; men svæveflyvere er jo heller ikke berømt for fremragende evner som brevskrivere; det har man tidligere gjort erfaringer i — også i luftfartsdirektoratet.

Tilbage bliver så kun spørgsmålet om belastningsforskrifterne. Her har svæveflyverrådet hævdet, at selv om der foreligger en klar overtrædelse af svæveflyvelederens beføjelser ved at fordele (ikke forøge) belastningen på anden måde end foreskrevet, er det dog i høj grad et spørgsmål, om det, der i dette konkrete tilfælde er foregået, er af en sådan karakter, at det er nødvendigt at forhindre, at den pågældende pilot virker som svæveflyveleder, medens luftfartsdirektoratets undersøgelse står på.

Hertil kommer, at OY-VEX's midlertidige luftdygtighedsbevis udløb i november,

så alene af den grund er enhver forhindret i at foretage yderligere forsøg med svæveplanet.

Den undersøgelse, der skal foretages, må vel iøvrigt være af ren teknisk karakter, da Ejvind Nielsen jo allerede nøje har redegjort for alt, hvad der er foretaget med OY-VEX. Vi må håbe, at undersøgelsen fører til fuld klarhed over hvilke forskrifter, der er de rigtige for det iøvrigt prægtige svæveplan OY-VEX.

Selv om der ved redaktionens slutning endnu ikke forelå nogen afgørelse på hele sagen, har rådet på grund af mange forespørgsler ønsket allerede nu at bringe en orientering om det hidtil passerende.

Hans Harboe,
formand for svæveflyverrådet.

Hvordan læserne ønsker FLYV

SOM nævnt i sidste nummer var der glædelig stor interesse for spørgeskemaet i decembernummeret; men det var jo også et emne, som interesserer alle læsere.

Hovedindtrykket bekræfter redaktionens opfattelse af, at ønskerne er meget varierende, fordi læsekredsen er meget uensartet sammensat. Og i store træk synes vor stoffordeling hidtil at have været rigtig.

Men der er dog visse af resultaterne, der viser en særlig tendens i ønskerne, og som vi i den kommende tid i endnu større grad end før skal søge at efterkomme, og der var også visse interessante idéer i de kommentarer, mange havde tilføjet, og som vi takker for.

Hvilket stof interesserer mest?

Beskrivelser af flyvemaskiner fører sikkert, efterfulgt af typenyt (som jo stort set er det samme). Herefter kommer militærflyvning, som der er overraskende stor interesse for. Under denne interesse skjuler sig imidlertid nok også i en vis grad interessen for de militære flyvemaskinetyper.

Næst i rækken kommer privatmotorflyvning, svæveflyvning og modelflyvning, hvilket ikke er mærkeligt, da en meget stor del af læserne tilhører disse kategorier.

Og så kommer trafikflyvning, radio og instrumenter, aerodynamik og meteorologi, hvorimod interessen for anden erhvervsflyvning, balloner og faldskærme, motorer, boganmeldelser og flyvemedicin er relativt ringe.

Spørgsmål 2 og 3 om, hvad man ønsker mere henholdsvis mindre af, følger naturligvis i en vis grad ovenstående.

Der er et stort flertal for mere typenyt, flere beskrivelser af flyvemaskiner o. s. v., noget vi allerede i dette nummer søger at efterkomme ved oprettelsen af et nyt typehjørne, som sikkert også vil interessere fjernkendere, selv om det ikke udelukkende er langt an på dem.

Militærflyvning, nyheder og fotografier fra flyvevåbnet samt privatflyvning er der også mange ønsker om mere af — de over-

Nyt fra svæveflyveklubberne

Frederikshavn Flyveklub har, efter hvad vi erfarede under et besøg for nylig, kun fløjet lidt i det forløbne år, idet klubben mangler flyveledere til sin 2 G. Nogle gange har Klubben dog fået hjælp i den henseende fra Aviator.

Polyteknisk Flyvegruppe har fået 2.000 kr. af Laurits Andersens Fond til „fuldførelse af forsøgssvæveplan“.

Karup's flyvninger på Ulbjerg klint resulterede den 19. december i en 5-timers-prove for oversergent Uffe Jacobsen. Starten foregik som „autostart med talje“!

Aviator har nu udsendt nr. 1 af det trykte medlemsblad Cumulus, der ser nydeligt ud. Klubben spekulerer nu på at udvide transportmateriellet.

Odense Flyveklub har alvorlige planer om at bytte sin KZ-III bort for en Bergfalke II. Det bliver spændende, om det bliver alvor. I løbet af foråret påtænker klubben også at opføre egen hangar ved selve lufthavnen, da det er en hemsko for aktiviteten at skulle transportere materiellet fra den store hangar, som ligger 4 km borte.

stiger i hvert fald de tilsvarende ønsker om mindre, som naturligvis også findes.

Under »mindre« er der en let overvægt for modelflyvning, der er et ret specielt felt, for trafikflyvning — og for annoncer. Hvad de sidste angår, håber vi ikke at kunne opfylde dette ønske, som automatisk vil betyde mindre antal tekstsider også! Vi kan godt lave et blad uden annoncer, men det vil betyde en mangedobling af prisen.

Ingen føljetoner og tegneserier

Redaktionen drog et lettelsens suk ved at konstatere, at der kun var meget ringe interesse for føljetoner, noveller, tegneserier og kryds- og tværsopgaver.

Større interesse var der for »andre opgaver«, og specielt har en del bedt om type- og fjernkendingsbogstaver. Det havde vi haft tidligere; men vi holdt op, da deltagelsen forekom os for lille. Vi skal dog ved lejlighed gøre et nyt forsøg.

Der er lige stor interesse for få, men detaljerede beskrivelser af flyvemaskiner og mange, men kortfattede, så det fordeler vi jævnt som hidtil.

Vesentlig flere ønsker mere udenlandsk stof frem for mere indenlandsk.

Der er en lille overvægt for mere småt stof frem for flere længere artikler, og et lille flertal for mere sagligt og fagbetonet stof frem for mere populært, mens en del her tilføjer, at de finder den nuværende form tilfredsstillende.

Spørgsmål 9 om flere treplanstegninger eller fotografier var naturligvis lidt stramt stillet op. Der er flertal for fotografier, men interesse for treplanstegninger, som vi derfor vil øge antallet af.

Under andre ønsker og bemærkninger er der et par idéer, vi skal mærke os. Derimod kan vi ikke imødekomme ønsket om beskrivelser og tegninger af ældre flyvemaskinetyper samt historisk stof. Når vi dårligt har plads nok til at følge den løbende udvikling, må vi henvise de historisk interesserede til KDA's bibliotek.

Vi takker læserne for den udviste interesse og hører gerne ved lejlighed, hvis nogen har mere på hjerte.

Hvem vil med til USA, CANADA og HOLLAND?

Nu er det tid at søge om at komme med på KDA's udvekslingsrejser 1955

ÅTTER i år skal Kongelig Dansk Aero-klub være med i udvekslingen af unge flyveinteresserede fra USA, Canada og Holland, idet Civil Air Patrol i USA skal være vært for fem unge danskere, Air Cadet League of Canada inviterer to danske, og Den Kongelige Hollandske Aero-klub inviterer ligeledes to unge danskere som gæster. Til gengæld skal KDA være værter for et tilsvarende antal unge fra de tre nævnte lande.

Invitationerne omfatter rejse pr. flyve-maskine frem og tilbage samt tre ugers ophold i henholdsvis USA, Canada eller Holland, og både rejse og ophold er gratis.

Hvem kan komme med?

Det kan de bedst egnede blandt medlemmerne i en klub, tilsluttet KDA. Men det er en forudsætning, at man er anbefalet af sin klub, fordi rejsen skal være en belønning til de medlemmer, som virkelig har vist den helt store interesse for flyvesporten under den ene eller anden form. Og så skal man have alderen mellem 17—20 år. Er man yngre eller ældre, kan det ikke nytte noget at søge.

Af erfaring ved KDA, at der indsendes mange flere ansøgninger, end der er rejsepladser til. Derfor gør vi opmærksom på, at ansøgerne må være villig til at deltage i en udtagelsesprøve i København, som navnlig går ud på at prøve ansøgerens kundskaber i engelsk og i særdeleshed hans evne til at kunne deltage i en almindelig konversation. Rejsen til denne prøve sker på ansøgerens egen bekostning, men prøverne vil blive lagt således tilrette, at frem- og tilbagerejsen kan foretages på samme dag.

Hvad skal ansøgningen indeholde?

Senest den 1. marts d. å. sendes til KDA en håndskrevet ansøgning indeholdende:

1. Fulde navn, fødselsår og -dato samt -sted.
2. Nøjagtig adresse, eventuelt telefon.
3. Kortfattet oplysning om, hvorlænge vedkommende har været medlem af hvilke klubber, om hans virksomhed i klubben, om særlige tillidshverv eller anden indsats til gavn for klubben og flyvesagen.
4. Oplysning om ansøgerens engelske kundskaber. Uden et godt kendskab til engelsk kan det ikke nytte at søge.
5. Anbefaling fra klubbens bestyrelse.
6. Fotografi (som kun returneres, såfremt frankeret svarkuvert vedlægges).
7. Udtalelse om, at man er villig til at deltage i en udtagelsesprøve.
8. Udtalelse om, at man er villig til at afholde nedennævnte udgifter til rejse samt anskaffelse af ensartet påklædning.

Ansøgningen skal være kortfattet, men alligevel give et godt indtryk af ansøgeren. Ved udtagelsen vil KDA tilstræbe at få deltagere fra forskellige egne af Danmark med og repræsentanter for alle tre grene af flyvesporten. Lomme penge til turen skal deltagerne selv medbringe. Det er tilladt at medføre 50 dollars pro persona, men 25 dollars er tilstrækkeligt. I ansøgningen skal som ovenfor nævnt 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 vedrørende rejsens arrangement. Endelig gøres opmærksom på, at rejsedeltagerne skal anskaffe en ensartet påklædning (sandsynligvis bestående af et eller to par benklæder, skjorter og muligvis en let jakke). I ansøgningen skal anføres, at man er villig til at påtage sig denne udgift, som sidste år beløb sig til ca. 300 kroner. Men da tøjet jo kan benyttes i lang tid efter hjemkomsten fra rejsen, er disse penge givet godt ud.

Og så til slut: husk, at ansøgningen skal være indsendt til KDA senest 1. marts.

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 Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

1/2 O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

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.

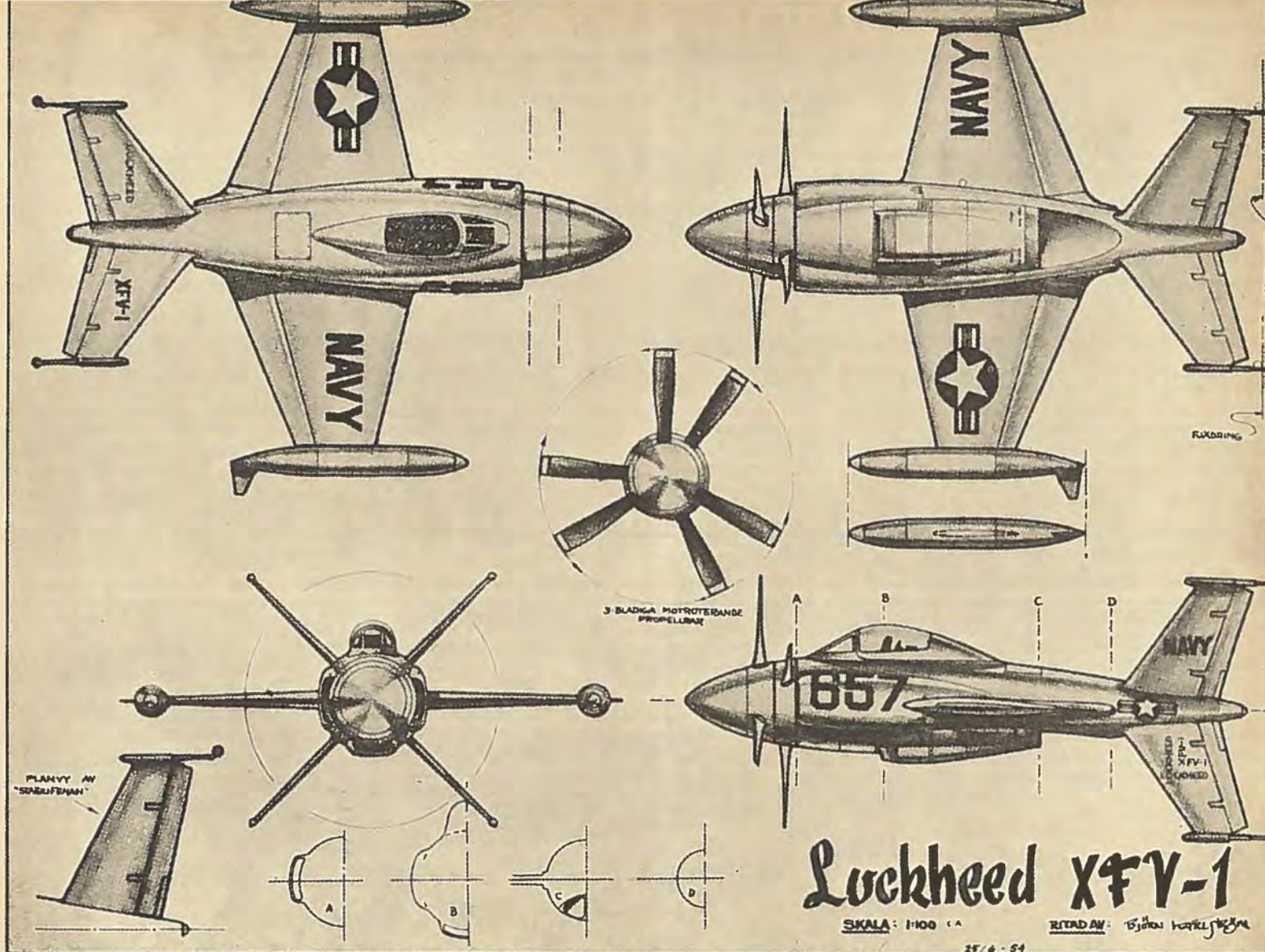
Bøger om flyvning

Jane's: All the Worlds Aircraft	kr. 92,40
Green: The World's Fighting Planes	- 13,75
The Observer's Book of Aircraft...	- 6,00
Jones: Tiger Squadron	- 17,25
Air Trails Model Annual 1954	- 7,85
Air Pictorial, pr. årg. (12 nr.)	- 18,00

samt mange andre bøger og tidsskrifter om flyvning

Knud Rasmussen . Boghandel
Vesterbrogade 60 . København V.
C. 3955 . Giro 27529

Danmarks eneste boghandel med speciel afdeling for flyvelitteratur.



Skalategning i skala 1:100 af Lockheeds lodret startende XFV-1. Tegningen, som vi har lånt fra vor svenske kollega »Loopinge«, er udført af den kendte svenske tegner Björn Karlström. I FLYV's majnummer ifjor bragte vi to fotografier af typen, det ene med et midlertidigt understel.

Dommen over Møller Tåsinge

Sportsflyveklubbens tidligere bogholder Møller Tåsinge, hvis besvigelser i 1954 blev opgjort til ca. 20.000 kr., fik i december sin dom, der kom til at lyde på fængsel i 1 år. Han skal tilbagebetale det besvagne beløb.

Flyveinteresseret mand søges

til at forestå rundflyvningen i Kastrup og den derved forestående akquisition. Procentvis aflønning af hele omsætning med garanteret minimum.

Pilot søges

til rundflyvningen i Kastrup. Må have certifikat til såvel indenlandsk som udenlandsk taxaflyvning.

Henvendelse til billet nr. 21, FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Sportsflyveklubben skærper kontrollen

Som følge af de foregåede besvigelser har Sportsflyveklubben fra nytår skærpet kravene til klubbens flyvere m.h.t. melding til flyveledelsen, journalføring og betaling. Betaling for flyvning kan kun finde sted mod flyvekort, der før starten skal deponeres på kontoret. Gamle flyvekort er sat ud af kraft fra 31. januar, men har kunnet ombyttes med nye.

Priserne er stort set uændret: 55 kr. pr. time for leje af KZ III (med 10 % rabat ved køb af 10 timer), mens prisen for flyvning med instruktør eller for leje af KZ VII er sat en smule op til henholdsvis 67 og 79 kr.

Teorihold nr. 34 forventes at starte ca. 1. marts.

Hvem vil have flyvetidsskrifter?

KDA har dels fra eget bibliotek og dels fra private samlinger et betydeligt antal nyere og ældre flyvetidsskrifter fra mange lande, som gratis udleveres til eventuelle interesserede medlemmer af KDA eller tilsluttede klubber. De kan bese og afhentes i KDA i kontortiden.



En „flerårig holder af FLYV“ har tilsendt os et indlæg, som vi gerne ville bringe, men han har glemt at angive sit navn og adresse. Anonyme henvendelser kan vi naturligvis ikke viderebringe, hvorimod indlægget godt kan anvendes under mærke, blot indsenderens identitet er redaktionen bekendt.

★

Indholdsfortegnelse til FLYV

Indholdsfortegnelse og titelblad for årgang 1954 er nu klar og kan fås gratis ved henvendelse til FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

★

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



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KØB. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefon: 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, tlf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Filmsforedrag om Grønland

Mandag den 7. februar kl. 19,45 afholder KDA foredrag i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vester-gade 10. Afdelingsingeniør i Grønlands-departementet, H. Holten-Møller taler om

OPERATION NORD

Stationen, der blev bygget fra luften for at tjene luften.

Foredraget ledsages af lysbilleder og farvefilm.

Efter filmen fortsætter vi succes'en med »kaffemik« i museets restaurant (kaffe med brød incl. betjening ca. 3,00 kr.).

Der er adgang for aeroklubbens (herunder tilsluttede klubbers) medlemmer med ledsagere samt firmamedlemmers personale.

Dejlig Japan-film i KDA

Trods vinterkulde var Nationalmuseets sal godt fyldt til KDA's filmsaften den 13. januar. I spidsen for en interesseret tilskuerskare så generallejtant C. Førslev og Brigadier-General T. C. Darcy først en samling kortfilm om livet i det amerikanske flyvevåben — både fra den tekniske og personelle side. Derpå fremvistes en meget interessant film fra luftkrigen i Korea, som general Darcy samme dag havde fremskaffet.

Til slut forevistes Pan American World Airways' film »Wings to Japan«, en meget smuk farvefilm, der fortæller en hel del om livet i Japan idag og om den japanske kultur.

Bagefter var der hyggelig »kaffemik« med god deltagelse — og plads til alle!

Flyvelotteriet bevilget

Justitsministeriet har givet KDA tilladelse til at afholde flyvelotteriet 1955 fra 1. maj til 15. juni, og skattedepartementet har givet os afgiftsfritagelse. Vi havde søgt om 150.000 lodsedler af 1 kr., men får som de foregående år 100.000. Klubberne har vel husket at indsende spørgeskemaet med forslag til gevinster?

Nye Medlemmer

Mag. scient. Johs. Græde.
Stud. jur., korrespondent Reinhard Lorenzen
Overassistent Bent Michelsen
Overassistent Mogens Køhler
Havneassistent Kurt Birlie
Korporal Bent Hansen
Kontorist Hans Adersen
Kaptajnlejtant H. Friis Hansen.

Runde fødselsdage

Fabrikant K. J. Hagen, Vesterbrogade 134, V. 70 år den 11. februar.
Radioforhandler K. P. Andersen, Borger-gade 3, Silkeborg. 50 år den 16. februar.
Kontorchef C. Nansen, Luftfartsdirektora-tet, Nyropsgade 26, V. 50 år den 22. fe-bruar.

Nye bøger

L. Bridgman: *Jane's All the World's Air-craft 1954—55*.
William Green & G. Pollinger: *The Ob-server's Book of Aircraft*.
Sidgwick and Jackson: *The Complete Book of Outer Space*.
„Map and Aerial Photograph Reading“.

»Air Touring Guide to Europe 1954«

KDA har endnu et enkelt eksemplar til-bage af ovennævnte nyttige håndbog. Den koster 10 kr. frit tilsendt.

KALENDER 1955

- 7/2. Filmsforedrag i KDA.
- 15/2. Generalforsamling i Danske Flyvere.
- 1/3. Frist for ansøgning til udveksling.
- 1/5. Flyvelotteriet 1955 begynder.
- 10—19/6. Luftfartsudstilling i Paris.
- 1-6/8. International astronautisk kongres (København).

Svæveflyvning

- 20/3. Repræsentantskabsmøde (Køben-havn).
- 2—11/4. Instruktørkursus.
- 26/6—16/7. Danmarksmesterskab.
- 17/7—31/7. Svæveflyveskole.

Modelflyvning:

- 28/2. Frist f. tilm. til indendørs DM.
- 6/3. Repræsentantskabsmøde (Frederi-cia).
- 13/3. 1. distriktskonk. f. fritflyvende.
- 27/3. DM for indendørs modeller.
- 17/4. 2. distriktskonkurrence for fritfly-vende.
- 18/4. Frist for tilmelding til DM f. fritfl.
- 24/4. 1. distriktskonkurrence for linesty-rede.
- 1/5. Windypokalen.
- 6/5. DM for fritflyvende (Odense).
- 19/5. 2. distriktskonkurrence for linesty-rede.
- 29-30/5. VM linestyre (2.5 ccm). Frank-rig
- 12/6. 3. distriktskonkurrence for linesty-rede.
- 1-6/8. Sommerlejr (antagelig Vandel).
- 21/8. Finale i distriktskonk. for linesty-rede.
- 22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.
- 27-28/8. VM med svævemodeller. Tyskland.
- 3-4/9. VM med fritflyvende motormodeller (USA i Tyskland).
- 4/9. DM for linestyrede (København).
- 18/9. 3. distriktskonkurrence for fritfly-vende.
- 2/10. Sydsjælland Cup.
- 16/10. Finale i distriktskonk for fritfl.
- 31/12. Årsrekordår og holdturnering slut-ter.

Kolding Motorflyveklub ophævet

Fra og med 31. december 1954 er Kolding Motorflyveklub ophørt at eksistere. Det er med beklagelse dette meddeles. Klubben hav-de ved ophævelsen 45 medlemmer.

KDA-medlemmernes rabat på SAS's indenrigsruter

Efter opfordring fra flere af medlemmer-ne skal vi korteligt resumere fremgangsmå-den for benyttelsen af rabatsystemet, ifølge hvilket alle KDA's medlemmer får en re-duktion på 10 % på alle SAS's indenrigske luftruter. Og rabatten gælder ikke blot de personlige medlemmer, men også alle organi-sationsmedlemmer (d.v.s. alle medlemmer af de til KDA tilsluttede klubber).

De medlemmer, som måtte ønske at få de ti procent rabat, skriver eller ringer til KDA's kontor, Østerbrogade 40, København Ø, tlf. Øbro 29, og meddeler på hvilken strækning man ønsker billetten (det er ikke nødvendigt at opgive datoen for rejsen). Derefter udsteder KDA en rekvistition til et af SAS's følgende billetsalgssteder:

Østerå 1, Aalborg,
Rådhuset, Parkallé, Aarhus,
Jernbanekiosken, Rønne,
Luftrejsesekretariatet, Dagmarhus, Køben-havn V,
Trafikkassen, Københavns Lufthavn, Kastrup.

Denne rekvistition giver indehaveren (med-lemmet) ret til rabatten på 10 %. Det er dog en betingelse, at rekvistitionen benyttes på et af ovennævnte salgssteder. Det nytter ikke noget at ville anvende den andre steder; den er kun gyldig som delbetaling på de fornævnte salgssteder.

Tre privatflyvemaskiner til Salg

KDA meddeler motorflyveklubbernes med-lemmer — og eventuelle andre interesserede — at følgende tre privatflyvemaskiner er til salg i Belgien: 1 firesædet Piper med en 115 hk Lycoming motor; pris ca. 300.000 belgiske francs. Endvidere to Miles Magi-ster, som koster henholdsvis 90.000 og 100.000 belg. frcs. Eventuelle interesserede købere bedes henvende sig direkte til sælgeren, Dr. de Coster, 1A, rue Archimède, Bruxelles, Belgien.

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandrin-gen ellers ikke bliver noteret på avis-postkontoret.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i fore-gående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



U.S.A. KØBER FLERE ROLLS-ROYCE PROPELLER-TURBINE-MOTORER

Capital Airlines
har nu
60 Vickers Viscounts i ordre
udstyret med

ROLLS-ROYCE
DART
PROPELLER TURBINE MOTORER

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

HAWKER HUNTER



**First Choice
for
European Defence**



IN PRODUCTION NOW. Hawker Hunters are now in full production at Hawker factories at Kingston-on-Thames and Blackpool, and the Armstrong Whitworth factory at Coventry. They are also being manufactured under license in Holland and Belgium. Orders for well over 1,000 Hunters have already been received.



INTERNATIONAL DEMAND. The Hawker Hunter is recognised as the finest fighter in production. £121,000,000 worth of export orders have already been placed. The largest single order (\$182,000,000) has been placed by the U.S. Government for N.A.T.O. Independent orders have also been placed by Holland, Belgium, Denmark and Sweden.



SUPERIOR ARMAMENT. The armament load of the Hunter is far superior to any other fighter aircraft. This unusually heavy armament will make the Hawker Hunter a fierce and feared combat opponent for a long time to come.

TERRIFIC RATE OF CLIMB. The Hunter F.1 is powered by the Rolls-Royce Avon engine and has a terrific rate of climb. Other Hunters are being produced by Armstrong Whitworth powered by the Armstrong Siddeley Sapphire Turbojet.



EASY TO HANDLE. The Hunter's manoeuvrability is unusual for so fast an aircraft. It handles beautifully at all speeds, from landing approach to beyond the sound barrier.

HAWKER AIRCRAFT LTD
KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL

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

FLYV

28. ARGANG

— MARTS 1955 —

PRIS 75 ØRE



To af det danske flyvevåbens Republic F-84G Thunderjet jagerbombere i luften. Som det fremgår af artiklen på side 48, har flyvevåbnet opnået en meget fin udnyttelse af disse maskiner i sammenligning med andre NATO-lande.

3

INDHOLD:

Ærespokalen til Povl Westphall ★ Station Nord ★ Helikopter-
supplement ★ Mangel på trafikflyvere ★ Anerkendelse af flyve-
våbnet ★ Radioanlæg til modeller.

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

FLYV

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

Nr. 3

Marts 1955

28. årgang

Svæveflyvning som rekruteringskilde

KAN svæveflyveklubberne hjælpe med tilgangen af personel til flyvevåbnet? Således lyder titlen på den diskussionsaften, som Aeroklubben har arrangeret mandag den 14. marts, og hvortil generalsekretæren i Kungliga Svenska Aeroklubben, generalmajor Nils Söderberg har lovet at komme tilstede som indleder.

Vi tror på, at det vil være muligt for svæveflyveklubberne at kunne yde en kærkommen håndsrækning i lighed med, hvad tilfældet er i andre lande. Som eksempel kan nævnes, at erfaringer fra Sverige for perioden 1947—1953 har vist, at dumpeprocenten for det svenske flyvevåbens flyveelever har været 56 % for de elevers vedkommende, der ikke havde fået nogen forudgående svæveflyveuddannelse, medens den kun var 25 % for de elevers vedkommende, der havde fået en uddannelse som svæveflyvere.

I praksis betyder dette, at en flyveskole, som ønsker at slutte med 100 beståede elever, vil være nødsaget til at starte med 228 elever, såfremt ingen af disse har nogen svæveflyveuddannelse, medens det kun vil være nødvendigt at starte med 137 elever, hvis de alle møder med en uddannelse som svæveflyver. Dette medfører en meget stor besparelse af lærere, flyvemateriel, flyvemekanikere, værkstedsarbejde — og penge.

Desuden må dertil føjes, at der i sidstnævnte tilfælde er langt færre, som sendes bort fra flyveskolen i utide og kommer hjem, føler sig forurettet, begynder at tale ondt om flyvevåbnet — og fraråder andre at søge ind på en militær flyveskole.

Derfor har man i Sverige siden 1944 støttet Kgl. Svenska Aeroklubben med et årligt tilskud, som for indeværende år er på ca. 400.000 sv. kr. Disse penge anvendes udelukkende til støtte af modelflyvningen og svæveflyvningen med den eksisterende organisation af flyveklubber som grundlag.

Vi bør gøre det samme i Danmark.

REDAKTØR POVL WESTPHALL FIK KDA's ÆRESPOKAL



Prins Axel, der modtog aeroklubben's gyldne plakette, sammen med Povl Westphall med ærespokal blomster.

I 1948 forærede Pressens Luftfartsmedarbejdere en smuk pokal til Kongelig Dansk Aeroklub. Pokalen skulle hvert år uddeles til en dansk mand eller kvinde, der i det forløbne år havde gjort en særlig bemærkelsesværdig indsats for dansk flyvning eller luftfart. Ifølge statutterne skal denne ærespokal vandre i 10 år, hvorefter den med navnene indgraveret på de 10, der har fået den, vil blive opbevaret enten i aeroklubben's arkiv eller på flyvermuseet, som man regner med engang vil komme.

På et bestyrelsesmøde i forrige måned blev det enstemmigt besluttet, at pokalen for året 1954 skulle tildeles redaktør Povl Westphall. De, der tidligere har fået pokalen, er kaptajn John Foltmann, civilingeniør Per Kampmann, generaløjtnant C. Forslev, direktør V. Kramme og civilingeniør K. G. Zeuthen, luftkaptajn i SAS Povl Jensen og i fjor Hs. Kgl. Højhed Prins Axel.

Ærespokalen blev overrakt Povl Westphall ved en reception i aeroklubben's lokaler onsdag den 2. februar i overværelse af en lang

række af dansk flyvnings kendteste personligheder. Forinden pokaloverrækkelsen fandt sted, bragte aeroklubben's formand, direktør Hjalmar Ibsen en tak til den forrige pokalindehaver, Hs. Kgl. Højhed Prins Axel, og overrakte samtidig Prins Axel aeroklubben's gyldne plakette.

Derefter overrakte formanden ærespokalen til Povl Westphall og sagde bl. a.: »Når det blev Dem, der får pokalen, skyldes det at De har gjort flyvningen mange store tjenester. Det er sagt mange gange, men det kan ikke siges tit nok. De har hjulpet vor klub og derigennem indirekte dansk luftfart. Ved at indstifte flyvelotteriet sikrede De os den økonomiske ryggrad, der betinger vort arbejde, så længe vi ingen anden støtte får.

Direktør Ibsen takkede redaktør Povl Westphall for de mange interessante aftenner, han havde givet aeroklubben, og for de kontakter med både militære og civile personer, han havde bragt klubben.

Men Deres virke rækker længere, sagde dir. Ibsen videre. Deres ry som flyvejournalist er kendt også udenfor landets grænser, og De har en vidunderlig evne til at delagtiggøre os andre i det, De oplever på Deres mange rejser. Og i alt, hvad De siger og skriver, mærker man kærligheden til flyvningen og flyvningens sag. De er ikke ukritisk, men dejlig positiv og konstruktiv på samme tid.

Ved at bane vej for flyvningen, sluttede dir. Ibsen, og forstærkede det, andre har udført, er De værdig til at modtage pokalen. De er flyvejournalisten »par excellence« og »The Gentleman of the Press«.

Red. Westphall takkede for pokalen og sagde, at de, der var blot halvt så glade, som han havde været for at modtage pokalen, måtte have det vidunderligt. Jeg modtager pokalen, sagde Westphall til sidst, som et symbol på samarbejdet mellem flyvningen og pressens mænd.

Formanden for Pressens Luftfartsmedarbejdere, redaktør Sv. Sabroe, udtalte, at ingen var mere berettiget end Povl Westphall til at modtage pokalen. Han havde arbejdet og stridt for flyvningen, og hans grundighed og nøjagtighed havde vakt selv sagkundskabens beundring. Westphall er et mønster for alle os andre, sluttede Sabroe, der overrakte fru Westphall blomster, da hun var den, der havde siddet alene hjemme de mange gange, hendes mand var ude på de lange rejser.



Til venstre er en Douglas SC-47 landet på isen under forberedelserne til bygning af stationen. — Til højre ses nogle af de færdige bygninger med en radiomast i forgrunden og startbanen i baggrunden.

OPERATION NORD

— stationen, der blev bygget fra luften for at tjene luften —

Den spændende beretning om bygningen af den nordligste danske flyveplads og vejrstation

VIDSTE De, at der i løbet af de sidste år i det nordøstligste hjørne af Grønland er blevet bygget en dansk flyveplads og en dansk vejrstation? En flyveplads, som kun kunne bygges på den måde, at såvel mandskab som materiel blev transporteret ad luftvejen? En flyveplads, der hidtil har modtaget 450 maskiner helt op til Douglas Globemaster-størrelse?

Det vidste sikkert de færreste af de tilhørere, som overværede aeroklubbens foredragsaften den 7. februar, hvor afdelingsingeniør i grønlandsdepartementet, *H. Holten Møller*, holdt et fængslende foredrag, som både flyvekyndige og ikke-flyvekyndige var lige begejstrede over, og som af flere blev betegnet som et af de bedste foredrag, der nogensinde var hørt i KDA.

Her er et referat af foredraget om »Operation Nord, stationen der blev bygget fra luften for at tjene luften«.

Et hul i kæden af vejrstationer

Ingeniør Holten Møller omtalte indledningsvis de af amerikanerne under krigen oprettede vejrstationer i Grønland, som man efter krigen fra dansk side udbyggede til mere permanente stationer. I 1947 tog man fat på at bygge denne kæde af vejrstationer i et antal af ca. 40. Det foregik i overensstemmelse med ICAO og med international støtte gennem ICAO til gavn for verdenslufttrafikken.

Da disse stationer var bygget, var der et stort hul i kæden fra Thule op nord om Grønland og ned til Danmarkshavn på østkysten. Under Pearyland-ekspeditionen i 1948—50 havde man en midlertidig station deroppe ved Brønlundsfjorden, hvor danske Catalinamaskiner landede.

Fra dansk side blev tanken om en fast station imidlertid ikke opgivet, og da amerikanerne i 1951 i største hemmelighedsfuldhed begyndte Operation Blue Jay, bygningen af Thulebasen, så man nu en mulighed for at få bygget den ønskede station, som skulle ligge så langt mod nord, at den ikke kunne bygges pr. skib, men kun ved hjælp af flyvemaskiner.

Fra dansk side forelagde man amerikanerne planen om at bygge den savnede danske vejrstation, og amerikanerne påtog sig at sørge for transporten.

Midlertidig flyveplads på havisen

I marts 1952 havde Grønlandsdepartementet truffet de nødvendige forberedelser, sendt materialer med skib til Thule, og nu tog man fat. Første fase bestod i at rekonstruere ved hjælp af SC-47-maskiner, d. v. s. Douglas DC-3 med skiunderstel. Det frøs på det tidspunkt 38 grader ved Thule og 55—60 grader over indlandsisen, og foredragsholderen fortalte om de mange uheld man havde, fordi maskinerne på det tidspunkt var parkeret udeendørs i Thule. Der var vrøvl med motorerne, skiene, varmeapparaterne og naturligvis vejret.

Afstanden mellem Thule og Nord er ca. 1300 km, så der var ringe reserve for SC-47'en på dobbeltture.

Der var to muligheder for at anlægge stationen, og først blev et sted ved Kap Rigsdagen undersøgt. Efter nogle rekognosceringer landede SC-47'en på havisen, og snart fulgte DC-4 og Fairchild C-119-maskiner efter. Det skal være første gang, at så store maskiner er landet på havisen. De medførte bulldozers og andre maskiner, og da man fandt stedet uegnet, besluttedes det at køre disse maskiner over isen til den alternative plads, station Nord på Prinsesse Ingeborg halvøen.

Det mislykkedes imidlertid, og det medførte forsinkelser, som gjorde, at det blev for sent at benytte havisen som operations-basis.

300 tons nedkastes med faldskærm

Amerikanerne tilbød imidlertid at stille en eskadrille Fairchild C-119 Flying Boxcars til rådighed for nedkastning af materiel med faldskærm, og de bragte 100 eksperter på dette område til Thule for at pakke faldskærmene!

Først fløj imidlertid et lille hold danskere derop med en SC-47 for at gøre forberedelserne, og så blev materiellet smidt ned.

Der blev anvendt faldskærm på op til 30 meter i diameter, som kunne tage laster på indtil 2,26 tons hver.

På den udmærkede farvefilm, der ledsagede foredraget, så vi, hvordan bulldozers og meget andet blev kastet ned. Når de ramte isen, løsgjordes faldskærmene ved en sprængladning, så lasten ikke blev slæbt hen over jorden. Skærmene kostede op til 2800 dollars pr. stk.!

SC-47-maskinerne havde ofte svært ved at starte fra sneen og måtte anvende JATO-aggregater.

Midt i juni var sneen væk, og med de nedkastede maskiner tog mandskabet fat på at planere en midlertidig jordbane. Den blev afprøvet af den altid anvendelige SC-47, der medførte personale til at afkontrollere banen, og nu gik det løs for alvor.

»De er nr. 18 til at lande«

Nu gik det først rigtig løs. De mange C-119 fløj alt muligt materiel frem. C-54-maskinerne, som oprindeligt nedkastede tønder med solarolie og brændstof fra laveste højde uden faldskærm, kunne nu lande og rulle dem ud på normal vis. Om det så var de kæmpemæssige C-124 Globemasters, kom de derop. Filmen viste flere af dem på en gang på stationen, og de medførte bl. a. lastbiler og snerydningsmaskiner.

Det var i 1952. Da årets arbejde var endt, forblev fire mand deroppe og overvintrede. I 1953 fløj SAS 50 håndværkere til Grønland, som af amerikanerne blev fløjet videre til Station Nord, hvor de landede den 5. juli. Begunstiget af den mildeste sommer i mange år blev den permanente station nu anlagt. Banen blev udvidet og planeret og har en udstrækning af 2400 × 75 meter. Boliger, garager, pak-huse — ialt 24 førsteklases huse blev opført. Radiomasterne blev rejst, og tank-anlæg blev bygget.

Sommeren var så mild, at der var isfrit, således at Grønlandsdepartementets Noorduyn Norseman kunne aflægge visit, og foruden de mange amerikanske maskiner kom også en af flyvevåbnets Catalina-ma-

skiner op og prøvede banen, der udmærker sig ved fin, hindringsfri indflyvning.

Den 8. oktober blev håndværkerne fløjet hjem, og kun det faste mandskab blev tilbage.

En 100 procent dansk station

Afdelingsingeniøren betonedede gentagne gange meget kraftigt, at det var en helt igennem dansk station, anlagt af danskerne og betalt af Danmark (bortset fra transporten). Den er udelukkende bemannet med danskere, og fra første færd er det Dannebrog, der har vajet fra flagstangen.

De danske håndværkere gjorde en strålende indsats deroppe, så man sjældent har set nogen arbejde så energisk.

Stationen er nu i stadig brug og får til stadighed sine forsyninger fra luften.

En stor vanskelighed er naturligvis sneen, som hurtigt kan lægge sig meterhøjt over banen. Mens snestormen står på, er der intet at gøre. Men så snart den er forbi, rykker stationsmandskabet ud med tre kraftige sneslynger og andet rydningsmateriel. Filmen viste, hvorledes de arbejdede sig gennem de enorme snemasser og atter gjorde banen anvendelig.

Ialt skal der flyves 800 tons derop hvert år — ikke mindst solarolie til stationens drift. Det kræver 125—150 flyvninger hvert år, og det koster 60.000 kr. pr. flyvning.

Det medfører besøg af 1100—1500 amerikanske besætningsmedlemmer, så der er mange, der lærer stationen at kende, og vi kan også godt være bekendt at vise den frem.

Stationens betydning for flyvningen

Ingeniør Holten-Møller havde for nylig deltaget i et ICAO-møde i Montreal, hvor man havde drøftet flyveledelsen i Grønland. Der er både kontrolområder og FIR-områder i Grønland, nu trafikken er blevet så intensiv. Station Nord har allerede nu en meget stor betydning som vejrstation og flyveplads. Betydningen vil blive endnu større, når de egentlige polarruter, som passerer den nordøstlige del af Grønland, om ikke så forfærdelig lang tid bliver til virkelighed. Station Nord, der blev bygget fra luften, er klar til fortsat at betjene luf-ten!

Lidt statistik

Her er en oversigt over beflyvningen og de befordrede mængder de første tre år:

1952: 125 landinger med 570 tons
31 faldskærmstogter 140 tons
5 frie kast 23 tons
1953: 87 landinger 725 tons
7 faldskærmstogter .. 32 tons
1954: 160 landinger 1640 tons

Ialt 415 flyvninger med 3130 tons

Afdelingsingeniør Holten Møller har selv under sit arbejde i forbindelse med radio-navigations- og vejrtjenesten i Grønland fløjet 42 ture over nordatlanten, heraf 22 med SAS, 11 i militære fly og resten med forskellige selskaber.

Samtidig har han fløjet 40 ture over Grønland i militære maskiner, heraf 16 gange nord om Grønland.

ENGELSKE FLYVEKLUBBER

Statsstøtte til uddannelse af unge flyvekadetter

DE engelske flyveklubber, som indtil 1946 var samlet i organisationen Association of Light Aeroplane Clubs, har siden den tid været sammensluttet i »Association of British Aero Clubs and Centres Limited«, og i den beretning, som nylig er blevet udsendt for året 1953—54, fortælles nogle interessante tal, som sikkert vil have bud til danske motorflyvere.

Organisationen arbejder i bedste forståelse både med det militære og det civile luftfartsministerium, og dens samarbejde med Air Ministry har bl.a. resulteret i overtagelsen af skolemaskiner (Tiger Moth) til særdeles favorable priser samt til træningen af et vist antal vendende militærflyvere. De mange Tiger Moth blev udbudt til salg, da de såkaldte reservens flyveskoler blev op- hævet, hvorefter sammenslutningen af britiske flyveklubber overtog 111 samt de nødvendige reservedele på meget lempelige vilkår. Man var endvidere så heldig, at organisationen fik overladt 15 link-trænere til brug for flyveklubbens medlemmer.

Organisationen omfatter idag 84 klubber

Antallet af tilsluttede flyveklubber, som i 1948 var 59, er nu steget til 84 med et samlet medlemstal på 12.477. Den fremgang, der er sket i de senere år, ses iøvrigt af nedenstående oversigt:

	1948	1953
Antal klubber	59	84
Flyvetimer ialt	41.951	65.890
Antal klubmedlemmer ..	11.977	12.477
Antal flyvemaskiner ..	239	245

Mange af de engelske flyveklubber har fået »vind i sejlene«, efter at myndighederne fornylig har opstillet et træningsprogram, ifølge hvilket et nærmere fastsat antal unge fra Air Training Corps skal have en elementær flyveuddannelse i en flyveklub. Selv om klubbernes primære opgave selvfølgelig i første række må være at uddanne civile sportsflyvere, så vil tilgangen af elever fra Air Training Corps alligevel betyde et værdifuldt tilskud til de respektive klubbers økonomi. Bl.a. vil det betyde, at klubbernes egne medlemmer vil kunne leje maskiner til en betydelig billigere pris end ellers.

For det finansår, som sluttede den 31. marts 1954, var der bevillet penge til 500 personers elementære flyveruddannelse, og for det følgende finansår, som slutter den 31. marts i år, er der bevillet yderligere penge til 400 personers flyveruddannelse.

Pr. 31. december 1953 havde 1.054 kadetter afsluttet deres træning og aflagt prøverne til privatflyvercertifikatet, og 62 kadetter havde fået solo-certifikatet. Den 30. juni 1954 havde 1179 kadetter taget privatflyvercertifikatet, medens andre 54 var nået til at flyve solo.

Til slut skal det nævnes, at Hs. Kgl. Højhed Hertugen af Edinburgh er protektor for sammenslutningen af de britiske flyveklubber.

Øverst den historiske landing med en C-54 på urørt is på Independence Fjord i april 1952. — Derunder begyndelsen til Nord i juni, lastpaletter til faldskærmskast, en række C-119, snerydningsmaskiner på Nord og nederst en snerydningsmaskine, der ankommer med en C-124.





Helikoptere — 5:

HELIKOPTER-SUPPLEMENT

Sidste artikel i serien, der næste gang
afrundes af en artikel om konvertiplaner

I fortsættelse af de fire artikler i sidste årgang bringer vi her et supplement, omhandlende nogle vidt forskellige helikoptertyper.

Sikorsky H-34A eller S-58 eller HSS-1 eller HUS-1 (kært barn har mange navne) er en forstørret udgave af den velkendte S-55 (FLYV 6/54-121). Den er udstyret med en 1640 hk Wright R-1820 motor, 4-bladet rotor og 4-bladet halerotor. Den kan rumme op til 20 passagerer eller 1½ tons last og bygges bl. a. til brug mod u-både. Den er forsynet med automatisk pilot og udstyr til natflyvning (VFR). Den er i produktion.

Sikorsky XH-39 eller S-59 blev bekendt, da den sidst i august 1954 satte verdensrekorden for helikoptere op til 251,1 km/t. Det er den første Sikorsky-helikopter med turbinemotor, nemlig en 425 hk Turbomeca Artouste II. Iøvrigt ser det ud til at være en logisk udvikling af tidligere Sikorsky-typer. Den har 4-bladet rotor og halerotor. Som S-56 har den optrækkeligt understel, der nu begynder at trænge frem, efterhånden som hastigheden stiger. Den har også fået anerkendt en højderekord for helikoptere på 7.474 m, sat den 17.10. 1954.

Cessna CH-1 er den første egentlige Cessna-helikopter, efter at firmaet har overtaget Seibel-firmaet. Der er også tydelige Cessna-præg over CH-1, hvis krop ligner Cessna-typernes meget. Motoren er anbragt i næsen som på en almindelig enmotoret flyvemaskine. Der er tobladet hoved- og halerotor, og rotorsystemet ser usædvanligt enkelt ud. Understellet er en 260 hk Continental, hovedrotorens diameter er 10,6 m og fuldvægten 1360 kg.

SNCASO 1120 Ariel III er udviklet fra en tidligere type med stempelmotor, men har nu en 275 hk Turbomeca Arius turbinemotor, der leverer komprimeret luft til små forbrændingskamre i rotortipperne. Motorens udstødning ledes ud gennem en åbning i halen. Luftfartøjet har plads til 3 personer ved siden af hinanden. Der er kun bygget nogle prototyper.

SNCASO 1221 Djinn har været en del omtalt i den senere tid og anses for en praktisk anvendelig type, som er ved at gå i produktion. Den er udviklet af 1220, der var ensædet og udstyret med Turbomeca Palouste turbinemotor, der leverede luft til forbrænding i tipperne. På 1221 finder der imidlertid ingen forbrænding sted her; men rotoren drives simpelthen ved udstødning bagud af komprimeret luft. Kroppen er en enkel og robust konstruktion, og Djinn kan anvendes til en række civile og militære formål.

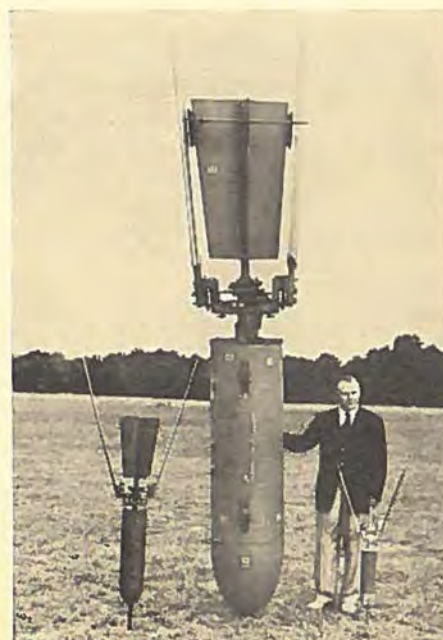
Fra oven Sikorsky HSS-1, rekordsætteren Sikorsky XH-39, projektet Gyrodyne Model 24, den franske SNCASO 1120 Ariel III og nederst SNCASO 1221 Djinn.

Data: rotordiameter 10 m, tomvægt 310 kg, fuldvægt 630 kg, topfart 130 km/t, rejsefart 60—100 km/t, brændstofforbrug 84—100 kg/t, tophøjde 3000 m, rækkevidde 160 km.

Gyrodyne Model 24 er et projekt til en lasthelikopter med to koncentrerede rotorer. Lasten rummes i en stor beholder, der kan hejses ned på jorden på utilgængelige steder, mens helikopteren holder sig svævende i luften. Det er en stor helikopter, idet der er tale om en fuldvægt på ca. 32 tons, hvoraf lasten vejer ikke mindre end godt 19 tons. Rejsefart ca. 145 km/t. Lad os nu se, om projektet bliver til virkelighed.

Rotor i stedet for faldskærm

Kaman aircraft, der er specialister i bygning af helikoptere, har foretaget nogle forsøg for det amerikanske marinekorps med nedkastning af containere, som i stedet for faldskærm var udstyret med en rotor. På billedet ses i midten en standard container af typen M2 til militær brug, udstyret med en rotor i fuld størrelse. Rotoren er vist med bladene klappet tilbage, klar til montering i en flyvemaskine. Tilvenstre ses en model i en tredjedels størrelse, og tilhøjre er vist en anden model i en sjettedels størrelse. Alle de hidtil foretagne nedkastningsforsøg med disse „rotor-containere“ har været meget tilfredsstillende, bl.a. fordi det har vist sig, at man med langt større sikkerhed kan få dem ned på det tilsigtede sted, end hvis man anvendte de ortodokse faldskærme.



Den nye Kaman rotor-container sammen med to modeller. Rotorbladene er foldet sammen.

UTILSTRÆKKELIG TILGANG AF TRAFIKFLYVERE

I adskillige lande er det ved at blive et problem at fremskaffe det nødvendige antal tilstrækkeligt kvalificerede trafikflyvere, fordi der bliver stadig større forskel på militære og civile flyvere

Tilgangen af trafikpiloter til luft-ruterne er mange steder i verden ved at volde en del vanskeligheder på grund af manglende kvalificerede ansøgere til denne specielle form for flyvning, og derfor er det af stor interesse at høre, hvordan man f.eks. i England er ved at gribe sagen an. *Shell Aviation News* skriver herom i sit september-nummer ifjor.

SIDEN krigen sluttede, har der fra tid til anden været mangel på så at sige alt — undtagen på flyvere. Masseuddannelsen under krigsårene havde skabt i tusindvis af piloter, som gerne ville fortsætte med flyvningen som erhverv; men det civile behov var kun yderst ringe. Nu har situationen imidlertid fuldstændig forandret sig, og der er al mulig grund til at tro, at der i løbet af ganske få år ikke vil være tilstrækkeligt mange trænedes piloter af den rigtige type, hvis den kommercielle flyvnings behov helt skal dækkes. I virkeligheden er det sådan, at såfremt der ikke foretages et eller andet, så vil der blive mangel på flyvere indenfor den civile lufttrafik.

Selvfølgelig er denne mangel ikke noget, man først opdager nu. Det har været sagt hvert år siden 1950; men hidtil har der alligevel ikke været særlige vanskeligheder ved at få behovet dækket. Denne gang ser det imidlertid ud til, at det er ramme alvor. De beregninger, man havde gjort for tilgang og afgang af piloter, holdt ikke stik, og grundene hertil var flere. Det væsentligste var vel nok, at den kommercielle flyvnings behov ikke blev nær så stort, som man havde regnet med, fordi udviklingen hidtil var gået i retning af at medføre flere passagerer på større luftfartøjer, fremfor flere passagerer på flere luftfartøjer, og fordi afgang af piloter i en forholdsvis ung alder havde været mindre end forventet.

Når piloterne først havde fået foden fast inden for den civile luftfart, så ønskede de at blive der ligeså længe, som luftfarten ville have dem, og det er der jo i og for sig ikke noget at sige til. Men efterhånden begynder mange af trafikpiloterne imidlertid at nærme sig den alder, hvor spørgsmålet om deres afgang ikke mere er noget, de selv kan bestemme, men som er noget, der vil blive forlangt netop på grund af alderen. Derved kommer der huller i rækkerne, og dette i forbindelse med både en øget trafik og et øget antal luftfartøjer på ruterne vil skabe et behov for piloter, som rimeligvis ikke vil kunne dækkes, med mindre der træffes særlige foranstaltninger.

Problemet med at skaffe nye piloter til lufruterne er ikke ens i de forskellige lande. For eksempel vil det sikkert ikke være så vanskeligt i USA, hvor der i forhold til alle andre steder foregår langt mere flyvning uden for den egentlige rute-flyvning, og hvor der altid vil være en ret stor stab af erfarne flyvere til rådighed. I de fleste andre lande verden over er det imidlertid sådan, at der ikke foregår ret megen flyvning udover den militære flyvning og rute-flyvningen, og det vil derfor ganske sikkert blive nødvendigt at indføre et eller andet rekruterings- og uddannelsessystem, således at lufttrafikken ikke pludselig en skønne dag står og mangler veltrænede flyvere.

Voksende forskel på civil og militær uddannelse

Den kommercielle flyvning har hidtil fået de fleste af sine flyvere fra flyvevåbnene: fra de tusinder af veltrænede flyvere, der hjemsendtes lige efter krigen og fra de regelmæssige — men langt mindre — hjemsendelser i de følgende år. Efterhånden er der imidlertid blevet så stor forskel — og den øges stadig — på trafikflyvning og militær flyvning — flyvning ved overlyds-hastighed, flyvninger i meget store højder m. m. — at det vil blive meget svært at finde hjemsendte militærflyvere med den rette træning og erfaring og med den rigtige indstilling til den kommercielle flyvning.

Fra visse sider har man hævdet, at det ville være umuligt at få en jagerflyver skolet om til at blive en brugelig pilot på en luft-rute. Ikke desto mindre vil den civile flyvning blive ved med at få nogle af sine flyvere fra flyvevåbnet, fordi det jo ikke er alle militærflyvere, som er jagerflyvere. Det er ofte flyvevåbnene som først af alle prøver de nyeste luftlinere — i en trops-transport-version — og sådanne organisationer som United States Military Air Transport Service og RAF's Transport Command er i virkeligheden store lufttrafikforetagender. Men i de fleste lande vil det kun være muligt at skaffe forholdsvis få militære flyvere, som tilfredsstiller de krav, der stilles til trafikflyvere. Derfor er det nødvendigt, at man gennemfører et eller andet uddannelsesprogram.

Det vil sikkert ikke blive vanskeligt at finde egnede emner til et sådant kursus, for der er sikkert mange, som gerne vil have en luftkaptajns vellønnede stilling, men omkostningerne ved at træne en flyver op til 250 timers flyvetid er meget store. Det koster idag 500.000 kroner at uddanne en bomberflyver, og uddannelsen af en trafik-

flyver til det stadium, hvor han magter at flyve en firemotorer passager-luftliner, vil ikke blive meget mindre.

Det er kun tanken at uddanne en trafikflyver til det stadium, hvor han opnår sit trafikflyvercertifikat og kan begynde som andenpilot. Den følgende træning og erfaring må han have i det selskab, hvor han ansættes. Der eksisterer i hvert fald eet luftfartsselskab, som allerede nu ofrer over 20 millioner danske kroner om året på flyvernes videre træning og uddannelse; men det er meget tvivlsomt, om selv de største luftfartsselskaber vil være i stand til at påtage sig en flyveuddannelse helt fra begyndelsen, og det er ganske givet, at de mindre selskaber hverken har materiel eller penge til det.

Undersøgelsen i England

I England har en komité fornylig undersøgt mulighederne for at få en stadig tilgang af kvalificerede flyvere til den civile luftfart. Komitéen bestod af repræsentanter for BOAC, BEA, Airwork, the British Independent Air Transport Association, Airline Pilot's Association, Guild of Air Pilots and Air Navigators samt Air League, og den har regnet med, at der i de nærmeste år vil være en afgang på mindst 5 % blandt engelske trafikflyvere. Det vil igen sige, at det bliver nødvendigt at erstatte fra 70 til 120 trafikpiloter årligt.

Såfremt 400 udvalgte elever starter deres uddannelse til opnåelse af et trafikflyvercertifikat med en minimumsflyvetid på 250 timer, regner man med, at der kun er 75 som vil kunne fuldende de påbegyndte kursus, og den samlede udgift vil komme til at ligge på ca. 5 millioner kroner årligt.

Undersøgelseskomiteen har derfor foreslået, at der oprettes en statsskole for uddannelse af civilflyvere i England, således at unge mennesker kan påbegynde en uddannelse lige fra grunden til opnåelse af den stilling som trafikflyver, de senere i livet skal udfylde.

Man ønsker at få de unge ind på en sådan skole, endnu inden de er begyndt på anden uddannelse. Selvfølgelig vil der blive krævet visse optagelsesprøver, hvilket jo også gøres andre steder, men disse vil kun stille de krav, som er absolut nødvendige. Ved denne fremgangsmåde håber man, at det skal lykkes at få en regelmæssig tilgang af piloter til den civile lufttrafik, og samtidig regner man med, at det rejsende publikum ikke mere skal forbinde begrebet super-flyver, rekord-flyver, kunstflyver o.l. med stillingen som trafikpilot på en luft-rute.

Udnævnelser m. m.

Oberst T. P. A. Ørum, flyveattaché ved de danske ambassader i London og Paris og forsvarsattaché ved gesandtskaberne i Haag, Bruxelles og Bern, fratræder nævnte stillinger og ansættes til rådighed for flyverkommandoen fra 1. april 1955 at regne.

Kaptajnlojtnant V. K. H. Eggers ved flyverstaben er afgået fra nævnte stab og ansat ved v.flbk. fra 1. januar 1955.

Efternævnte flyverlojtnanter af 1. grad af reserven er udnævnt til kaptajnlojtnanter af reserven i flyvevåbnet fra 15/12 1954 at regne og ansat således: H. M. Schmidt ved v. flbk., L. Sinding ved ø. flbk., V. K. E. Thorsen ved v. flbk. og J. Larsen ved v. flbk.

Efternævnte flyverlojtnanter af 2. grad af reserven udnævnes til flyverlojtnanter af 1. grad af reserven fra den 1/2 1955 at regne: J. C. Nielsen, A. Sahlertz, I. U. Jørgensen, L. I. Rasmussen, K. Jørgensen, N. V. N. Petersen, G. Gerts, B. H. Christensen, K. Rasmussen, A. S. Nielsen, H. Thiel, S. J. Pisarski, J. La Cour, E. F. Jørgensen, K. S. Petersen, H. J. E. L. Larsen, P. S. Petersen, B. T. Truelshøj, F. Larsen, I. P. A. Anderson, L. I. R. Røbers og E. A. Larsen.

Oberst i flyvevåbnet C. C. Larsen, chef for østre flyvebasiskommando, R. af Dbg. og Dbm., afskediges på grund af alder i nåde af krigstjenesten med pension fra udgangen af januar 1955 at regne.

* * *

Gloster Javelin til flyvevåbnet?

Ifølge Dagens Nyheder har USA tilbudt at levere Danmark en eskadrille natjagere, dersom vi selv vil anskaffe en tilsvarende og øge vort forsvar med disse eskadriller. Det skal være tanken at stationere disse eskadriller på Tistrup, hvor der til dette formål må bygges for 12-15 mill. kr. Udgiften til anskaffelsen af den eskadrille på 16 natjagere, som vi selv efter forslaget skal købe, bliver på mellem 65 og 80 mill. kr. Der er tale enten om en natjagerversion af North American Sabre eller om Gloster Javelin, der skulle være bedst egnet til formålet. De to typer koster henholdsvis 4 og 5 mill. kr. pr. stk. incl. reservedele til et årstid.

Ifølge Dagens Nyheder skal flyverkommandoen og forsvarschefen have anbefalet forslaget, men nogen afgørelse af sagen foreligger tilsyneladende ikke ved redaktionens slutning.

* * *

Dansk flyver dræbt i Canada

Den 4. februar meddeltes det fra Canada, at den danske flyveelev, sergent Poul Roed Jensen, var styrtet ned og dræbt under flyvning med en Lockheed T-33. Han blev knap 21 år gammel.

Poul Roed Jensen stammede fra Rødby, hvor han i 1951 startede Rødby Fjernkenderklub, der blev tilsluttet KDA. I 1952 var han som medlem af Landssvæveflyveklubben på svæveflyveskole, hvor han fik a-diplom. I april 1954 kom han til uddannelse i Canada.



Boeing Stratojet som flyvende prøvestand: Billedet viser en Boeing XB-47D, forsynet med to Curtiss-Wright T49 turbinemotorer i stedet for de 4 inderste reaktionsmotorer. Installation er foretaget for at få afprøvet turbinemotorerne i luften.

ANERKENDELSE TIL FLYVEVÅBNET

Bedste udnyttelse af Thunderjet i NATO-landene takket være det dygtige tekniske personale

MENS det danske flyvevåben i de hidtil forløbne opbygningsår har været udsat for mange vanskeligheder og mødt megen kritik, kom der i slutningen af januar forskellig anerkendelse, der stammer fra de allierede flyvestyrkers hovedkvarter ved Paris. I meddelelsen hedder det, at en af det danske flyvevåbens Republic F-84 Thunderjets tilhørende eskadrille 725, har opnået større samlet flyvetid end nogen anden Thunderjet, idet den ialt har fløjet 515 timer indtil nu.

I betragtning af at der er bygget 4457 Thunderjets, der anvendes af ti landes flyvevåben, er det et bemærkelsesværdigt resultat, der her er opnået.

I sammenligning med civile luftfartøjers flyvetider er 515 jo et lille tal — mange trafikflyvemaskiner flyver flere tusinde timer årligt — men jettimer er jo noget for sig.

Chefen for flyvematerieltjenesten, oberst P. Orm Hansen, udtaler på FLYV's forespørgsel, at flyvevåbnet i starten havde en meget ringe udnyttelse af den store mængde nyt materiel, man pludselig fik. Teknikerne skulle skoles om til den nye type, og det tager sin tid, men især savnede man

de fornødne værktøjer, reservedele og instruktionsmateriale. Efter at man har arbejdet på alle fronter, og især efter reserveproblemerne er blevet løst, er det gået stadig fremad, således at Danmark nu er et af de NATO-lande, der udnytter sine Thunderjets bedst.

Det har altså vist sig, at når vi får, hvad vi skal bruge, kan Danmark godt gøre sig gældende, selv om vi ikke som andre lande kunne bygge på erfaringer fra krigen, men måtte begynde helt på bar bund.

Det forlyder også, at det danske flyvevåben nu har opnået en relativ høj flyvetid pr. pilot. I flyverkommandoens operationssektion udtaler oberstlojtnant T. Wichmann, at man udnytter al den tid, der kan flyves, og det betyder f. eks. i den sure vintertid, at man også må tage lørdag og søndag til hjælp. Man er fuldt på højde med det planlagte program og føler, at det almindelige resultat er tilfredsstillende.

Selv om piloterne også gør en udmærket indsats, så skyldes disse resultater i meget høj grad det dygtige tekniske personale, som trods de dårlige arbejdsforhold, det visse steder endnu må arbejde under, gør et fremragende stykke arbejde.



Modelflyveren Henning Nielsen, der er flyvelederassistent i Esbjerg Lufthavn, ejer en af landets største samlinger af skalamodeller (1:72). Han har i løbet af et par år bygget ca. 90 skalamodeller. Er der nogen, der har bygget flere?

TURBOJETS

DA GASTURBINEN kom frem for omkring 12 år siden, var der grund til at formode, at dens tilsyneladende enkelthed ville indvarsle en overflod af forskellige konstruktioner, som satte den nye fremdrivningsform, med eller uden propeller, i stand til at blive indbygget i specielle luftfartskonstruktioner. Princippet i motoren er sådan set simpelt nok: En enkelt aksel forbinder kompressoren fortil med turbinen bagtil. Mellem dem er der en konstant brændende flamme, og turbinen optager energi fra den opvarmede og expanderende gas for at drive kompressoren, idet der bliver tilstrækkelig energi tilovers til at give luftfartøjet fremdrift. Imidlertid nægtede før i tiden gasturbiner ofte at arbejde i det hele taget, og trods alle anstrengelser forblev de hårdnakket uvirksomme. Senere blev det muligt for gassen at tilbringe kraft nok til at drive kompressoren, og gradvis—efter yderligere udvikling—kunne et vist positivt tryk frembringes. På et vist tidspunkt kunne eet Kilogram tryk opnås for hver Kilogram vægt af aggregatet. Dette tal blev forøget således, at der nu kan opnås 5 Kilogram tryk for hver Kilogram af aggregatets vægt. Faktisk forventer industrien, at det senere vil blive muligt at opnå mere end 1 Kilogram tryk for hver Kilogram vægt af hele luftfartøjet, så dette overført til jagere vil sige, at det bliver muligt at hæve sig fra jorden uden starttilløb. Samtidig er der blevet gjort fremskridt med hensyn til brændstofforbruget: Indtil for kort tid siden var $1\frac{1}{4}$ Kilogram kerosene brændstof nødvendig for 1 Kilogram tryk, men nu er kun 1 Kilogram brændstof nødvendig. Naturligvis bødes der for disse fremskridt i yderligere udviklede konstruktioner. Kompressoren er f.eks. i stedet for at være smedet i et enkelt stykke nu sammensat af hundreder af præcisions-fremstillede blade, oprindeligt af aluminium, nu af en legering af stål og titanium. Kompressoren i en 4.500 Kg. tryk Bristol Olympus gasturbine virkeliggør det videreførte dobbelthedsprincip, idet hver halvdel drives gennem koncentriske aksler ved forskellige hastigheder af separate turbinder kun med en gasforbindelse imellem.

Tiden har vist, at udviklingsarbejdet med en stor gasturbine behøver 15 til 20 gange den indsats, som medgår til den mest komplicerede stempelmotor. En stor del af de sammenlagte ingeniør- og tegnestuetimer er blevet anvendt på utrættelige forsøg for at opnå en bedre forståelse af måden til at behandle de enorme luftmængder. I stedet for at anvende 15 dele luft til 1 del brændstof som i stempelmotoren, anvender gasturbinen 85 dele luft. Naturligvis er de rent videnskabelige forhold ved at lede luften ind i aggregatet gennem indsugningsportene med et minimum af tab lige så vigtig som redueringen af rørtabene og tab ved turbulente strømninger, når luften er inde i aggregatet. Bortset fra de aerodynamiske forhold, har den metallurgiske side af sagen ved turbinen stadig været under konstant udvikling. På et tidligt tidspunkt af gasturbinen udvikling måtte aluminiumslegeringerne erstattes med forskellige chrome, cobolt, stål og nikkellegeringer. Nogle af disse legeringer var næppe blevet prøvet, før de blev erstattet af titanium, idet dette yderst vigtige metals legeringer ligger mellem stål og aluminium, hvad vægtfylden angår og tangerer stål, hvad styrken angår.

Resultatet er, at de nye turbintyper nu er under udvikling i fra 5 til 7 år, og produktionsområdet er under udvidelse fra en grænse på 3.000-4.500 Kg. turbiner til sådanne, som har 3 gange den styrke, som det på nuværende tidspunkt er muligt at fremstille. Opfindelser følger hurtigt hverandre, og der er intetsteds tegn på, at den så karakteristiske hastighed, hvormed turbineteknikken hidtil har udviklet sig, er i aftagen. The Engine Division of the Bristol Aeroplane Company afpasser den hastigt voksende viden på det videnskabelige område med det produktionsprogram, som nødvendigvis må følge længe efter i dens spor.

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED • ENGLAND

313P

Osterman's helikoptervirksomhed

Firmaet, der begynder Øresunds-trafik med helikopter til sommer

FIRMAET Ostermans Aero i Stockholm, som er velkendt for sin flyvevirksomhed, har nu udelukkende specialiseret sig om anvendelse af helikoptere. Det begyndte med en enkelt helikopter (Bell 47) i 1947, og allerede året efter fik Stockholms Skærgård som det første område i verden sin regelmæssige postforbindelse pr. helikopter. Både i dette og de følgende år blev der kun fløjet et par ture om ugen til nogle få stationer i Skærgården.

I 1954 øgedes antallet af flyvninger imidlertid til seks om ugen, og antallet af poststationer steg til 12—14. Helikopterpost-ruten blev i det år gennemført fra midten af januar til et stykke ind i april, og regelmæssigheden var 100 procent. Da trafikken ophørte i april, havde der været fløjet 182 postture med helikopter til Skærgården. Den samlede postmængde fra Bromma beløb sig til ca. 30.000 kg, og den tilbage-lagte distance var omtrent 30.000 km. Samtlige flyvninger blev gennemført uden uheld.

Virksomheden udvides

Den erfaring, som Ostermans fik i flyvning med helikoptere, bevirkede, at man efterhånden anskaffede en hel flåde af Bell helikoptere, ialt seks, og da man for alvor begyndte at spekulere på oprettelse af re-

gelmæssige passager-helikopterruter, blev der indkøbt en større type, nemlig en Sikorsky S-55. Hele Sverige blev inddelt i seks distrikter, der hver fik stationeret en helikopter til anvendelsen indenfor eget arbejdsområde under en lokal distriktchef, som fik ret vidtgående bemyndigelser med hensyn til at finde frem til egnede opgaver.

Distriktet, som omfatter det sydlige Sverige, fik en dansker som chef, nemlig den tidligere SAS-mand *Chr. Hunderup*, og foruden en Bell helikopter stationerer man her den betydeligt større type Sikorsky S-55. Hensigten med dette er at etablere en forsøgsrute med passagerer mellem København og Malmø i en periode af tre måneder. Når man som flyvepassagerer kan blive fløjet direkte fra bymidten til bymidte på ca. 10—12 minutter, vil der uden tvivl være et ikke ringe behov for en sådan rute, når billetprisen kommer til at ligge på et rimeligt niveau. De nødvendige for-handlinger om rutens etablering med myndigheder og med SAS har længe været i fuld gang, og man håber at kunne begynde forsøgsflyvningerne i løbet af foråret.

Uddannelsen af helikopterflyvere

Ostermans Aero er selvforsynende med helikopterflyvere og agter at blive ved med

dette. I slutningen af januar oprettede man en helikopter-flyveskole på Skå Edeby i nærheden af Stockholm, og her begyndte et kursus med tolv elever. Samtlige tolv antagne elever er uddannet som flyvere ved flyvevåbnet undtagen een, og de har også gjort tjeneste som militære flyvere i kortere eller længere tid. Undtagelsen er guldsmed af profession, han begyndte som sportsflyver og har senere taget certifikat som erhvervsflyver. For fuldstændighedens skyld må det tilføjes, at »guldsmeden« var svæveflyver, inden han blev motorflyver.

Chefen for helikopterskolen er chefpiloten *Nils Grimskog*, som også er godt kendt i Danmark fra sine mange besøg med en Bell helikopter, bl. a. under dyrskuerne på Bellahøj og i Odense. Skolen kommer ialt til at vare otte uger. Selve flyveuddannelsen kommer til at omfatte en grundskoling på 30 timer og derefter en videre uddannelse på 20 timer, hvorunder der øves natflyvning, flyvning med hængende last, flyvning på pontoner samt start og landing på et skibsdæk. Dertil kommer så en teoriuddannelse på 56 undervisningstimer foruden et ret stort antal timer i forskellig praktisk tjeneste. Når eleverne er færdige, er det meningen, at de på egen hånd skal kunne alle forefaldende opgaver.

Ostermans har tidligere uddannet nogle og tredive helikopterflyvere — foruden et stort antal mekanikere — og deriblandt personel til det norske flyvevåbens helikopterafdeling.

NYT REGLEMENT OM LUFTFARTSCERTIFIKATER

(„PEL.-bestemmelserne“)

IFØLGE Notam-Danmark af 28. januar har ministeriet for offentlige arbejder under 21. december udsendt »Bekendtgørelse om udfærdigelse af reglement om luftfartscertifikater m. m. (P.E.L.)«. Dette reglement trådte i kraft den 1. januar i år og erstattede det såkaldte »reglement E« fra 1934 med undtagelse af dets bestemmelser om lægeundersøgelser, der forbliver i kraft, indtil nye regler på dette område er færdige.

P.E.L. betyder Personel Licensing, og reglementet samler bestemmelserne for alle certifikater og beviser for såvel førere af luftfartøjer som andre tjenstgørende ombord i disse samt for visse andre.

En stor del af disse bestemmelser har faktisk været anvendt gennem de senere år, da de gamle regler enten var utidssvarende eller slet ikke fandtes, og de nye regler er baseret på de internationale ICAO-regler, som de kun i detaljer afviger fra.

For luftfartøjsførere findes nu følgende certifikater og beviser:

- Eneflyvningsbevis.
- Privatflyvercertifikat (A-certifikat).
- Trafikflyvercertifikat af III kl. (B).
- Trafikflyvercertifikat af II kl. (C).
- Trafikflyvercertifikat af I kl. (D).
- Svæveflyvercertifikat (S).

- Instrumentbevis.
- Instruktørbevis (klasse II).
- Instruktørbevis (klasse I).

Der udfærdiges ikke længere certifikater for kunstflyvere eller for førere af friløber eller luftskibe af 3., 2. eller 1. klasse. Man har lov at flyve kunstflyvning, for så vidt man opfylder lufttrafikkreglerne, og flyet er godkendt dertil. Til opvisninger får man en speciel godkendelse af direktoratet.

Ændring i aldersbestemmelserne

Der er enkelte ændringer i aldersbestemmelserne. Man kan nu få privatflyvercertifikat, når man er 18 år (tidligere 19) og svæveflyvercertifikat, når man er 17 (18), mens maximumalderbestemmelserne (50 år for privatflyvere) er bortfaldet — i overensstemmelse med praksis, hvor det er lægeprøven og ikke kalenderen, der bestemmer, når man er blevet for gammel.

Instrumentbevis kan også opnås af privatflyvere — de kan bare ikke normalt anvende det i praksis, da en speciel dansk bestemmelse siger, at man ikke må flyve IFR-flyvning i en enmotors maskine. Rimeligheden af denne bestemmelse, som f. eks. ikke findes i USA, kan vel diskuteres, men foreløbig angår den kun enkelte flyvere.

Instruktørbeviserne stiller krav om et regulært kursus, som forhåbentlig vil føre til en højnelse af standarden. Det er ingen hemmelighed, at ikke alle instruktører i motorflyvning efter krigen har været lige effektive.

Endog stewardess-certifikat

For andre tjenstgørende i luftfartøjer er der indført følgende kategorier:

- Navigatørcertifikat (N).
- Flyvemaskinistcertifikat (F).
- Flyvetelegrafistcertifikat (T).
- Flyvetelefonistcertifikat.
- Purser (P).
- Stewardess (H).

Og for jordpersonel udstedes certifikater til:

- Flyvemekanikercertifikat (M).
- Flyveledercertifikat (L).
- Flyveklarercertifikat (K).

Det er dog ikke meningen, at luftfartsdirektoratet skal foreskrive bestemmelser for stewardessernes dimensioner, vægt, øjenfarve m. m. Man kræver kun en lægeattest og erklæring fra et luftfartsforetagende om, at vedkommende har modtaget en tilfredsstillende uddannelse. Men der er visse praktiske fordele ved, at også disse besætningsmedlemmer har et certifikat.

Om udskiftningen af de gamle flyvemekaniker- og kontrolmekanikercertifikater med de nye flyvemaskinist- og flyvemekanikercertifikater er der i det nomtalte Notam udstedt særlige overgangsbestemmelser.

Iøvrigt kan hele reglementet købes i luftfartsdirektoratet for meddelst 2 kr.

NYT UDE OG HJEMME

SABENA bestiller yderligere to helikoptere

Det belgiske luftfartsselskab Sabena har lige sluttet kontrakt om køb af yderligere 2 Sikorsky S-55, som bliver leveret i løbet af disse dage.

Det belgiske luftfartsselskab kommer derefter til at disponere over 6 af disse luftfartøjer, som bliver indsat på Sabena's omfattende helikopterruten.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, 1 januar

Ank. passagerer på rute	7.525
Afg. passagerer på rute	8.415
Ialt	15.940
Transitpassagerer 2 x 10.450	20.918
Andre passagerer	500
Total	37.358
Januar 1954: 33.124 (stigning 12,8 %).	

Swissair i 1954

Det svejtsiske luftfartsselskab Swissair har i 1954 haft en stigning i persontransporten på 28 % i forhold til året 1953. Tallene for 1954 viser iøvrigt følgende resultater:

Antal flyvekm ..	17.798.721	(13.160.037)
Antal passagerer ..	544.838	(425.309)
Fragt i kg	6.089.155	(4.979.327)
Post i kg	2.908.719	(2.451.479)
Tilbudte tonkm ..	88.105.862	(55.179.972)
Ydede pass. tonkm	33.919.620	(24.881.891)
Ydede fragt tonkm	6.152.519	(4.608.202)
Ydede post tonkm	3.024.199	(2.230.780)

BEA ændrer afgangstiderne på London-ruten

BEA, der hidtil har haft afgang fra København til London om formiddagen, ændrer fra 17. april dette til om eftermiddagen, nemlig kl. 1605. Afgangen fra London finder derefter sted om formiddagen (1125).

Prøveflyvninger med Bristol Britannia

Det nye program for forsøgsflyvninger med typen Britannia vil bl.a. kræve gennemførelsen af 2000 flyvetimer inden midten af indeværende år.

Der skal anvendes ikke mindre end fire luftfartøjer af Britannia typen til prøveflyvningerne, som kommer til at omfatte flyvninger under tropiske forhold i Afrika og prøver fra Johannesburg's højtliggende lufthavn.



To billeder af en Auster J.5.G forsynet med vandski og — for en sikkerheds skyld — med flydetanke, som man dog nu atter har fjernet.

En Auster på vandski

Firmaet Saunders-Roe har i nogen tid eksperimenteret med et vandskiunderstel og har til dette formål monteret et sådant understel på en Auster J.5.G. Skiene er fastgjort til det normale understel på en sådan måde, at landingshjulene stadig kan anvendes på jorden. På vandet opnåes den nødvendige bæreevne ved den opdrift, der fremkommer, når luftfartøjet kører på sin motor. Man har foretaget en række vellykkede forsøg, hvorunder der har været foretaget starter fra strandkanter og ophalerbeddinger, idet den sidste del af starten er foregået på vandet. Til at begynde med havde man udstyret flyvemaskinen med flydetanke, men dette viste sig hurtigt at være unødvendigt. Det er hensigten at foretage lignende forsøg med vandski på større flyvemaskiner.

★

Bestemmelser for ambulanceflyvning

I serien af Bestemmelser for civil luftfart har luftfartsdirektoratet den 1. februar udgivet BL 5—1 om ambulanceflyvning. Heraf fremgår det bl. a., at landing og start til den slags flyvning, der kun må udføres af foretagender, personel og materiel, der er er godkendt til formålet, må foretages på arealer efter pilotens valg, forudsat at en række bestemmelser for disse overholdes.

★

American Airlines fremtidige maskiner

American Airlines har fået forslag fra fire fabrikker til en 4-motoret trafikflyvemaskine med turbinemotorer, plads til 50—60 passagerer og rejsefart på 560 km/t. Man håber at kunne få en sådan type i drift i 1958 på kortere ruter. Til lange ruter er der brug for en maskine med 4 jetmotorer, plads til 80—100 passagerer og en rejsefart på 880 til 960 km/t. Muligvis vil der også blive brug for en mellemstørrelse med turbinemotorer og en fart på 725 km/t. American Airlines flåde består i øjeblikket af 76 Convair 240, 50 DC-6, 25 DC-6B, 24 DC-7, 9 DC-4 fragtmaskiner og 3 DC-6A fragtmaskiner.

I det danske luftfartspjeregister finder man en enkelt Stinson L-5-B Sentinel, som ses på nedenstående billede. Den er bygget af Convair i 1944 og forsynet med en 185 hk Lycoming motor. Den ejes af Hans S. Nielsen, Outrup.



SAS omsætter nu 1 million kroner om dagen

Beretning for regnskabsåret 1953—54

EFTER et styrelsesmøde i slutningen af januar har SAS udsendt en beretning om sit regnskabsår 1953—54, og ifølge den er det samlede indtægtsbeløb kommet op på 369,2 millioner kroner, og den samlede indtægtsfremskud har været på 27 mill. (Alle i artiklen nævnte beløb er i danske kroner).

Regnskabet viser på en udmærket måde selskabets meget betydelige vækst. Det faktiske overskud, der i forrige regnskabsperiode androg 2,9 mill. kr., er denne gang vokset til 9,4 mill., og når der alligevel ikke udbetales udbytte, skyldes det en beslutning om at benytte overskudet sammen med de ordinære afskrivninger på 37,7 mill. til yderligere afskrivning på flyvemateriellet. De store henlæggelser skal ses på baggrund af den store ordre, som SAS for nylig har afgivet på 8 Douglas DC-7C til et samlet beløb på ca. 170 mill. kr.

Over 700.000 passagerer

Overskuddet på 9,4 mill. er nået til trods for en stigning i udgifterne på 20 mill. til knapt 360 mill., heri medregnet de ordinære afskrivninger, der er øget med 5,2 mill. til 37,7 mill. kr.

Fremgangen i passagerantallet andrager 39.000, og det samlede tal er nu oppe på 709.000 passagerer. Fragtmængden er gået ned fra 9,4 mill. kg til 8,8 mill. kg.

Årets indtægter

Trafikindtægterne for året udgør efter fradrag af provisioner 345.984.000 kr. (for året 1952—53 316.279.000 kr.) og øvrige

indtægter 23.176.000 kr. (25.790.000 kr.), hvilket giver et samlet indtægtsbeløb på 369.159.000 kr. (342.069.000 kr.). Under posten »øvrige indtægter« indgår 9.234.000 kr. (7.621.000 kr.), der udgør merindtægten ud over bogført værdi af de i løbet af regnskabsåret solgte flyvemaskiner og reserverede.

De samlede udgifter

De samlede udgifter inklusive ordinære afskrivninger, 37.660.000 kr. (32.430.000 kr.), udgør 359.779.000 kr. (339.121.000 kr.), hvorved fremkommer et restbeløb på 9.380.000 kr. (2.948.000 kr.), som anvendes til yderligere afskrivninger på flyvemaskiner.

SAS's produktion i regnskabsåret beløb sig til ca. 203 mill. tilbudte tonkilometer (mod 179 mill. tonkilometer i 1952—53), og antallet af solgte tonkilometer udgjorde ca. 100 mill. (ca. 95 mill.).

DDL's regnskab

I tilslutning til SAS-regnskabet udsendes også regnskab for DDL, og heri hedder det, at DDL's tosyvendedels andel i SAS ikke i det forløbne regnskabsår medfører nogen indtægt for DDL. Indtægterne, der hidrører bl. a. fra tidligere års trafikafregninger, udgør 684.289 kr., og efter fradrag af omkostninger og udgifter til renter m. v. fremkommer der et overskud på 27.987 kr., der med tillæg af overførsel fra forrige år kr. 382.409 giver til disposition kr. 410.396. Heraf henlægges 3.000 kr. til lovmæssig reservefond, og restbeløbet kr. 407.396 foreslås overført til næste år.

SCHWEIZER SGS-1-26



Den lille nye Schweizer SGS-1-26 under start. Den tegner til at blive en standardtype i USA.

FIRMAET Schweizer Aircraft Corp., Elmira, New York, der er kendt for en lang række svæveplantyper, har for nylig bragt en ny type på markedet, som direkte er lagt an på at være billig og på at kunne amatørbygges af et samlesæt.

Det er den lille SGS 1-26, af hvilken der allerede er afgivet ordre på 40 samlesæt. I den sidste halv snes år er der ikke bygget mange nye svæveplaner i USA, fordi man har benyttet sig af de billige typer fra overskudslagene, men nu er det blevet aktuelt med en fornyelse.

1-26 blev konstrueret på grundlag af en markedsanalyse, og de to prototyper har allerede opnået godt over 100 timer og er blevet fløjet af over 100 forskellige piloter.

Tegningen giver et indtryk af byggesættets forskellige dele. Som det fremgår, er kroppen en svejst stålørskonstruktions, mens bærepplanet er af dural i overensstemmelse med Schweizers sædvanlige praksis gennem de senere år.

Man regner med, at 1-26 kan bygges færdig på 300 til 600 arbejdstimer afhængig af byggerens erfaring og faglige indsigt.

På grund af planets ringe størrelse (12 m spændvidde) er ingen af de enkelte dele længere end 6 m, således at svæveplanet skal kunne bygges hjemme i garagen, ligesom det er forholdsvis let at opbevare i færdig stand.

Med et glidetetal på 23 og en mindste synkehastighed på ca. $\frac{3}{4}$ meter pr. sekund har planet præstationer nok til virkeligt at kunne bruges til noget, og en af prototyperne har allerede udført en distance på 240 km. På grund af sin ringe størrelse og lave planbelastning kan planet udnytte snævert termik.

Prisen for byggesættet er 1500 dollars, hvilket omregnet til dansk mønt bliver ca. 11.000 kr. Det er ikke billigt hos os, men i betragtning af prisniveauet i USA svarer det for en amerikaner kun til ca. 4.000 kr.

Data: Spændvidde 12 m, længde 6,5 m, planareal 15 m², sideforhold 10 : 1. Tomvægt 158 kg, fuldvægt 260 kg. Planbelastning 17,3 kg/m².

Præstationer: Glidetetal 23 (ved 75 km/t ved fuldvægt), mindste synkehastighed 0,82 m/sek. ved fuldvægt og 56 km/t, 0,75 m/sek. ved en vægt af 228 kg og 51 km/t. Synk ved 100 km/t er 1,38 m/sek. og glidetetal her ca. 20.

Tegningen viser de dele, som samlesættet til Schweizer 1-26 består af. Der resterer 300 til 600 arbejdstimer på det.

Klar til svæveflyvesæsonen!

Den fine forsæson i 1954 har overbevist mange klubber om, at det gælder om at være klar til at rykke ud, lige så snart vinteren er forbi. Så godt som al den højere svæveflyvning foregik ifjor i foråret, og er man ikke med fra starten, kan man ikke gøre sig gældende i flyvedagskonkurrencerne, der begynder 1. april.

Skulle vejret så ikke blive det helt store, kan man starte med skoling, og de allerfleste af os har godt af nogle træningsstarter, selv om der ikke er termik.

Vi vil gerne gentage vor advarsel fra ifjor: pas på havarierne! I 1953 skete der en lang række småhavarier på sæsonens første flyvedage. De allerfleste kunne have været undgået. Vær påpasselig og husk, at vi mangler træning.

Og så er der de nye signalregler. Der har nu været et par måneder til at indøve dem i teorien, men nu skal de anvendes i praksis. Sørg for, at alle medlemmer får dem indbanket fra begyndelsen, så der ikke opstår misforståelser.



Skriv en afhandling om opvinde!

Den amerikanske Munitap Foundation har udskrevet en konkurrence om en afhandling over emnet „Upcurrents“ (opvinde). Det skal ikke nødvendigvis være en teknisk afhandling, men kan godt være ganske almindelige iagttagelser, således som svæve- og modelflyvere har lejlighed til at gøre. Professionelle er udelukket fra konkurrencen. Afhandlingen skal være skrevet på engelsk. Der er præmier for 2800 kroner, nemlig en førstepræmie på 200 dollars (1400 kr.), en andenpræmie på 100 og endnu to på hver 50 dollars.

Indsendelsesfristen udløber den 1. maj. Nærmere oplysninger fås hos KDA.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Århus Svæveflyveklub har nu fået anskaffet lærred til OY-DUX, men mangler endnu penge til dope!

Birkeroed Flyveklub holder sammen på medlemmerne i vintersæsonen ved nogle mødeaftener. I januar holdt svæveflyverådets formand civilingeniør Hans Harboe meteorologiforedrag og fremviste nogle film, der velvilligt var udlånt af flyvevejrtjenesten. I februar var K. A. Rasmussen klubbens gæst, hvor medlemmerne havde lejlighed til at få svar på en lang række spørgsmål.

Esbjerg Svæveflyveklub har hos Dansk Aero's Værksted ladet bygge nyt hovedstel og gitterhale til sin SG-38, som tidens tand havde sat sine mærker i. Det kan man kalde at vedligeholde sit materiel.

Holstebro-Struer har besluttet at fortsætte, og Havdrup-klubben har tilbudt at stille en SG-38 vederlagsfrit til rådighed for klubben.

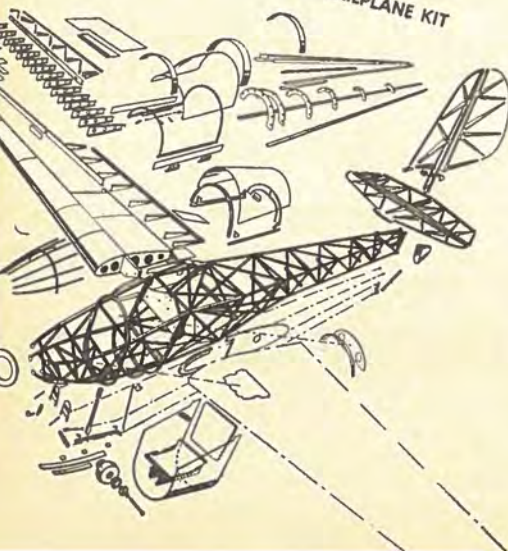
Odense Flyveklub har vedtaget at gennemføre den omtalte byttehandel, således at klubben måske allerede, når dette nummer fremkommer, skulle være i besiddelse af en fuldt udrustet og flyveklar Bergfalke II, mens den til gengæld indtil videre må savne en motorflyvemaskine. Det er tanken senere at anskaffe en sådan til at skæbe Bergfalken.

Aviator afholdt i februar en foredragsaften, hvor Åge Dyhr Thomsen fortalte om sine erfaringer som svæveflyver.

Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde

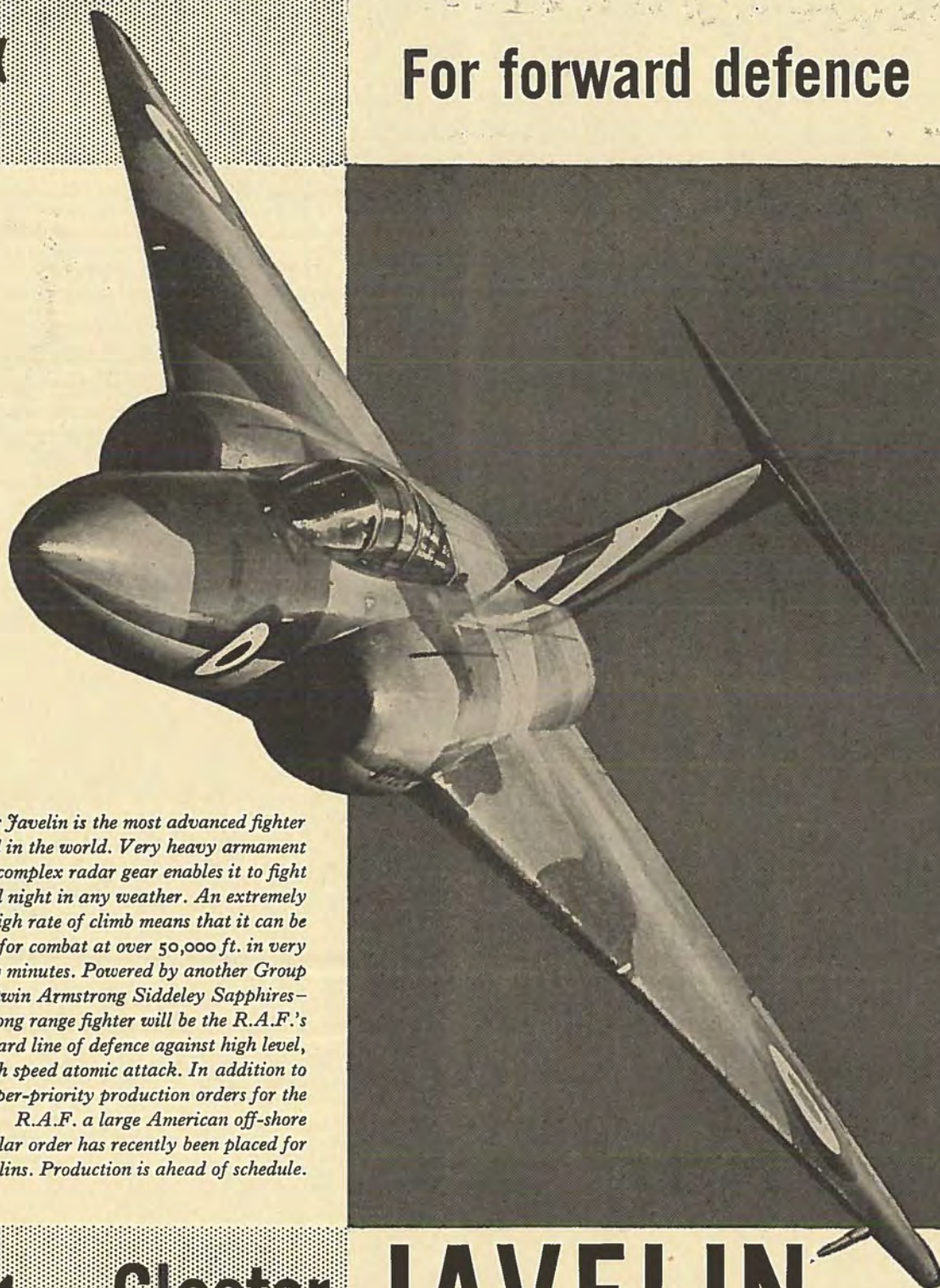
Svæveflyveklubberne afholder deres årlige repræsentantskabsmøde søndag den 20. marts i København. Forinden vil der lørdag aften blive en sammenkomst med foredrag og diskussion om tosedet skoling.

SCHWEIZER 1-26 SAILPLANE KIT





For forward defence



The Gloster Javelin is the most advanced fighter of its kind in the world. Very heavy armament and a complex radar gear enables it to fight day and night in any weather. An extremely high rate of climb means that it can be ready for combat at over 50,000 ft. in very few minutes. Powered by another Group product—twin Armstrong Siddeley Sapphires—this long range fighter will be the R.A.F.'s forward line of defence against high level, high speed atomic attack. In addition to super-priority production orders for the R.A.F. a large American off-shore dollar order has recently been placed for Javelins. Production is ahead of schedule.



Gloster

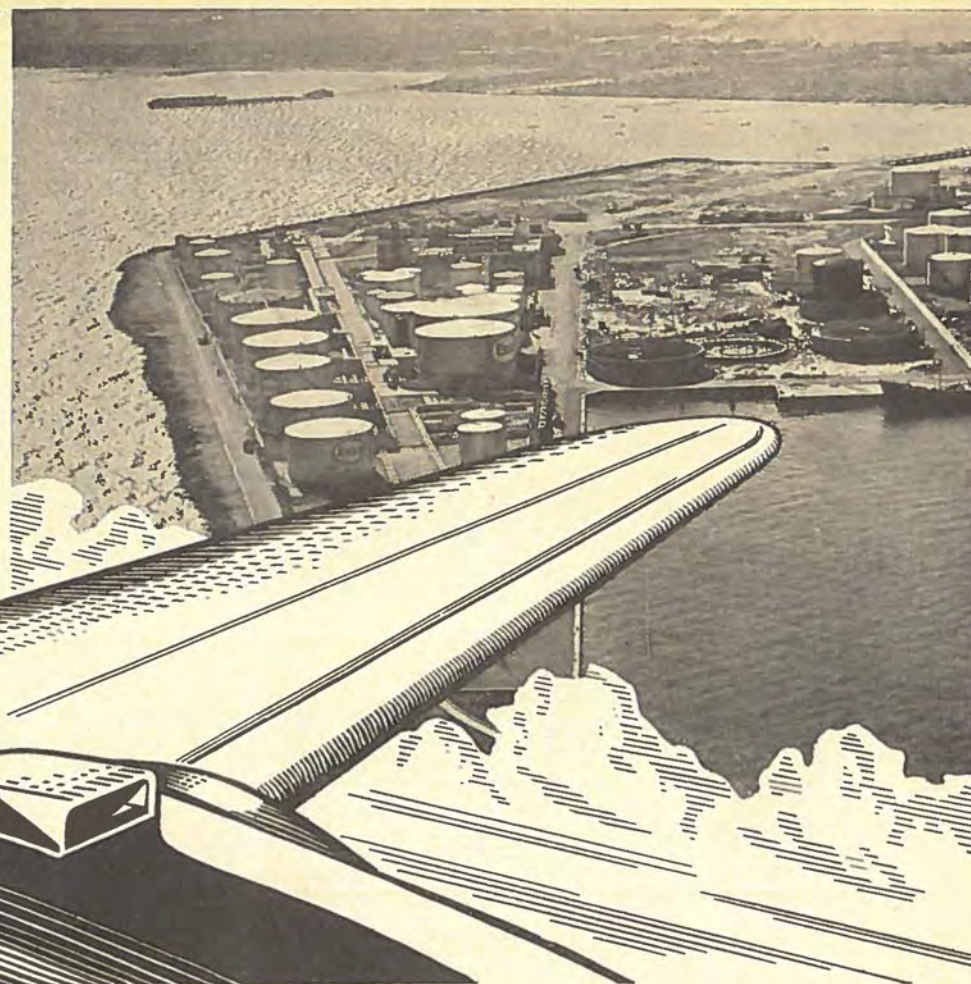
JAVELIN



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., GLOUCESTER

Member of the Hawker Siddeley Group | Pioneer ... and World Leader in Aviation

De,
der har
OVERBLIK,
vælger



UBEGRÆNSET LUFTDYGTIGHED FOR EN STOR HELIKOPTER

Et luftdygtighedsbevis, som omfatter alle kategorier, også passagerbefordring på luftruter, er blevet udstedt til Westland S-55 Whirlwind Helikopter. Der er den helikopter, som British European Airways har valgt til sin kommende passager-rute gennem Londons centrum og London Airport.

Luftfartsmyndighedernes udstedelse af dette certifikat til disse kommercielle flyvninger giver Westland Aircraft Limited den særstilling at være den første og eneste helikopter-konstruktør, som er i besiddelse af britisk luftdygtighedsbevis til to forskellige helikopter-typer, der er i produktion på samme tid.



WESTLAND

HELIKOPTERE

WESTLAND AIRCRAFT LIMITED . YEOVIL . ENGLAND

Bygget i Yeovil af Britiske materialer efter Britiske konstruktions-normer

Repræsentant for Danmark: Rolf von Bahr c/o Helicopter-Flyg A-B . Torstensongatan 12 . Stockholm

RADIOANLÆG til FLYVEMODELLER

DER er sikkert mange, der så småt er begyndt at sysle lidt med radiostyring — eller blot tænker på det. Ofte bliver det ved det sidste, da man synes, det er for indviklet eller for dyrt.

Der skal her beskrives et anlæg, der er så enkelt og billigt, som det overhovedet kan laves. Anlægget virker fuldstændig sikkert inden for en afstand af 500—800 m, og det er faktisk tilstrækkeligt, da man alligevel ikke kan se en model tydeligt længere væk. Virkemåden er i korte træk som følger: Når man trykker på senderkontakten, træder senderen i funktion og udsender en bærebølge, d. v. s. en radiobølge uden modulation (tone). Denne opfanges af modtagerens antenne og påvirker modtagerens anodestrom, der uden signal ligger på en fast værdi og holder relæet tiltrukket. Når et signal modtages, falder anodestrommen, så relæet slår fra; men samtidig slutter det kontakt til den strøm, der driver rorsystemet.

Senderen (fig. 1).

Menne monteres på en pertinaxplade af en 2—3 mm tykkelse. Monteringen må foretages med så korte ledninger som muligt. Opstillingen skal være stiv, og man bør derfor anvende svære ledninger.

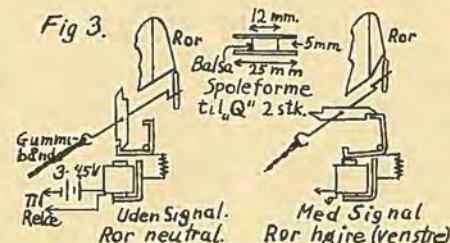
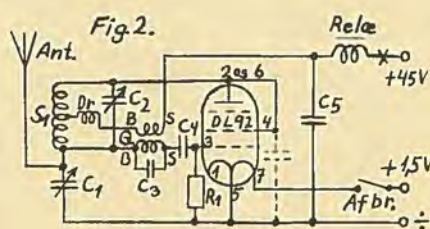
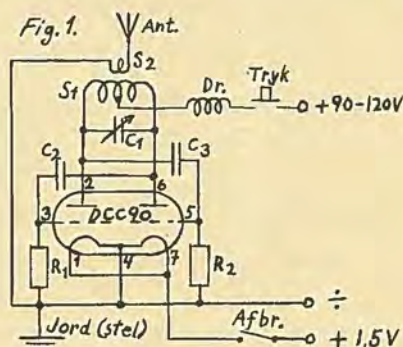
Spolens S_1 har 11 vindinger og vikles af 1,5 mm kobbertråd; den er 20 mm i diameter. Antennespolen S_2 har 2 vindinger og skal kunne skydes ind i S_1 , som da må skilles lidt på midten. Drosselspolen $Dr.$ vikles tæt af 0,15 mm tråd på en 2 M Ω modstand. C_1 er en Philips trimmer 30 pF. C_2 og C_3 er 100 pF keramisk. R_1 og R_2 10000 Ω 1 W. Senderrøret: DCC 90.

Senderen bør indbygges i en metalkasse, der så desuden kan indeholde batterierne. Antennen skal være 2,5 m lang og kan laves af nogle messing- eller aluminiumsrør, der kan forskydes inden i hinanden. Antennen kan anbringes på kassen enten i en isoleret bøsning eller ved hjælp af to frekventit stand-off's på siden.

Senderen skal justeres til en frekvens, der ligger mellem 26,96 og 27,28 MHz for at være i overensstemmelse med Post- og Telegrafvæsenets bestemmelser. Man må lade en tekniker, der er i besiddelse af de nødvendige måleinstrumenter, gøre dette. Antennespolen S_2 skal skydes lige netop så langt ind i S_1 , at man opnår maximum anodestrom, der ikke må overskride 30 mA. Hvis den er for høj, må C_2 og C_3 gøres mindre. Anodestrommen må ikke være tilsluttet i længere tid ad gangen.

Modtageren (fig. 2).

Den opbygges på en 2 mm pertinaxplade. Det gælder om her — ligesom i senderen — at anvende korte ledninger, og man må spænde delene godt fast, så der ikke er noget, der kan vibrere. Røret er et DL 92, men DL 94 eller DL 96 kan anvendes med lige så godt resultat. Husk blot, at de har andre sokkelforbindelser. S_1 og $Dr.$ ligesom i senderen. Q : quenchspoler, der vikles på to forme som vist på fig. 3, 600 vindinger 0,15 mm tråd på hver. Hvis spolerne vender, så de er viklet i samme retning, svarer B til begyndelsen og S til slutningen. De må ikke monteres med me-



talskrue gennem spolerne, men kan sættes på en træpind. C_1 og C_2 : Philips trimmere 30 pF. C_3 : 3000 pF. C_4 : 100 pF keramisk. C_5 : 5000 pF. R_1 : 2 M Ω . Relæet skal have en modstand på 4—6000 Ω . Man kan desværre ikke købe et egnet relæ herhjemme, så man må skaffe det fra Sverige eller England. Det kan lade sig gøre at lave et relæ selv; men det er vanskeligt (se Aeromodeller marts 1950).

Justering af modtageren: Et milliamperemeter, 0—5 mA, indskydes i det med X mærkede punkt, og relæet kan erstattes af et par hovedtelefoner, men dette er ikke nødvendigt. Antennen — 60—70 cm — tilsluttes, og C_1 skrues helt i bund. Når quenchspolerne nærmes til eller fjernes fra hinanden, skal anodestrommen ændre sig. Gør den ikke det, prøv da at ombytte til ledningerne på den ene spole. Strømmen skulle gerne være 2 1/4 mA. C_1 drejes derefter langsomt ud, indtil man hører en hvæsen i telefonerne, samtidig med at strømmen begynder at falde. Hvis det ikke sker, prøv da at lodde en stump tynd, stiv plasticledning til anoden og en tilsvarende til minusledningen og sno dem sammen (vist punkteret på diagrammet), indtil anodestrommen falder og telefonerne begynder at hvæse. C_1 skal indstilles til et punkt, lige for dette sker.

Når det er i orden, startes senderen, og samtidig med at man giver signal, drejer

man på C_2 med en isoleret trimmenøgle, indtil man ser et dyk i anodestrommen. Derefter må C_1 efterindstilles uden signal, og C_2 igen med signal, og således frem og tilbage et par gange. Finindstillingen må foretages på en hundrede meters afstand fra senderen, og strømændringen ved modtaget signal må være mindst 1 mA.

Relæet indstilles til at trække ved 1/4 mA under maximal anodestrom og slippe ved 1/4 mA under trækkestømmen.

Anodebatteriet består af to tunghøre-batterier type 122 à 22 1/2 volt i serie. Glødebatteriet er 1,5 volt, f. eks. to stk. type 18 i parallel.

Modellen. Dennes størrelse afhænger jo til dels af, hvilken motor man vil anvende. En model på 140—150 cm spændvidde passer til en motor på 2,5 cm³. Velegnede tegninger kan findes i engelske og amerikanske blade. Den amerikanske model »Rudderbug« i 1/5 original størrelse er en fin model til 2,5 cm³.

Til at dreje roret benyttes almindeligvis et såkaldt »escapement« eller hemværk, der drives af et snoet gummibånd. Mekanismen kan købes færdig samme steder som relæet, men man kan lave det selv, hvis man er lidt fiks på fingrene. Princippet er vist på fig. 3.

Modtageren ophænges fjedrende i gummibånd eller anbringes lodret på en tyk plade skumgummi. Det sidste beskytter modtageren bedst under en hård landing. Når det hele er installeret i modellen, afprøves alt grundigt, så at man er helt sikker på, at det virker, også på lang afstand og med motoren i gang. Vær meget kritisk, flyv ikke, hvis der er den mindste smule, der ikke fungerer perfekt. Det kan blive dyrt!

J. Hackhe.

Nye regler for holdkapflyvning

Der vil i nær fremtid blive udsendt en ny udgave af MB-bladet F-4-15. Her går man over til den mildertidige internationale konkurrenceklasse i holdkapflyvning. Modellen skal opfylde følgende klassifikationsregler:

- Motorslagvolumen indtil 2,5 cm³.
- Totalt planareal mindst 8 dm².
- Krop ved kabine mindst 40 × 75 mm.
- Tankindhold højst 10 cm³.
- Denne modeltype vil blive anvendt ved DM i år.

Radiostyring ved DM

I år vil der forsøgsvis for første gang blive fløjet med radiostyrede modeller ved DM i Odense. Programmet, der skal flyves, er følgende:

- Start (fri, men jordstart giver points).
- 100 m ligeud mod vinden.
- 100 m ligeud mod vinden.
- Ottotalt over hovedet.
- Spiraldyk over mindst 2 omgange (fri).
- Indvendigt loop (fri).
- Landing inden for afmærket cirkel med 5 m radius.

Repræsentantskabsmødet

Modelflyveklubberne afholder deres årlige repræsentantskabsmøde søndag den 6. marts i Fredericia.

2-G til salg OY-121 særdeles velholdt med godkendelsesbevis.

Sælges kontant for bedste bud
over kr. 4.500,00.

Odense Flyveklub
J. Raarup, Middelfartvej 265, Odense

Indbinding af FLYV

kan leveres
for kr. 4,50 pr. bind

Indbindingen er det såkaldte strip-
bind, der består af faste papsider
med solid limning i ryggen og på-
trykt rygtitel.

Ved indsendelsen bedes anført, om
bladet ønskes indbundet med eller
uden omslag.

2 årgange kan indbindes i eet bind
for samme pris.

FLYVs FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - KBHVN. V.

Luftfartforsikringer

af enhver Art
overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“ Luftkompressor og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S
Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

K.Z. III sælges kr. 11.000,00

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

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. 68. LOKAL 12 og 22

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. 140,—.

Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

REPUBLIC F-84 F THUNDERSTREAK

Konstrueret af Republic Aviation Corp., USA. Første flyvning 1950.

Ensædet jagerbomber med en Wright-bygget 3270 kg J-65 Sapphire motor. Bevæbning: 6 stk. 12.7 mm maskingeværer foruden op til 2700 kg raketter og bomber. Kan medføre en taktisk atombombe.

Anvendes af USA og ventes leveret til mange NATO-lande. Over 2000 bestilt til en pris af over 3.5 mill. kr. pr. stk.!

Afviger meget fra Thunderjet, som den er udviklet fra. Skulle oprindeligt være betegnet F-96A, men man bibeholdt 84-betegnelsen, da der ikke var bevillinger til nye typer!



Thunderstreak for oven og Thunderflash for neden. Tegningen viser Thunderstreak.



Fotoversionen RF-84F Thunderflash har kameraer i næsen og luftindtag i planrøderne. Kan medføres af B-36.

Indre tanke rummer 2150 liter, ekstratanke 1740 l eller 3400 liter til færgbrug. Kan tankes i luften.

Til brug ved start kan 4-6 RATOG-raketter med hver 820 kg reaktionskraft anvendes.

Krængeror og det bevægelige haleplan (intet højderor) er udstyret med hjælpemekanisme.

Data: Spændvidde 10.3 m, længde 12.7 m, højde 4.4 m.

Præstationer: Maximumfart over 1100 km/t. Kan tåle at flyve hurtigere end lyden. Normal rækkevidde over 1600 km. Normal landingsfart ca. 270 km/t.

LOCKHEED P2V-5 NEPTUNE

Konstrueret af Lockheed Aircraft Corp., USA. Første leverancer af Neptune 1946.

Sørekognosceringsfly med 7 mands besætning. To 3250 hk Wright Turbo-Cyclone motorer. Bevæbning op til otte 20 mm kanoner og to 12.7 mm maskingeværer, raketter, bomber, torpedoer, miner ell. lign.

Anvendes af USA, England, Australien.

En P2V-1 satte i 1946 verdensrekord for distance i lige linie med 17.976 km. Den havde 2300 hk motorer. Motorstyrke gradvist forøget på P2V-2, P2V-3 og P2V-4.



Tegning og foto: Lockheed P2V-5, på fotografiet forsynet med særligt radarudstyr mod ubåde i stedet for halstårnet.



P2V-6 er specielt beregnet til minelægning og anti-ubådsarbejde.

P2V-7 er en version, som foruden to Wright Turbo-Cyclone motorer på hver 3500 hk er forsynet med to ekstra Westinghouse J-34 reaktionsmotorer på hver 1360 kg reaktionskraft.

Data: (P2V-3): Spændvidde 30.5 m, længde 23.4 m, højde 8.5 m, planareal 92.9 m². Tomvægt 15.7 tons, fuldvægt 26.3 tons.

Præstationer (P2V-3): Maximumfart 461 km/t, stigeegne ved jorden 10.5 m/sek., top-højde 8.300 m, rækkevidde 5.700 km ved 288 km/t.

Typenyt

Ryan XF-109 eller Type 69 er en jetdrevet maskine med deltaplan, beregnet til lodret start. Motoren er en Rolls-Royce Avon RA 28. To prototyper er under bygning.

Bell XF-108 er en forsøgsflyvemaskine med to små Fairchild J44 motorer, der kan drejes fra vandret til lodret stilling og dermed muliggør lodret start.

Thunderjet uden understel er forsøgsvis startet fra de katapulter, der anvendes til at starte B-61 førerløse bombere.

Convair YF-102A udviser forskellige ændringer i forhold til YF-102 og flyver over lydhastigheden ved vandret flyvning.

De Havilland 110 er sat i produktion til den engelske flåde og ventes i tjeneste i 1957. Prototypen fløj første gang i september 1951.

De F-86E Sabres, som canadierne har anvendt i Europa og nu leverer til Grækenland og Tyrkiet, har alle en flyvetid på omkring 800 timer, hvilket er meget for en jetjager.

Pasotti F.6 Airone er en italiensk forretningsflyvemaskine med to 140 hk Lycoming motorer med stilbare propeller. Den er lavvinget, 4-sædet og forsynet med næsehjulunderstel. Rejsefarten angives til 265 km/t.

Hawker Hunter F. Mk. 5 er en ny version med Sapphire-motor, udviklet af Mk. 2.

Aerotecnic AC-13 er en spansk helikopter-prototypen med Turboméca Artouste turbomotor. Istedet for halerotor anvendes motorens udstødsgas, der stødes ud gennem siden af halen. Aerotecnic overtog den franske Matra-Cantiniéau MC-101, som de kaldte AC-11 og har desuden udviklet AC-12 deraf. Den er udstyret med 150 hk Lycoming motor.

Blairvacq-Piel CP-30 Emeraude er en af de talrige franske typer til hjemmebygning. Motoren er normalt en 65 hk Continental, men der kan også indbygges en 90 hk. CP-30 er et lavvinget monoplan med plads til to personer side ved side i en lukket kabine. Halehjulunderstel. Rejsefarten angives til 169 km/t. med 65 hk motor.

Rolls-Royce's „flyvende jernseng“ har en vægt på ca. 3½ tons.

Fairchild C-123B Avitruc, som Fairchild har overtaget fra Chase-firmaet, vil forsøgsvis blive udstyret med Fairchild J44 jetmotorer i plantipperne.

Piasecki PH-42 er den civile udgave af H-21 Work Horse helikopteren, som ventes godkendt i år, så leverancerne kan begynde i 1956. Prisen bliver omkring 1,75 mill. kr.

Nord 2600 er et projekt til en trafikmaskine med to Rolls-Royce Dart turbinmotorer og to Palas hjælpe-jetmotorer i tipperne.

Hurel-Dubois 70 er i samme klasse som Nord 2600 med samme motorer. Planet har et sideforhold på 19:1. Der er plads til 28-36 passagerer, men kan indrettes til 50. Den maksimale rejsefart skulle blive omkring 500 km/t.

Bøger om flyvning

Gode romaner:

Gibson: Enemy Coast Ahead	kr. 9,00
Henn: The Last Battle	- 16,50
Bloemertz: Heaven next Stop	- 13,75
Lindbergh: Spirit of St. Louis	- 23,10
Brickhill: The Dam Busters	- 3,00
Thetford: Aircraft of the 1914-18 War	- 46,20
The Observer's Book of Aircraft	- 6,00

Knud Rasmussen . Boghandel
Vesterbrogade 60 . København V.
C. 3955 . 2755 . Giro 27529



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: Aeroklub.
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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Diskussionsaften i KDA

Mandag den 14. marts kl. 1945 indbyder KDA til et diskussionsmøde i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10.

Generalsekretæren i Kungl. Svenska Aeroklubben, generalmajor Nils Söderberg vil indlede med et foredrag om

»Svæveflyvningen som rekruteringskilde«

KDA har indbudt flere talere, som vil deltage i den efterfølgende diskussion.

Medlemskort — eller indbydelse — skal forevises ved indgangen.

★

Nye medlemmer.

Oversergent Uffe Saby Jakobsen.
Sølvmedalje Preben Salomonsen.
Teknisk assistent, løjtnant L. A. T. Ege.
Oversergent E. Birger Jensen.
Fenrik Birger Mikkelsen.
Sekretær fru Lisa Botker.
Torben Jørgensen.

★

Runde fødselsdage.

Postmester Marius Sørensen, Ved Stationen 9 I, Kastrup. 65 år den 15. marts.
Prokurist V. Kraunsoe, Baune Allé 9, Lyngby. 60 år den 18. marts.
Generaldirektør Ernst Müller, Dansk Esso A/S., Sct. Anneplads 13, K. 65 år den 29. marts.

★

Nye Bøger.

Petter Dannevig: *Meteorologi for Flygere.*
Svensk Flygkalender 1945.
Svensk Flygkalender 1947.
L. Sundström: *Hobby Boken 1943.*
The Illustrated Aviation Encyclopedia.
Griffith Baily Coale: *Victory at Midway.*
Eric Sargent: *What is that Aeroplan.*
Eric Sargent: *The Royal Air Force.*

Alan W. Mitchell: *New Zealanders in the Air War.*

Kapten E. Carleson: *Flygvapnets oppgifter.*

Nils Kindberg: *Motorflyg för alla.*

Erik Lagerqvist: *Att teckna flygplan.*

A. Zacke: *Första Divisionen.*

Lauge Koch: *Vi flyver over Isbjørnens Land.*

Waino Bremer: *I Sportsplan över fyra världsdelar.*

KALENDER 1955

- 1/3. Frist for ansøgning til udveksling.
- 1/5. Flyvelotteriet 1955 begynder.
- 10—19/6. Luftfartsudstilling i Paris.
- 1-6/8. International astronautisk kongres (København).

Svæveflyvning

- 20/3. Repræsentantskabsmøde (København).
- 2—11/4. Instruktørkursus.
- 26/6—16/7. Danmarks mesterskab.
- 17/7—31/7. Svæveflyveskole.

Modelflyvning:

- 6/3. Repræsentantskabsmøde (Fredericia).
- 13/3. 1. distriktskonk. f. fritflyvende.
- 27/3. DM for indendørs modeller.
- 17/4. 2. distriktskonkurrence for fritflyvende.
- 18/4. Frist for tilmelding til DM f. fritfl.
- 24/4. 1. distriktskonkurrence for linestyrede.
- 1/5. Windypokalen.
- 6/5. DM for fritflyvende (Odense).
- 19/5. 2. distriktskonkurrence for linestyrede.
- 29-30/5. VM linestyling (2.5 cm). Frankrig.
- 12/6. 3. distriktskonkurrence for linestyrede.
- 1-6/8. Sommerlejr (antagelig Vandel).
- 21/8. Finale i distriktskonk. for linestyrede.
- 22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.
- 27-28/8. VM med svævemodeller. Tyskland.
- 3-4/9. VM med fritflyvende motormodeller (USA i Tyskland).
- 4/9. DM for linestyrede (København).
- 18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.
- 2/10. Sydsjælland Cup.
- 16/10. Finale i distriktskonk for fritfl.
- 31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Motorflyvning

- 30/4—2/5 Int. rally „Floralies Gantoises“ (Belgien).
- 8/5 Int. kunstflyvekonk. (Frankrig).
- 19/5 Int. kunstflyvekonk. (Italien).
- 21—23/5 Int. rally (Zoute, Belgien).
- 30/5 ILSY-flyvestævne (Ypenburg, Holl.).
- 7—10/6 Sicilien-rundflyvning (Italien).
- 7—15/6 Rally Paris (Frankrig).
- 25—26/6 Int. rally Basse Normandie (Frankrig).
- 2—3/7 Hænsenflug (Hamburg, Tyskland).
- juli Int. rally i Spanien.
- 16—17/7 Int. rally Dolomitterne (It.).
- 20/8 Int. kunstflyvekonk. (England).

Husk navn og adresse

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

Husk derfor: navn og adresse.

Ordinær generalforsamling i foreningen Danske Flyvere

Foreningen Danske Flyvere afholder sin ordinære generalforsamling tirsdag den 22. marts kl. 1945 i officersforeningens selskabslokaler, V. Boulevard. Dagsorden ifølge lovens § 12 er:

1. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
2. Kassereren aflægger det reviderede regnskab for regnskabsåret 1. januar—31. december til generalforsamlingens godkendelse og stiller forslag om størrelsen af det årlige medlemskontingent.
3. Behandling af indkomne forslag.
4. Valg af bestyrelse, suppleanter og revisorer.

Til foreningen Danske Flyveres medlemmer

Indsamlingen til oberst C. C. Larsens legat har indbragt 3.500 kr. Beløbet er blevet overrakt Danske Flyvere, hvor det vil indgå i fondet, og reuterne vil blive udbetalt som renter af oberst C. C. Larsens mindegave sammen med fondets øvrige midler. Samtidig har Danske flyvere modtaget et regnskab for indsamlingen, revideret af statsautoriseret revisor Ivar Iversen.

Komiteen beder de mange bidragydere blandt foreningens medlemmer om at modtage en hjertelig tak.

Filmsaften i Alborg

Aalborg Flyveklub havde i januar arrangeret en filmsaften i samarbejde med svæveflyveklubben Aviator. Der var stor tilslutning, da aeroklubbens generalsekretær kaptajn John Foltmann foreviste forskellige films.

Indbetaling af kontingent til KDA

Vi minder høfligt de af vore personlige medlemmer, som endnu ikke har fået indbetalt kontingentet for 1955, om det tilsendte girokort. Hvis det er bortkommet, bedes De ringe efter et nyt.

KDA vil gerne have flere medlemmer

Vi retter en opfordring til alle læsere af FLYV om at gøre, hvad de formår, for at skaffe KDA nogle flere personlige medlemmer. Kontingentet er kun 20 kr. årligt, og for dette forholdsvis beskedne beløb får medlemmerne bl. a.:

- Tidsskriftet FLYV frit leveret hver måned.
- Adgang til interessante foredrag og filmsaftener m. v.
- Adgang til et righoldigt bibliotek med flyvelitteratur.
- 10 % rabat på SAS's indenrigske luft-ruter.

Ved henvendelse til aeroklubbens kontor (Øbro 29) vil indmeldelsesblanket blive tilsendt eventuelle interesserede.

Jo flere medlemmer, desto kraftigere kan KDA virke for flyvningens sag.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



ROLLS-ROYCE
FLYVE MOTORER
VERDENS
FØRENDE

HAWKER HUNTER



**First Choice
for
European Defence**



IN PRODUCTION NOW. Hawker Hunters are now in full production at Hawker factories at Kingston-on-Thames and Blackpool, and the Armstrong Whitworth factory at Coventry. They are also being manufactured under license in Holland and Belgium.



INTERNATIONAL DEMAND. Over £121,000,000 worth of export orders have already been placed for the Hawker Hunter. The largest single order (\$182,000,00) has been placed by the U.S. Government for NATO. Independent orders have also been placed by Holland, Belgium, Denmark and Sweden.



SUPERIOR ARMAMENT. The armament load of the Hunter is far superior to any other fighter aircraft. This unusually heavy armament will make the Hawker Hunter a fierce and feared combat opponent for a long time to come.

TERRIFIC RATE OF CLIMB. The Hunter F.1 is powered by the Rolls-Royce Avon engine and has a terrific rate of climb. Other Hunters are being produced by Armstrong Whitworth powered by the Armstrong Siddeley Sapphire Turbojet.



EASY TO HANDLE. The Hunter's manoeuvrability is unusual for so fast an aircraft. It handles beautifully at all speeds, from landing approach to beyond the sound barrier. Another reason why the Hawker Hunter is recognised as the finest fighter in production today.

**HAWKER AIRCRAFT LTD
KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL**

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



FLYV

28. ÅRGANG

— APRIL 1955 —

PRIS 75 ØRE



Et dejligt billede af Short Seamew, som er bestilt til Royal Air Force's Kystkommando. Den er beregnet til kamp mod ubåde og er forholdsvis enkel og billig, ligesom den ikke kræver store betonstartbaner.

4

INDHOLD:

Flyvevåbnet og forsvarsministeriet erkender svæveflyvningens betydning

* Konvertiplaner * VAOR * Operation flyvelotteri * Nye ensædede svæveplaner.

TURBOJETS

DA GASTURBINEN kom frem for omkring 12 år siden, var der grund til at formode, at dens tilsyneladende enkelthed ville indvarsle en overflod af forskellige konstruktioner, som satte den nye fremdrivningsform, med eller uden propeller, i stand til at blive indbygget i specielle luftfartskonstruktioner. Princippet i motoren er sådan set simpelt nok: En enkelt aksel forbinder kompressoren fortil med turbinen bagtil. Mellem dem er der en konstant brændende flamme, og turbinen optager energi fra den opvarmede og expanderende gas for at drive kompressoren, idet der bliver tilstrækkelig energi tilovers til at give luftfartøjet fremdrift. Imidlertid nægtede før i tiden gasturbiner ofte at arbejde i det hele taget, og trods alle anstrengelser forblev de hårdnakket uvirksomme. Senere blev det muligt for gassen at tilbringe kraft nok til at drive kompressoren, og gradvis—efter yderligere udvikling—kunne et vist positivt tryk frembringes. På et vist tidspunkt kunne et Kilogram tryk opnås for hver Kilogram vægt af aggregatet. Dette tal blev forøget således, at der nu kan opnås 5 Kilogram tryk for hver Kilogram af aggregatets vægt. Faktisk forventer industrien, at det senere vil blive muligt at opnå mere end 1 Kilogram tryk for hver Kilogram vægt af hele luftfartøjet, så dette overført til jagere vil sige, at det bliver muligt at hæve sig fra jorden uden starttilløb. Samtidig er der blevet gjort fremskridt med hensyn til brændstofforbruget: Indtil for kort tid siden var $1\frac{1}{4}$ Kilogram kerosene brændstof nødvendig for 1 Kilogram tryk, men nu er kun 1 Kilogram brændstof nødvendig. Naturligvis bødes der for disse fremskridt i yderligere udviklede konstruktioner. Kompressoren er f.eks. i stedet for at være smedet i et enkelt stykke nu sammensat af hundreder af præcisions-fremstillede blade, oprindelig af aluminium, nu af en legering af stål og titanium. Kompressoren i en 4.500 Kg. tryk Bristol Olympus gasturbine virkeliggør det videreførte dobbelthedsprincip, idet hver halvdel drives gennem koncentriske aksler ved forskellige hastigheder af separate turbinder kun med en gasforbindelse imellem.

Tiden har vist, at udviklingsarbejdet med en stor gasturbine behøver 15 til 20 gange den indsats, som medgår til den mest komplicerede stempelmotor. En stor del af de sammenlagte ingeniør- og tegnestuetimer er blevet anvendt på utrættelige forsøg for at opnå en bedre forståelse af måden til at behandle de enorme luftmængder. I stedet for at anvende 15 dele luft til 1 del brændstof som i stempelmotoren, anvender gasturbinen 85 dele luft. Naturligvis er de rent videnskabelige forhold ved at lede luften ind i aggregatet gennem indsugningsportene med et minimum af tab lige så vigtig som reduceringen af rørtabene og tab ved turbulente strømninger, når luften er inde i aggregatet. Bortset fra de aerodynamiske forhold, har den metallurgiske side af sagen ved turbinen stadig været under konstant udvikling. På et tidligt tidspunkt af gasturbinens udvikling måtte aluminiumslegeringerne erstattes med forskellige chrome, cobolt, stål og nikkellegeringer. Nogle af disse legeringer var næppe blevet prøvet, før de blev erstattet af titanium, idet dette yderst vigtige metals legeringer ligger mellem stål og aluminium, hvad vægtfylden angår og tangerer stål, hvad styrken angår.

Resultatet er, at de nye turbinetyper nu er under udvikling i fra 5 til 7 år, og produktionsområdet er under udvidelse fra en grænse på 3.000-4.500 Kg. turbiner til sådanne, som har 3 gange den styrke, som det på nuværende tidspunkt er muligt at fremstille. Opfindelser følger hurtigt hverandre, og der er intetsteds tegn på, at den så karakteristiske hastighed, hvormed turbineteknikken hidtil har udviklet sig, er i aftagen. The Engine Division of the Bristol Aeroplane Company afpasser den hastigt voksende viden på det videnskabelige område med det produktionsprogram, som nødvendigvis må følge længe efter i dens spor.

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED • ENGLAND

313P

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. A/S - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

FLYV

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

Nr. 4

April 1955

28. årgang

Og hvad nu?

DISKUSSIONSMØDET i aeroklubben den 14. marts blev på sin vis en meget udbytterig aften, idet alle parter uden undtagelse var enige med indlederen om, at svæveflyvningen og modelflyvningen kunne yde en værdifuld hjælp, hvis der var nogle flere penge til rådighed, fordi begge sportsgrene i højeste grad var medvirkende til ikke blot at popularisere flyvningen, men også til at fremme interessen for tilgang af elever til flyvevåbnet og lufttrafikken. Nu er spørgsmålet blot, hvordan kommer vi videre?

Til trods for alle gode ønsker — som vi alle i højeste grad påskønner og er taknemmelig for, så gav mødet ikke nogen egentlig anvisning på, hvad der nu skulle foretages. Chefen for flyveskolen, oberst T. A. Poulsen, lod dog ane noget, idet han meddelte, at man allerede havde udarbejdet planer om et samarbejde mellem flyveskolen og aeroklubben, og dette mener vi må opfattes således, at man fra flyvevåbnets side en skønne dag rækker hånden frem og siger: »Lad os nu få et frugtbringende samarbejde i gang hurtigst muligt, for vi har brug for jeres organisation, erfaring og store frivillige indsats.

Men i mellemtiden skal der nok trykkes på nogle knapper for at kunne komme videre, og det arbejde, der nu forestår aeroklubbens ledelse, må være at finde ud af, hvilke knapper, der skal trykkes på — og hvorledes der skal trykkes.

For een ting er sikkert: mødet den 14. marts skabte et så positivt grundlag, at der skal arbejdes videre.

Og der vil blive arbejdet videre.

Flyvevåbnet og forsvarsministeriet erkender svæveflyvningens betydning

General Söderberg påviser, at der spares penge ved at benytte svæveflyveklubberne som rekruteringskilde

Men Aeroklubben har påny fået afslag!

BÅDE flyvevåbnet og forsvarsministeriet har nu erkendt, at der kunne opnås betydelige fordele m.h.t. rekrutteringen og flyvesikkerheden, dersom man gennem en udvidet dansk svæveflyvevirksomhed kunne få en bredere basis for rekrutteringen af kvalificerede unge til flyvevåbnet. Men samtidig har KDA fået afslag på en ansøgning om 2,2 mill. kr. til dette formål.

Det er i få ord hovedindholdet af den interessante diskussionsaften om »Svæveflyvning som rekruteringskilde«, som KDA afholdt den 14. marts, og hvortil der var inviteret en række deltagere fra flyvevåbnet, forsvarsministeriet, luftfartsvæsenet, SAS m.m.

Aftenens indleder var en kendt autoritet på dette område, tidligere generalmajor i det svenske flyvevåben Nils Söderberg, der nu er generalsekretær i Kungliga Svenska Aeroklubben, og som fortalte om de erfaringer, man gennem 11 år har indhøstet på dette område i Sverige.

De øgede rekruteringsvanskeligheder

Da general Söderberg i sin tid selv blev flyver, tiltrak flyvningen de eventyrlystne og de fremsynede ved sin romantik og det pionerarbejde, det var. Med den udvikling, der er foregået, er kravene til en flyver blevet skærpet, både fysisk, psykisk og moralsk. Nu har man brug for de ansvarsbevidste, de rolige og ambitiøse unge.

Det øgede antal, der er brug for, betyder desuden, at den mængde unge, der er nødvendig, udgør en relativ stor procent af de kvalificerede i en årgang. Det har ført til rekruteringsvanskeligheder.

De kvalificerede unge tænker sig grundigt om, hvorvidt de opfylder kravene og om flyvningen virkelig er noget for dem. Det er jo en begivenhed i sådan en ungmands kreds, at han kommer ind i flyvevåbnet, og han vil føle sig skamfuld, hvis han skulle blive hjemsendt. Han vil gerne vide, om han passer til dette job.

Det giver man ham lejlighed til, idet han fra en tidlig alder gennem flere år dyrker model- og svæveflyvning. Klubberne virker som centre såvel for interessen for flyvning som for uddannelsen.

Hvis en helt udenforstående bliver antaget i flyvevåbnet, så opdager han måske 1/2 år senere, at det ikke er noget for ham. Måske erkender han det ikke, men fortsætter, indtil han endelig må bekende kulør, når han kommer frem til eskadrillerne. Staten har da spildt mange penge på ham. Det undgår man som regel med de unge, der har været svæveflyvere.



Generalmajor Nils Söderberg fotograferet ved pressemødet i KDA.

Svæveflyvningen er nok en sport for entusiaster, men det er ikke det, man anvender, selv om man på den anden side har brug for disse entusiaster, fordi de udgør grundlaget for det hele.

Billigst at anvende aeroklubben

Da man i Sverige i 1943 besluttede sig til at gå denne vej, undersøgte man, hvad det ville koste, når man som basis anvendte enten aeroklubben, flyvevåbnet eller en helt ny organisation. Det viste sig, at aeroklubben kunne gøre arbejdet på langt den billigste måde.

Ledelsen blev derfor overdraget KSAK under en vis kontrol af flyvevåbnet og luftfartsmyndighederne. Det hele er organiseret på frivillig basis uden noget som helst militært præg.

I de forløbne 11 år er der rundt regnet bevilget 4 mill. kr., hvoraf 700.000 kr. var en engangsumgift til anskaffelse af flyvemateriel og centralskole, mens det årlige tilskud har ligget omkring 300.000 kr.

Statsstøtten omfatter:

1. Tilskud til aeroklubbens organisation.
2. Lønninger til aeroklubbens fastansatte chef- og førsteinstruktører for svæve- og modellflyvning.
3. Centraluddannelse af instruktører til klubberne.
4. Uddannelsespræmier til elever i rekruteringsalderen for opnåede diplomer.
5. Godtgørelse til klubberne for uddannede elever.
6. 70 % tilskud til fornyelse af materiel.
7. Tilskud til modellflyvevirksomheden.

Efter at tilskudet er blevet forøget til 400.000 sv. kr., ser budgettet nu sådan ud:

CENTRALORGANISATIONEN

Lønninger	70.000 kr.
Øvrige udgifter	20.760 »
UDANNELSEN	
Instruktørlønninger	71.820 »
Rejseudgifter	12.000 »
Centrale kursus	30.500 »
Uddannelsespræmier	64.920 »
MODELLFLYVNINGEN	40.000 »
DIPLOMTILSKUD	55.000 »
MATERIELTILSKUD	35.000 »
	400.000 kr.

Foruden de løbende tilskud, der bevilges af rigsdagen, er der blevet givet tilskud fra flyvevåbnet, som f.eks. har overladt klubberne materiel til en værdi af ca. 400.000 kr., stillet visse flyvepladser og bygninger til rådighed, udlånt faldskærme og givet Link-undervisning.

Også kommunerne har overladt flyvepladser, hangarer m.m.

Hvilke resultater har det givet?

Trods den førte statistik er det svært at måle de opnåede resultater. Man kan kun konstatere den direkte virkning, ikke alle de indirekte impulser, der breder sig fra klubberne. Igennem de forløbne 11 år er ca. 20 % af de antagne elever i flyvevåbnet

kommet fra svæveflyvernes rækker, og procentdelen af beståede ligger højere.

Af de 550 antagne svæveflyveuddannede elever kom 68 % igennem. Af ikke-svæveflyvere bestod kun 42 %.

Det betyder, som det fremgår af figuren, at hvis man ønsker 100 uddannede militærflyvere, må man begynde med 238, hvis ingen har svæveflyveuddannelse, men man kan nøjes med 146, hvis alle var svæveflyvere.

Uddannelsen falder i 3 etapper, hvor de direkte omkostninger beløber sig til henholdsvis ca. 7.500, 2.500 og 40.000 sv.kr., altså i alt ca. 50.000 kr.

Hvis alle var svæveflyvere, ville man kunne spare 1.600.000 sv.kr. for hver 100 uddannede flyvere. Hidtil har besparelsen i de direkte omkostninger været 440.000 kr., altså væsentligt mere end tilskuddet — rent bortset fra de faste omkostninger. Efter at tilskuddet er øget til 400.000 kr., regner Flygvapnet med at kunne spare ca. 550.000 kroner.

Selv om det selvfølgelig er med glæde, at man konstaterer denne økonomiske besparelse, så betyder den dog intet imod den omstændighed, at flyvevåbnet får tilgang af elever af en langt bedre standard.

Holland går samme vej

Kaptajn John Foltmann takkede foredragsholderen og fortalte på baggrund af en samtale for nylig med den hollandske aeroklubs generalsekretær og formand, at man nu i Holland går samme vej, dels af militære grunde, men i høj grad også med henblik på udvælgelsen af piloter til den civile statsflyveskole, der uddanner KLM-piloter.

En 10-årsplan har givet den hollandske aeroklub et rentefrit lån på ca. 2,73 mill. d. kr. til anskaffelse af svæveplaner, transportvogne, spil, hangarer o.s.v.

Dette lån tilbagebetales i 10 afdrag af de årlige driftstilskud, der i 10 år beløber sig til 8,19 mill. kr. Disse penge anvendes iøvrigt som tilskud til klubberne, til svæveflyvecentret Terlet og til regionale centre. Hovedformålet er at give så mange elever som muligt lejlighed til at gennemgå en svæveflyveuddannelse.

Pengene betales af trafikministeriet og forsvarsministeriet.

Foruden denne direkte økonomiske støtte er der indledt et snævert samarbejde på en række flyvepladser mellem civile og militære svæveflyveklubber. På hver af disse flyvestationer stiller flyvevåbnet slæbemaskine med pilot, benzin og olie, en jeep (med benzin), en transportvogn og et spil til rådighed. Aeroklubben bidrager med et tosædet eller to ensædede planer hvert sted og uddanner gratis 25 instruktører til flyvevåbnet. Samtlige medlemmer i alle klubber er medlemmer af den hollandske aeroklub, altså også de militære.

KDA's forgæves forsøg siden 1947

Generalsekretæren redegjorde derpå for, hvad KDA siden krigen har gjort for at få myndighederne herhjemme til at indse, hvad der kunne opnås.

I 1947 søgte KDA ministeriet for offentlige arbejder om et større tilskud til motor-, svæve- og modellflyvning a.h.t. den civile flyvnings udvikling oven på den lange afspæringsperiode under krigen. Da den mi-

litære flyvnings fremtid i Danmark dengang var uvis, henviste man ikke til den.

På denne ansøgning blev der givet blankt afslag.

I 1951 til 1953 drøftede aeroklubben gentagne gange med flyvevåbnet mulighederne for støtte til motor-, svæve- og modellflyvningen. Flyvevåbnet var interesseret, dog under den forudsætning, at det ikke medførte nogen udgift for dette, og i 1952 blev der udarbejdet en plan til uddannelse af motor- og svæveflyvere fra 18—22 år.

Senere drøftedes mulighederne for at stille materiel til rådighed for motorflyveklubberne og lade dem udføre sigteflyvninger m.v.

Under fortsatte forhandlinger stillede flyvevåbnet sig meget skeptisk over for den gavn, flyveklubberne kunne yde som rekruteringsbasis, idet man hævdede, at svæveflyveklubberne bogstaveligt talt ikke havde leveret nogen tilgang af elever til flyveskolen.

For at modbevise dette udarbejdede KDA med klubbernes hjælp en statistik, der viste, at 128 klubmedlemmer skulle være tilgængelige flyvevåbnet som flyvere og 109 som flyvermather. Man kunne opgive henholdsvis 55 og 34 konkrete tilfælde med navne.

Resultatet blev imidlertid negativt.

Forsøget i år fik kraftig sagkyndig støtte

Midt i januar ansøgte KDA finansministeriet om 2,2 mill. kr. over 10 år til model- og svæveflyvning af det såkaldte »counterpart-fund«.

Inden KDA indsendte ansøgningen, havde man sikret sig, at chefen for den henværende amerikanske militærmission, general Thomas Darcy, der på amerikanernes vegne skulle sanktionere counterpart-midlernes anvendelse, ville anerkende anvendelsen til svæveflyvningen.

Ligeledes havde KDA sikret sig, at ansøgningen blev anbefalet af chefen for flyvevåbnet samt af forsvarsministerens rådgiver i luftmilitære sager, Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders, der begge meget kraftigt støttede ansøgningen. Sidstnævnte fremhævede over for forsvarsministeriet de gode erfaringer, man i England havde haft med tilsvarende ydelse af støtte til svæveflyvning.

Forsvarsministeriet anbefaler

I sin ledsageskrivelse til finansministeriet anbefalede forsvarsministeriet også meget varmt, at det ansøgte beløb burde bevilges KDA, og man nævnte bl.a., at en støtte til svæveflyveklubbernes uddannelsesarbejde ville medføre:

1. En meget tiltrængt bedring i tilgangen af kvalificeret personel og udvælgelsen af egnede elever.
2. At det på længere sigt billiggør uddannelsen og gør flyvevåbnet mere effektivt.
3. At det formentlig også vil medføre en højnelse af flyvesikkerheden.

Lørdag den 12. marts — to dage før diskussionsmødet — havde KDA imidlertid modtaget en skrivelse fra forsvarsministeriet, der meddelte, at finansministeriets produk-

tivitetsfondsudvalg ikke havde mulighed for at bevilge tilskud til det anførte formål, samt at forsvarsministeriet heller ikke kunne anvende de militære counterpart-midler, da de allerede var båndlagt til strengt nødvendige anlægsarbejder og anskaffelse.

Generalsekretæren åbnede derefter diskussionen, idet man bad om gode råd til, hvordan man kunne komme videre.

En stemme fra klubberne

Formanden for Havdrup Svæveflyveklub, biografejer *Ejvind Nielsen*, udtalte, at general Söderbergs foredrag havde lydt som et eventyr i danske svæveflyveres ører. Han bemærkede, at der var en del svæveflyvere fra provinsen til stede, men få fra København, og påpegede, at det skyldtes de håbløse flyvepladsforhold. Han fortalte om de vanskeligheder, hans egen klub havde på det samme område.

Ejvind Nielsen fandt de danske myndigheders indstilling kortsynet og det sidste afslag uforståeligt. Hans lille klub i en by på 800 indbyggere havde netop mistet 3 af sine bedste medlemmer, der var blevet piloter i flyvevåbnet.

Karakterdannelsen i klubberne

Svæveflyverådets formand, civilingeniør *Hans Harboe*, takkede general Söderberg for hans klare fremstilling af problemerne og understregede svæveflyvnings moralske og økonomiske betydning. Den flyvemæssige uddannelse i klubberne er af underordnet betydning, selv om det gjorde de unge luftvante. Det væsentlige er den karaktertræning, som livet og vilkårene i klubberne giver. Her kan primadonnaer ikke trives, men man må arbejde og samarbejde hårdt, og man lærer at improvisere.

Ingeniør Harboe understregede også, at hverken KDA eller klubberne ønsker en statsdrevet svæveflyvning, som man før krig har set afskrækkende eksempler på, men at vi ønsker en ordning, der gør det økonomisk muligt for mange at dyrke svæveflyvning — en hjælp til selvhjælp.

På et spørgsmål fra oberst *C. C. Larsen*, der intet havde at indvende mod general Söderbergs sunde argumenter, svarede generalen, at de unge med folkeskoleuddannelse i flyvevåbnet fik et års videregående skoleuddannelse og derpå blev uddannet til feltflyvere, der fik kontrakt i 6 år, og som også havde muligheden for i flyvevåbnet at tage studentereksamen og at blive officerer.

Aeroklubberne beder ikke om støtte, men tilbyder at yde en hjælp

General Söderberg betonede, at ingeniør Harboe's synspunkter er af allerstørste betydning. Der må ikke opstå en »understøttelsesånd«, men man skal understrege, hvad svæveflyverne selv yder.

Det bidrag, man modtager i Sverige, udgør kun 22 % af svæveflyvnings totale omkostninger. Klubberne bidrager selv med 1.1—1.2 mill. kr., iberegnet for ca. 350.000 kr. arbejdstimer, ansat til 3,50 kr. pr. time. Han fortalte, at ligesom KDA havde også KSAK måttet gøre store anstrengelser for at få sit bidrag og måtte gøre det hvert år. Det er ganske bagvendt, at aeroklubberne skal tigge og bede for at få lov til at hjælpe staten!

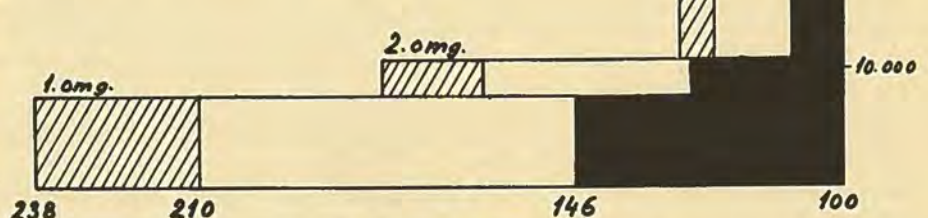
OMKOSTNINGER VED UDVÆLGELSEN



1. omg. ca. 700.000
2. " " 170.000
3. " " 730.000
1.600.000



1. omg. ca. 200.000
2. " " 50.000
3. " " 190.000
440.000



TAL, DER TALER

Det skraverede angiver, hvad der i Sverige spares i direkte udgifter med de nuværende elever fra svæveflyveklubberne. Det hvide, hvad der yderligere kunne spares, hvis samtlige elever kom fra svæveflyveklubberne. Tallene gælder i det tilfælde, at man vil slutte med 100 uddannede flyvere.

Flyveskolens positive indstilling

Chefen for flyveskolen, oberst *T. A. Poulsen*, udtalte som sin erfaring, at eleverne fra svæveklubberne møder med den rette indstilling og karakter og med en rodfæstet interesse for flyvning, således at de ikke som en del andre pludselig taber lysten og beder om at blive hjemsendt, og det er en uhyre vigtig ting.

Obersten tvivlede ikke om, at et nærmere samarbejde mellem svæveklubberne og flyvevåbnet vil bedre rekrutteringen. Men et sådant samarbejde kræver penge, og selv om flyvevåbnet har udarbejdet planer for et samarbejde, kan man af hensyn til den økonomiske situation ikke forelægge den for ministeriet.

Flyvevåbnet har overvejet at lade et samarbejde få den form, at man åbner de militære flyvestationer og lader svæveflyverne flyve gratis på disse, men er klar over, at det vil åbne en kløft mellem de klubber, der ligger nær stationerne og som kan udnytte et sådant tilbud, og de andre.

Det har også været drøftet at købe materiel og i samarbejde med KDA stille dette til rådighed for de klubber, der bestiller mest m.h.t. uddannelse.

Flyvevåbnet og dets chef general *Førsløv* (der var bortrejst) nærer den allerstørste interesse for svæveflyvningen under KDA. Arbejdet må foregå på civil basis inden for visse aldersklasser uden nogen betingelse om, at disse unge skal søge ind i flyvevåbnet.

Hvorfor sætter flyvevåbnet ikke selv penge i det?

Oberst *Orm Hansen* vidste, at mange ville spørge, hvorfor flyvevåbnet ikke selv sætter penge af til svæveflyvningen, når det nu erkender den betydning, det kan få. Han forklarede, at flyvevåbnet ikke selv råder over sit budget, men skal have det godkendt af højere instanser.

Oberstløjtnant *Michael Hansen* syntes, at resultaterne af KDA's arbejde var beskæmmende. Det gælder om at gøre ministeriet mere lydhør, og i mellemtiden må alle i flyvevåbnet give klubberne en hjælpende hånd, hvor man kunne gøre det. Et sådant arbejde bærer lønnen i sig selv, og har man været klubarbejdet rigtigt ind på livet, imponeres man over den entusiasme, der udvises her.

★

Derpå sluttede kaptajn *Foltmann* diskussionen med en tak til indlederen og alle de deltagende, og ved et hyggeligt samvær fortsattes debatten mand og mand imellem et godt stykke tid.

PW.

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

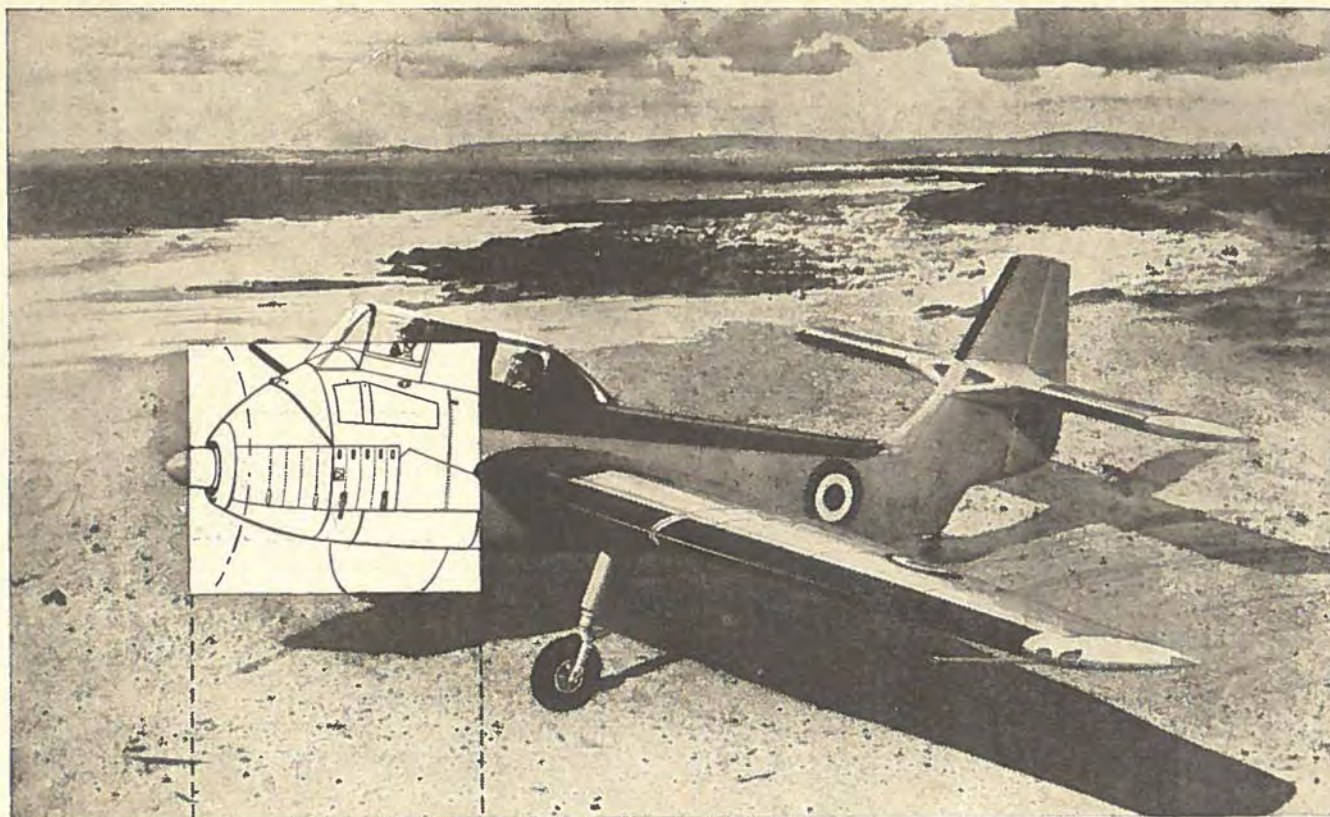
Undertegnede bestiller herved 1 årgang af FLYV i abonnement fra nr.

Navn

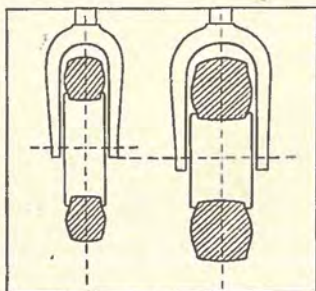
Fuldstændig adresse

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

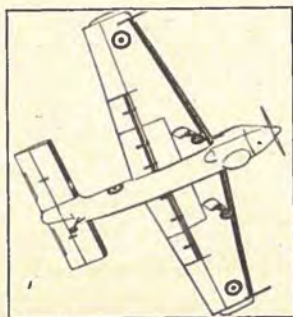
Sandbane – Seamew basis



Konstruktionens enkelhed sikrer enkel vedligeholdelse, økonomi i anskaffelsespris, i brug af reservedele og arbejdskraft. De aftagelige rammer gør udskiftningen af reservedele lettere.



SEAMEW's hjul kan let udskiftes med dæk i forskellige størrelser, alt efter overfladeforholdene på stedet, hvorfra den opererer.



Det store vingearreal er medvirkende til den meget lave stalling og landingshastighed. SEAMEW behøver kun en startbane af minimumslængde i tilfælde af nødlanding eller landing på hangarskib.

Seamew — en stærk økonomisk undervandsbådsjager anvendelig i al slags vejr.[†] Luftbåren på et øjeblik fra en hvilken som helst i hast konstrueret startbane — eller bare et stykke strandbred — kan SEAMEW foretage maritim eftersøgning med moderne radarudstyr og bruge en række forskellige våben med dræbende virkning for øje. Dens store manøvredegytighed, lave stallinghastighed og påmonterede støddæmpende landingsstel sætter SEAMEW i stand til at lande igen i sikkerhed efter operation under vejrforhold, som ville være umulige for andre anti-undervandsbådsmaskiner.

**R. A. F.s KYSTKOMMANDO
skal styrkes med SEAMEW**

— det Britiske forsvars hvidbog.

Konstruktionen godkendt april 1952.

Første flyvning august 1953.

**Nu i produktion for
ROYAL AIR FORCE og ROYAL NAVY**

Short Brothers & Harland Limited, Queens Island, Belfast, N. Ireland. De første flyvemaskinfabrikanten i verden.

Operation FLYVELOTTERI 1955

Forberedelserne gøres nu

○ M en måned starter vi igen, justitsministeriet har givet KDA tilladelse til at sælge 100.000 lodsedler à 1 kr. i perioden fra 1. maj til 15. juni, og i lighed med forrige år skal vi have udsolgt — og det skulle gerne ske hurtigt. Derfor henstiller KDA til samtlige klubber at sætte al kraft ind på salgsarbejdet lige fra begyndelsen. Tag fat på at organisere lodseddelsalget med det samme, således at alt er klappet og klart nogle dage inden 1. maj.

Hvordan arbejdet skal lægges til rette, må overlades hver enkelt klub, dels fordi klubberne er meget forskelligartede, og dels fordi de lokale forhold spiller så stor en rolle, og som kun klubben på stedet kan vurdere. Derfor skal der ikke fra flyvelotteriets ledelses side lægges nogen generel salgsplan anden end den ene: Sørg for at få så mange som muligt til at sælge lodsedler — og sørg for at få udsolgt så tidligt som muligt.

Flyvelotteriets gevinster

Der er to ting, der spiller så stor en rolle for salgets succes, og det er: 1) den enkelte sælgers energi og 2) gevinsterne art. Vedrørende sælgerens energi kan KDA kun rette en indtrængende opfordring til alle klubmedlemmer og andre hjælpere om at gøre deres bedste, hvorimod det med hensyn til gevinsterne art har været muligt at efterkomme visse ønsker.

KDA skrev til alle klubberne og bad dem om at fremkomme med ønsker og forslag til gevinster til flyvelotteriet 1955. Desværre var det kun halvdelen af klubberne, som svarede; men til gengæld var disse svar så gode og vejledende, at flyvelotteri-komiteen egentlig ikke havde svært ved at træffe et valg. Hertil er dog at bemærke, at det altid er forbundet med vanskeligheder at træffe et valg, når der — som i dette tilfælde — kun er en forholdsvis beskeden sum til rådighed for indkøb af gevinster. Bestemmelserne kræver, at gevinsterne værdi skal være mindst 20 % af lotteriets størrelse, d.v.s. i dette tilfælde mindst 20.000 kroner.

Hovedgevinsten skulle selvfølgelig være en bil, og her valgte komiteen at købe en vogn, som alle havde råd til at køre med, nemlig en Renault 4 CV luxe model 1955. Dernæst en Vespa scooter model Super 150, en Elna-symaskine, et køleskab, en pladespiller og 8 flyverejser med SAS til fire af Europas hovedstæder. Det er en god gevinstliste, og KDA er komiteen taknemmelig for de gode råd i så henseende. Gevinsterne skulle kun sælge lodsedlen.

Hvilken klub skal være topscorer?

Det skal blive interessant at se, hvordan lodseddelsalget i år vil blive fordelt på de enkelte klubber. Forrige år var Odense Flyveklub i spidsen med et salg på 18.675, og Aviator i Ålborg fulgte efter med 16.300 solgte lodsedler. Men så kom der et alt for stort spring, idet nr. 3 lå på 3.236.

Hvem vil i år gøre de to førende klubber rangen stridig? Det nytter ikke at sige, at



Flyvelotteriets hovedgevinst, en Renault 4 CV luxe model 1955 — »vognen, De har råd til at holde i

den by, som er klubbens hjemsted, er for lille, fordi det store salg slet ikke ligger i selve byen, men ude i oplandet. Og her er alle så at sige ligestillede. Derfor gælder det for alle klubberne om, at man ikke må nøjes med at sælge lodsedler i selve byen, men at man samtidig søger for at komme ud omkring i omegnen.

Der skulle denne gang gerne være flere end to klubber, som ligger så ubestridt i spidsen. De ti klubber, som lå i spidsen i 1954, var iøvrigt:

Solgte lodsedler:

Odense Flyveklub	18.675
Aviator, Ålborg	16.300
Sportsflyveklubben, Kbhvn.	3.236
Ringsted Svæveflyveklub	2.800
Vestjydsk Flyveklub (Esbjerg)	2.550
Nakskov Svæveflyveklub	2.500
Herning Flyveklub	2.300
Næstved Svæveflyveklub	2.000
Århus Svæveflyveklub	1.800
Silkeborg Flyveklub	1.800

Hidtil har klubberne og rådene fået over ½ mill. kr. af flyvelotteriet

Når det så kraftig henstilles til klubberne at hjælpe til med salget af flyvelotteriets lodsedler, så skyldes det den omstændighed, at de enkelte klubber og rådene (unionerne) hidtil har fået udbetalt over en ½ million kroner af de penge, som er indkommet fra flyvelotteriet.

Vi har ialt haft ti flyvelotterier, siden vi begyndte i 1945. I disse ti flyvelotterier har vi tilsammen haft 1.525.000 lodsedler, og det samlede salg har været 1.216.888 lodsedler. Heraf har klubberne solgt for 635.483 kr. Af det indkomne beløb har klubberne og flyerådene (tidligere unionerne) fået udbetalt over en halv million kroner, eller nøjagtigt 506.755 kr. Flyverådene (unionerne) har fået 393.281 kr. mens klubberne som direkte tilskud til deres arbejde har fået udbetalt 113.474 kr.

Det er mange penge, men der kan fås endnu flere penge til arbejdet for flyvesporten og til gavn for ungdommen ved at hæn-ge i med flyvelotteriet 1955.

J.F.

TRAFIKFLYVENYT

Trafikken på Københavns Lufthavn

Ank. passagerer	8.277
Afg. passagerer	8.582
	Ialt..... 16.859
Transitpassagerer 2 × 10.501	21.182
andre passagerer	569
	Total..... 38.610

Tilsvarende tal for februar 1954: 35.354 (stigning 9,2 %).

Swissair mangler piloter

Det er ikke blot som nævnt i artiklen i sidste nummer England, der har mangel på trafikflyvere. I februarnummeret af den schweiziske aeroklubs blad Aero-Revue søger Swissair piloter, som man selv vil ud-danne. Der skal bruges 20—30 om året, og det kan ikke skaffes på normal vis.

Derfor meddeles i et specielt opråb fra Swissair, luftfartsmyndighederne og den schweiziske aeroklub, at man 1. april starter et kursus, og at man foretrækker ansøgere med flyvemæssige kundskaber, såsom militærflyvere, privatflyvere, svæveflyvere eller modelflyvere.

Canadisk luftrute via Grønland

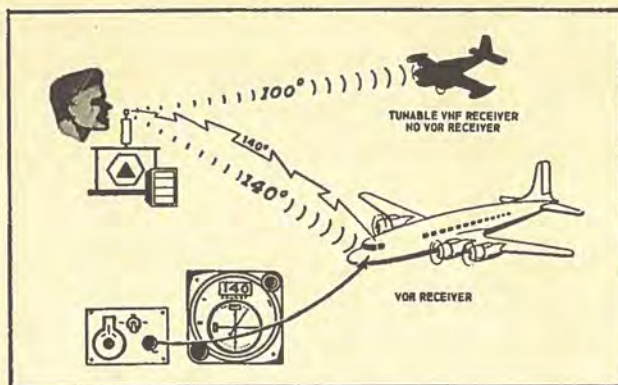
Mr. Ronald Keith fra Canadian Pacific Airways besøgte i forrige måned Køben-havn, hvor han ved et pressemøde fortalte, at hans selskab til 1. juli vil åbne sin rute fra Amsterdam via Søndre Strømfjord på Grønland og Fort Churchill i Canada til Vancouver, hvor den får tilslutning til CPA's rute over Stillehavet til Sidney i Australien. Hele denne rutetrækning bliver på ca. 21.000 km. Ruten skal i begyndelsen flyves med Douglas DC-6B, og senere er det hen-sigten at indsatte den britiske Comet 3. Ab-ningen af ruten Amsterdam-Vancouver bli-ver canadiernes første „visitkort“ i Europa.

GCA på Gardermoen og Sola lufthavne

Ground Controlled Approach (GCA) er fornylig officielt taget i brug for civil tra-fik på to store, norske lufthavne, nemlig Gardermoen og Sola. Samtidig brug af ILS er mulig på begge lufthavne, for så vidt angår den sidste del af anflyvningen.

VAOR eller VOR PÅ EN NY MÅDE

Et nyt navigationshjælpemiddel
af interesse for „det lille cockpit“



I FLYV nr. 7/1954 beskæftigede vi os i al beskedenhed lidt med VOR, som vi vist nok blev enige om var noget, der var særdeles godt at navigere på. Det er det stadigvæk og vil efter al sandsynlighed være en rum tid frem over, da det — ihvertfald i Europa — endnu er i sin barndom. Vi fik i den pågældende artikel at vide, hvad forkortelserne VOR og TVOR stod for, og så troede vi, at nu kunne vi hvile på vore laurbær, hvad VOR angik. — Men det går ikke. Det vil faktisk aldrig kunne gå an med den slags utidig lathed for hvem, der beskæftiger sig med luftfart, hvor hver dag har noget nyt at byde på.

Holder vi os til emnet VOR, er der også idag noget nyt. Det hedder VAOR og er ikke uden interesse for »det lille cockpit«, som stadig spejder efter navigationshjælpemidler, der er indenfor økonomisk rækkevidde og med ringe vægt og rumfang. Disse krav bliver ihvertfald til fulde opfyldt ved navigering på VAOR, som overhovedet ikke stiller krav om særlige anlæg i luftfartøjet udover en VHF modtager, som jo alligevel ikke i det lange løb bliver til at komme udenom.

VAOR står for »Visual-aural Omni-directional Radio Range«. »Visual« er ikke det nye, men refererer til den i tidligere artikel omtalte viserindikering ved flyvning på VOR og med anvendelse af fuldt VOR-udstyr i luftfartøjet. »Aural«, derimod, er det nye, idet piloten nu simpelthen på sin VHF modtager stiller ind på VAOR stationens frekvens og aflytter en stemme, der fortæller ham, hvilken kurslinje gennem fyret, han ligger på. Uden mange indviklede indstillingsdikkedarer meddeler en — formodentlig melodisk — kvindestemme ham hans stedlinie — og det er en god ting at have, hvis IFR uden forudgående varsel afløser VFR.

Virkemåden

Det, der finder sted, er kort og godt følgende:

Piloten indstiller som nævnt på VAOR stationens frekvens, hvorefter han vil høre

et tonemoduleret signal på 585 perioder. Undertrykt af dette signal vil han svagt kunne skelne en stemme, der tæller 10 grader, 20 grader, 30 grader, o.s.v. kompasset rundt. Kun to gange vil stemmen træde tydeligt og forstyrrelsesfrit frem et kort øjeblik, inden den påny bliver forvrænget og ulæselig. Det er de to tal, der modtages klart og tydeligt, som piloten har brug for og som angiver hans stedlinie. Men lad os prøve med et eksempel:

Hvis pejlingen fra luftfartøjet til VAOR stationen f.eks. er 90 grader, vil den med de 585 perioder modulerede tone her fade ud således, at man klart hører stemmen tælle 90 grader. Det samme vil gentage sig på kurslinien 270 grader, hvorfor pejlingen ikke uden videre er eenfyldig. En ensidig pejling opnås imidlertid let, og er helt uden problem, hvis luftfartøjet i forvejen er udstyret med VOR installation, og VAOR udsendelsen kun er blevet benyttet til kontrol af denne installation. I så fald behøver piloten blot at kigge på sin »Sense-indicator«. Luftfartøjer med kun en VHF modtager ombord kan dog også afgøre, om pejlingen er 90 eller 270 grader ved blot at foretage et højre eller venstredrej og samtidig bemærke, om stemmen bliver enten mere eller mindre tydelig. Denne fremgangsmåde er med andre ord analog med den, der anvendes ved anflyvning på de gamle LF radio ranger.

En udsendelse med tælling fra 0 til 360 grader varer 90 sekunder, hvori er inkluderet to mindre ophold. I den ene af disse pauser udsendes stationens kendingsbogstaver. Det er således muligt for piloten at modtage en pejling for hvert 45. sekund, såfremt han også gør brug af den reciproke pejling.

Ja, men det må da ikke være rart at skulle sidde og høre på et tonemoduleret signal og en forvrænget stemme bag ved for kun med mellemrum at blive præsenteret for noget forståeligt, vil man måske sige. Men denne kilde til irritation er imidlertid noget, som fabrikanten ikke har været fremmed overfor, og til beroligelse for mere irritable gemytter har han derfor konstrueret et ekstra apparatur, der lukker af for den

ubehagelige del af udsendelsen på en sådan måde, at piloten kun hører sin pejling og den reciproke værdi heraf.

Blandt mange forsøg viste det sig, at en kvindestemme var den bedst egnede, idet den blandt andet lettere lod sig undertrykke af den 585 perioder modulerede tone end en mandsstemme. Tællingen finder sted fra en recorder.

Systemet afprøves

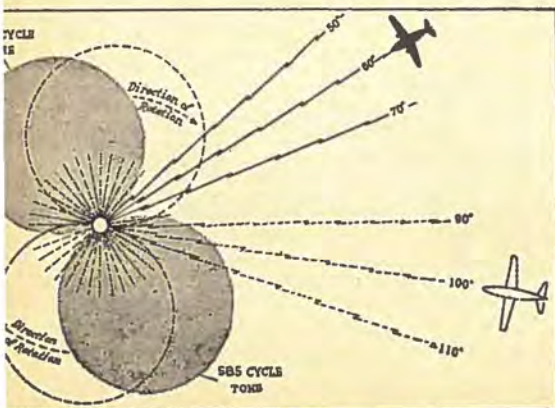
Foreløbig er systemet på forsøgsstadiet og kun etableret et enkelt sted, nemlig ved Dover Air Force Base i USA, hvor det i november sidste år blev demonstreret for forskellige luftfartsrepræsentanter, bl.a. CAA. Skulle Deres vej falde forbi Dover AFB, er De velkommen til at prøve systemet. Hidtil stedfundne prøveflyvninger har vist, at der med en almindelig VHF modtager kan pejles med en nøjagtighed på omkring 10 grader. Med nogen øvelse og ved interpolering kan nøjagtigheden bringes op til 5 grader. Noget egentlig præcisionshjælpemiddel kan VAOR derfor ikke gøre krav på at være, men hertil må føjes, at det oprindelig heller ikke var tiltænkt anden mission end den at skabe mulighed for et groft check af en VOR-modtager. At systemet alligevel har vakt en vis interesse som orienteringshjælpemiddel skyldes, at det uden store omkostninger kan etableres i forbindelse med en eksisterende VOR og kan benyttes af et vilkårligt luftfartøj udstyret med VHF.

Selve udsendelsen fra jorden foregår på den måde, at kompasgraderne tales ud over VOR-senderens »voice channel« i et ikke-retningsbestemt udsendelsesdiagram af lignende art som de almindelige radiofys. Over et særligt antennesystem udsendes der til det 585 perioder modulerede signal i et 8-tals udsendelsesdiagram, der synkront med tællingen er under stadig omdrejning. Så ofte et luftfartøj befinder sig i dette 8-tals diagramms nulretning, vil det høre stemmen klart, medens denne alle andre steder vil være undertrykt — eller delvis undertrykt — af det modulerede signal. 8-tallet roterer med $\frac{3}{4}$ omdr. pr. minut, hvor det almindelige VOR-signal roterer med 30 omdr. pr. minut.

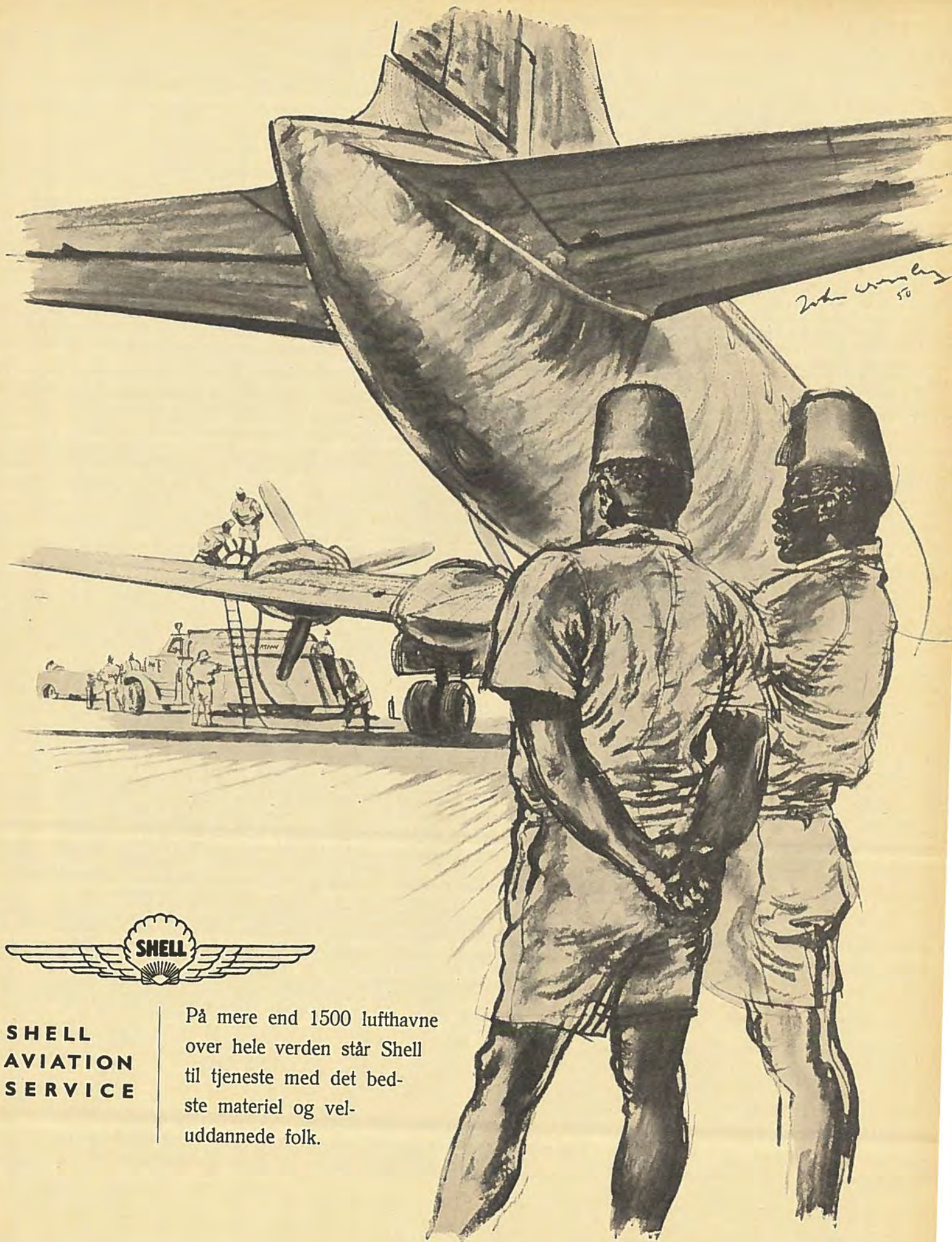
Som sagt, systemet er endnu på undersøgelsesstadiet, hvorfor det ikke er muligt at spå om dets fremtid, men ideen, at række det »lille cockpit« med et elementært radio-udstyr ombord en hjælpende hånd, er god nok.

Firmaet, der står bag skabelsen af VAOR, er Westinghouse Air Brake Company.

S. O. Madsen.



Øverst: Et luftfartøj uden VOR modtager en pejling, mens et andet med VOR-installationen »checker« anlægget. — Til venstre: På kurslinien 60 grader modtages tallet 60 helt forstyrrelsesfrit. Snart vil det dog blive delvis kvalt af den roterende, modulerede 8-tals udsendelse.

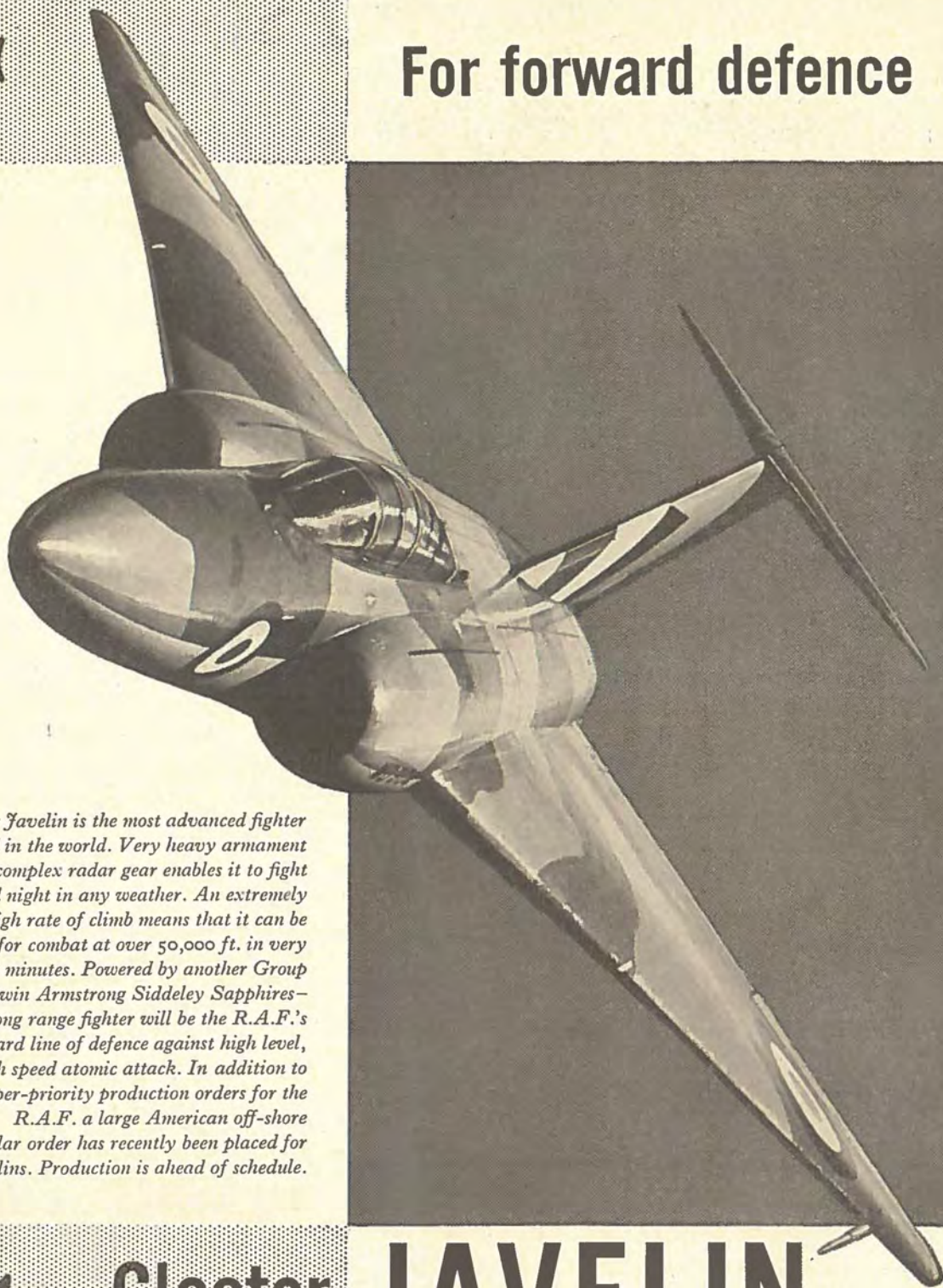


**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



For forward defence



The Gloster Javelin is the most advanced fighter of its kind in the world. Very heavy armament and a complex radar gear enables it to fight day and night in any weather. An extremely high rate of climb means that it can be ready for combat at over 50,000 ft. in very few minutes. Powered by another Group product—twin Armstrong Siddeley Sapphires—this long range fighter will be the R.A.F.'s forward line of defence against high level, high speed atomic attack. In addition to super-priority production orders for the R.A.F. a large American off-shore dollar order has recently been placed for Javelins. Production is ahead of schedule.



Gloster

JAVELIN



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., GLOUCESTER

Member of the Hawker Siddeley Group | Pioneer... and World Leader in Aviation

KONVERTIPLANER

En ny luftfartøjskategori, der kombinerer flyvemaskinens
og helikopterens egenskaber

EN ny gruppe af luftfartøjer er kommet frem gennem de sidste år. Det er en kombination af flyvemaskiner (med faste bærepplaner) og helikopere, og denne gruppe kaldes på engelsk »convertiplanes«.

Flyvemaskinens væsentligste fordel er, at den kan flyve hurtigt, mens helikopterens store fordel er, at den kan flyve langsomt, således at den kan starte og lande på stedet i modsætning til flyvemaskinen, der kræver store flyvepladser.

Det evigt utilfredse menneske, som i de sidste godt 10 år har gjort sin helikopter praktisk anvendelig, er nu blevet ked af, at den ikke også kan flyve hurtigt. Rekordene er kun meget langsomt gået i vejret og har kun nået 251 km/t, mens flyvemaskinens officielle toppræstation er på 1215 km/t.

Samtidig med, at man har konstrueret luftfartøjer, som på grund af en motor-kraft, der overstiger fuldvægten, kan starte og lande lodret som en helikopter, er man begyndt at sætte bærepplaner på helikoptererne for derved at få disse til at flyve hurtigere.

Da *Cierva* mellem de to verdenskrige udviklede sin Autogiro, der var et gyroplan, d.v.s. et luftfartøj, der får opdrift ved en rotor, der drejer sig som en møllevinge på grund af luftstrømmen, men som ikke er forbundet med motoren, havde han først for en sikkerheds skyld også faste bærepplaner. Disse blev efterhånden mindre og forsvandt til sidst helt.

Nu går udviklingen altså den modsatte vej på helikopteren (som forøvrigt også kan fungere som gyroplan, når motoren kobles fra rotoren, og denne autoroterer).

Hvorfor helikopteren ikke kan flyve hurtigt

Når helikopteren ikke kan flyve hurtigt, skyldes det, at der under flyvning fremad bliver stor forskel på det rotorblad, der bevæger sig fremad, og det, der bevæger sig bagud i et givet øjeblik.

Det fremadgående blad omstrømmes af en luftstrøm, der er summen af omdrejningshastigheden og helikopterens flyvefart fremad. Her kan forholdene blive kritiske, efterhånden som denne luftstrøm begynder at nærme sig lydens hastighed ved rotortipperne.

Det bagudgående blad omstrømmes af en luftstrøm, der er forskellen mellem omdrejningshastigheden og flyvefarten. Her bliver forholdet kritisk, når farten bliver så ringe, at bladet staller.

Den tyske Focke-Achgelis helikopter, der sidst i trediverne var et væsentligt skridt fremad på helikopterområdet, havde en lille propel, der iflg. tyskerne kun tjente til at køle motoren; men skeptikere påstod, at den også uøvede en trækraft, således at det ikke var en ren helikopter, men delvis et gyroplan.

Med Sikorsky kom helikopteren i produktionsstadiet, og de fleste nu anvendte helikoptere har som bekendt en bærerotor og en lille halerotor til at modvirke drejningsmomentet.

I 1948 sattes hastighedsrekorden for helikoptere op til 200 km/t af en Fairey FB-1

Gyrodyne, en helikopter som til modvirking af drejningsmomentet havde en propel, der sad på enden af et lille fast bærepplan i højre side. Den ydede altså samtidig lidt fremdrift, og de små planer lidt opdrift.

Også andre helikoptere har man prøvet at forsyne med faste bærepplaner, f.eks. Bristol 173, selv om der ikke anvendes særskilte propeller til fremdrift her.

Tanken er at »aflaste« rotoren for at bære noget af vægten, som så overtages af bærepplanet ved flyvning over en vis hastighed. Herved mener man, at det efterhånden vil lykkes at komme op på en fart af ca. 400 km/t.

Hvis man vil kunne flyve endnu hurtigere, må bærerotoren kunne ændres til hovedsagelig at give fremdrift, hvad enten man nu vil hælde rotorens plan eller luftfartøjets krop. Eller rotoren må kunne folde bladene sammen eller lave dem om til faste bærepplaner. Talrige projekter er blevet udkastet, men lad os prøve at se lidt på, hvor vidt man hidtil er kommet.

Fairey Jet Gyrodyne er en forsøgshelikopter på vejen mod den store Rotodyne. Den er udstyret med en 550 hk Alvis Leonides motor, der driver en kompressor, som leverer luft til små jetmotorer i rotortipperne, hvortil der også føres og forbrændes brændstof. Endvidere driver motoren to propeller i tipperne af det faste bærepplan. Rotodyne får to Napier Eland turbinemotorer på ialt 6300 hk, der dels driver propeller til flyvning fremad, dels en jetdrevet rotor til egentlig helikopterflyvning.

Transcendental 1-G har faste bærepplaner med en rotor i hver tip. Motoren er en 160 hk Lycoming. Rotorenes plan kan hældes, således at de enten kan være bærende eller give fremdrift. Der kan skiftes gear for rotorerne, så de arbejder med gunstigt omdrejningstal i begge tilfælde. Det er det første konvertiplan af denne art, som har fløjet (1954).

McDonnell XV-1 er den første af tre konvertiplan-typer, som er bestilt af det amerikanske flyvevåben. Den har en Continental-motor på 550 hk, som driver en skubbende propel og en trebladet rotor, som har små jetaggregater med forbrænding i rotortipperne. Der er normalt haleparti, båret af to halebomme.

Sikorsky XV-2 eller S-57 er den anden i samme serie. Den ventes at komme frem i år.

Jacobs 104 har fast bærepplan på 4,3 m spændvidde og en skubbende propel foruden rotor. Den er forsynet med en 350 hk stempelmotor, der enten driver rotorsystemet eller propellen, som sidder helt ude i halen og som er synkroniseret med halerotoren. Når propellen bruges som drivkraft, autoroterer rotorsystemet. Det faste bærepplan yder da ca. en trediedel af opdriften. Luftfartøjet har plads til 5 personer, har en fuldvægt på 1578 kg og en rejsehastighed,

Øverst Transcendental 1-G, derunder McDonnell XV-1, Bell XV-3, Fairey Jet Gyrodyne, SO-1310 Farfadet, Gyrodyne 35 og Jacobs 104.



der angives til 240 km/t. Det har fløjet siden Juni 1954, men i begyndelsen som en ren helikopter uden bæreplan og propel.

Gyrodyne Model 35 er et projekt med to koncentriske rotor og faste bæreplaner med to motorer med propeller. Denne Gyroliner skulle få plads til 72 passagerer, have en fuldvægt af 35 tons, have motorer på 14.000 hk og en rejsefart på 370 km/t og en maximumfart på 490 km/t.

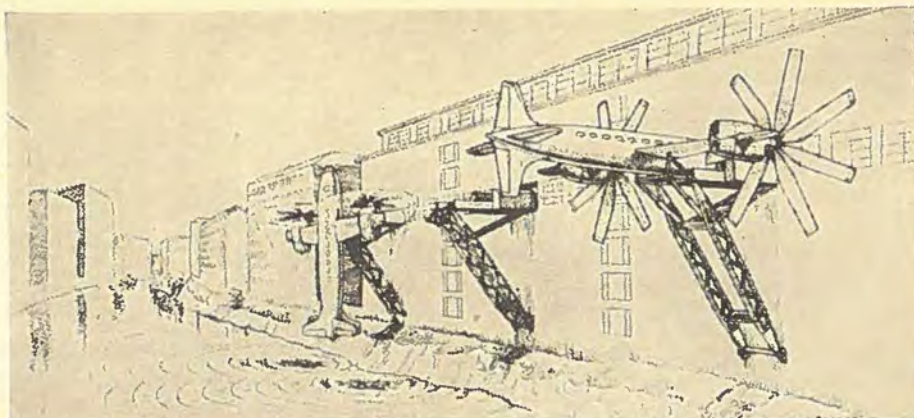
SNCA SO-1310 Farfadet er et fransk bidrag fra 1953. Den er særpræget ved at have to motorer, hvoraf den ene er en 360 hk Turboméca Artouste II turbomotor, der driver propellen, mens den anden er en 360 hk Turboméca Arius II, der leverer komprimeret luft til den jetdrevne rotor, der har forbrændingskamre i rotortipperne.

Bell XV-3 (tidligere XH-33), også kaldet Bell 200, er nu ved at blive prøvet på jorden. Den har fast bæreplan og to rotor, der kan drejes fra bærende til trækkende stilling. Det varer 10—15 sekunder, hvorunder opdriften flyttes fra rotor til det faste bæreplan. Motoren er en 2000 hk Pratt & Whitney R2800. Bell XV-3 er beregnet til 4 personer og skal have en hastighed af over 280 km/t. Spændvidde og længde er ca. 9 m, højde 3,9 m, rotordiameter ca. 6 m.

Fremtiden

I det foregående har vi set på de typer, der er bygget eller under bygning nu samt på et par projekter. Endnu har man ikke for mange praktiske erfaringer.

At man dog tager konvertiplanerne alvor-



Raoul Hafners fantastiske projekt til en station for konvertiplaner.

ligt, viser nogle projekter, som den kendte helikopter-pioner *Raoul Hafner* fremsatte i et foredrag for et års tid siden. Hafner leder helikopterafdelingen hos Bristol.

Han forudsiger anvendelsen af et luftfartøj med normal krop og haleparti og ret små faste bæreplaner, hvorpå der sidder motorer nær ved plantipperne. Disse motorer driver rotor, der både kan bruges til opdrift og fremdrift.

Start og landing skal foregå fra og til stativer på en rotorstation som vist på tegningen. Besætningen står op under start og landing, mens passagererne sidder i svingbare stole. Under vandret flyvning ligger besætningen på maven. Kroppen er lodret

under start og landing, men vandret under normal flyvning. Så undgår man at skulle dreje de komplicerede rotormekanismer i forhold til resten af luftfartøjet.

Ved »landing« holder maskinen sig svævende tæt ved rotorstationens stativ, kaster en trosse fra sit tyngdepunkt ind til stativet og hales dermed på plads. Motorerne standses, og stativet svinger kroppen vandret stilling, hvorefter man kan gå fra borde.

Hvis det ikke var fremsat af en praktisk ingeniør af høj anseelse, ville man vel klassificere ideen sammen med mange fantastiske patenter, der i tidens løb er fremsat. Men nu må vi altså være forberedt på lidt af hvert med hensyn til fremtidens luftfartøjer.

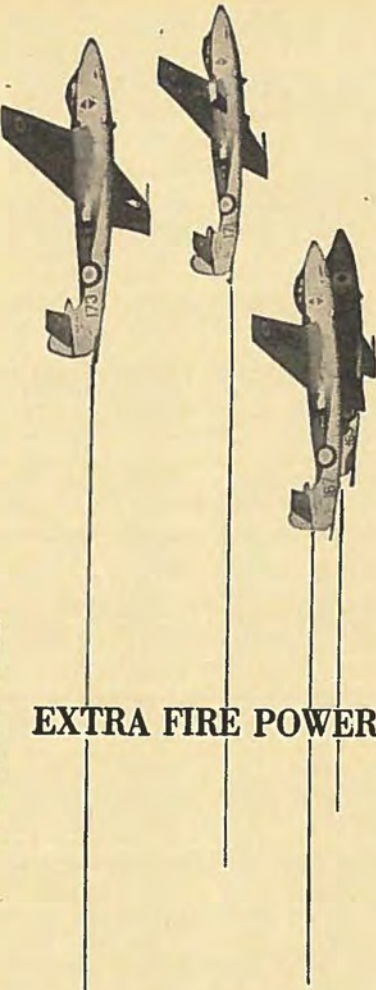
Hvor teknikken er i forgrunden står Esso bagved!

Netop indenfor flyvningen, hvor hensynet til sikkerheden altid bliver sat i første række, og hvor kravene til den tekniske ydeevne stadig spændes til det maksimale, er det naturligt, at man overalt bruger Esso's produkter. Det er kvaliteter, der er resultatet af forskningens nyeste undersøgelser, og de kontrolleres til stadighed af Esso's laboratorier verden over.



DANSK ESSO A/S





SEA HAWK

EXTRA FIRE POWER FOR THE JET-AGE NAVY

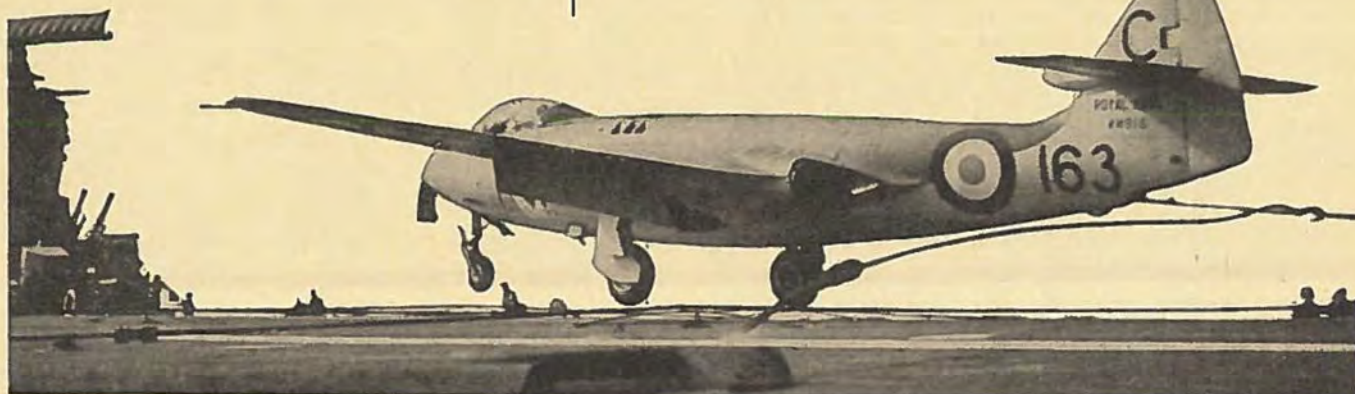
The Sea Hawk is the most efficient carrier-borne strike fighter in regular production today. It is especially outstanding for the smooth ease with which it takes off and lands on deck. Easy to handle, easy to fly, the Sea Hawk packs tremendous fire power. No wonder pilots and ships' crews agree that it is the perfect fighter for the jet-age Navy. NATO 'off-shore' orders for the Sea Hawk already total \$18,400,000.

GENERAL DATA

High-speed Naval jet-fighter with folding wings: mid-wing monoplane of stressed skin all-metal construction with tricycle undercarriage. The air-intakes for the single engine are placed in 'nostril' formation at the wing roots. The Hawker patented bifurcated outlet trunk enables the exhaust to discharge from the trailing edge instead of from the fuselage tail end. This allows more room for inbuilt fuel tanks to provide greater range. Span—39 ft. Length—40 ft. Maximum speed—close to speed of sound. Power—one Rolls-Royce 'Nene' turbo-jet.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry

Member of the Hawker Siddeley Group
Pioneer... and world leader in Aviation



MODELFLYVEKURSUS på Island

Kommunelærer K. Flensted-Jensen fortæller om sin tur til Island i efteråret
og om det afholdte kursus

GENNEM Kgl. Dansk Aeroklub modtog jeg kort for julen 1953 en indbydelse til at komme til Island for at holde et instruktionskursus i modelflyvning for islandske sløjdlærere. Denne indbydelse udgik fra luftfartsdirektøren for Island, *Agner Kofoed-Hansen* og lød på, at man ønskede, at jeg skulle holde et 2 måneders kursus for sløjdlærerne i Reykjavik og omegn. Det var med glæde, jeg tog mod indbydelsen, men det viste sig desværre umuligt at opnå orlov i 2 måneder fra skolevæsenet. Der er som bekendt lærermangel for tiden, og det var ikke muligt at få en sløjdvikar, så jeg kunne være borte fra skolen i februar og marts måned. Derimod blev det fra skoledirektorens side lovet mig, at såfremt man på Island kunne vente til efteråret 1954, så kunne jeg regne med at få orlov i een måned, nemlig oktober. Resultatet blev da, at jeg startede fra Kastrup med Flugfelag Island's D.C.4 »Gullfaxi« søndag den 10. oktober kl. 12. Turen til Reykjavik tog næsten 8 timer, en dejlig tur i fint vejr.

Stor gæstfrihed

Jeg blev vel modtaget af fuldmægtig i luftfartsvæsenet, *Gunnar Sigurdsson*. Luftfartsdirektør *Agner Kofoed-Hansen* var til I.C.A.O.'s møde i Canada og kom desværre ikke hjem til Island, for jeg var taget derfra igen. Jeg blev indlogeret på Hotel Borg i byens centrum — NB. kun en godt halvanden kilometer fra flyvepladsen! — og så begyndte et 4 ugers ophold på Island, som jeg aldrig vil glemme. Jeg blev overalt, hvor jeg kom frem, og det var mange steder, modt med den mest grænseløse gæstfrihed og velvilje. Den islandske gæstfrihed ligger i et plan, som man ikke gør sig nogen forestilling om, for man har haft lejlighed til at nyde godt af den.

Jeg boede to dage på hotellet, mens forskellige forhold vedrørende mit ophold og kursus blev ordnet. Derefter holdt jeg flyttedag og blev indlogeret hos en lærerfamilie i udkanten af byen, og her boede jeg så resten af tiden, 2 minutters gang fra Melaskolen, i hvis sløjdsal kursus blev holdt.

To dage efter min ankomst modtes jeg med skoledirektøren for Island, *Helgi Eliasson*, der sammen med *Kofoed-Hansen* stod som indbyder. Han var meget interesseret i sagen, ønskede at hans lærere skulle prøve noget nyt og gav mig tilladelse til at besøge alle de skoler og institutioner, som han havde med at gøre, hvilket jeg med glæde tog imod og i udstrakt grad gjorde brug af.

Byggede Kiva og Bambi

I kursus deltog 12 sløjdlærere fra Reykjavik, 1 fra en lille by, Hveragerdi 50 km øst for Reykjavik, 1 fra Havnefjord 10 km syd for. Endvidere deltog 3 elever fra sløjdlærerskolen, 4 medlemmer af den stedlige modelflyveklub samt 3 store drenge fra en af skolerne. I alt var der således 24 deltagere fordelt på 2 hold, det ene fra kl. 17—19 og det andet fra kl. 20—22. Der

blev arbejdet hver dag undtagen lørdag og søndag. Alle var meget interesserede og flittige og de byggede fine modeller. Hver af deltagerne byggede to svævemodeller, nemlig en Kiva, der er en finsk model med knap 18 dm² bæreflade og en Bambi, som er ca. halvt så stor. Samtlige materialer inklusive lim, dope, lak, tegnestifter, blyhagl til afbalancering m.m. var sendt i forvejen med flyvemaskine, så alt var klart, til at kursus kunne begynde, så snart jeg kom til Reykjavik. De færdige modeller blev indfløjet i skolens gymnastiksal eller aula, og her fik deltagerne god øvelse i at håndstarte deres modeller. Desværre lagde vejret hindringer i vejen for den udendørs flyvning, som der ikke blev ret meget af, mens jeg var der; men jeg har hørt deroppefra siden, at den forløber udmærket. Den første Kiva er allerede fløjet i Atlanterhavet.

Efter afslutning af kursus holdtes en vellykket pressekonference, hvori foruden repræsentanter for alle fire blade deltog skoledirektør *Helgi Eliasson*, fuldmægtig *Gunnar Sigurdsson*, skoleinspektøren for Melaskolen samt deltagerne på kursus. Bladene har behandlet kursus med interesse, skrevet godt om det og optaget en hel del billeder derfra. Interessen for modelflyvning er stor og uden tvivl voksende, de første skoleklubber er under dannelse, flere af lærerne er i fuld gang med at bygge modeller med deres drenge, myndighederne er interesserede og velvillige, så det ser ud til, at der nok skal komme fart i udviklingen.

Svæveflyvningen

Jeg må også nævne, at luftfartsvæsenet glædede mig med en flyvetur til Akureyri på Nordlandet. Jeg var i Akureyri fra lørdag til mandag. Foruden den store oplevelse, som flyveturen over det indre af Island var, havde jeg den glæde i Akureyri at træffe sammen med nogle interesserede model- og svæveflyvere. Svæveflyvningen på Island drives især i Reykjavik og Akureyri. Klubben i Reykjavik, som ledes af *Helgi Filippusson*, har måske Europas bedste svæveflyveteræren ved Sandskeid, ca. 25 km øst for byen. De kan skræntflyve ved tre vindretninger, har en god flyveplads til deres rådighed i nærheden af skrænterne, har rigeligt materiel, både een- og to-sædede planer samt to motormaskiner til slæb. Der er meget lange og høje skrænter, og med visse vindretninger er der gode bølgeopvinde, som endnu ikke er fuldt udforskede, med Filippusson har dog været oppe i 6000 meters højde, og når han ikke kom højere, skyldtes det kun mangelen på iltudstyr.

Lørdag den 6. november fløj jeg tilbage til København med »Gullfaxi«. Det ørengede, da vi lettede, og vi så intet land, før vi ved 1730-tiden gled ind over Kalundborg. Det var en meget hurtig og behagelig hjemtur. Turen tog kun godt 5½ time, og så var jeg da hjemme igen efter 4 pragtfulde, begivenhedsrige uger på den gæstfri sagao.

Knud Flensted-Jensen.



Udnævnelser m. v.

Oberst *K. R. Ramberg* er fra udgangen af marts at regne udnævnt til generalmajor i flyvevåbnet og ansat som chef for flyvertaktisk kommando (tidligere kaldet flyvevåbnets taktiske hovedkvarter), der har fået hovedkvarter på flyvestation Karup.

Oberstløjtnant i nummer af reserven *H. L. V. Bjarkov* er udnævnt til oberst af reserven i flyvevåbnet, men forbliver til rådighed for hjemmeværnet (som chef for flyverhjemmeværnet).

I anledning af den nyordning, der er ved at finde sted i flyvevåbnets organisation, og som bl.a. omfatter nedlæggelse af de to flyvebaskommandoer og oprettelsen af et taktisk hovedkvarter i Karup (flyvertaktisk kommando), er der hidtil foretaget følgende omplaceringer af personel:

Generalmajor *Tage Andersen*: chef for flyverstaben (tjenestested Vedbæk), generalmajor *K. Ramberg*: chef for flyvertaktisk kommando (Karup), oberst *Ove Petersen*: chef for flyvestation Værløse, oberst *E. J. Overbye*: chef for flyvestation Alborg, oberst *H. J. Pagh*: chef for flyverstabens personelafdeling (Vedbæk), oberstløjtnant *Michael Hansen*: chef for flyverstabens operationsafdel., oberstløjtnant *J. B. Danielsen*: til rådighed for flyvestation Alborg, oberstløjtnanterne *B. O. Sandqvist* og *T. H. K. Wichmann* samt orlogskaptajn *F. W. Bistrup*, kaptajnerne *K. Jørgensen* og *C. S. Borgeisen*: flyvertaktisk kommando (Karup), kaptajn *N. V. Holst-Sørensen*: operationsofficer flyvestation Karup, kaptajn *J. G. Bergh*: SOC øst (Værløse). Kaptajn *A. S. Bendtsen* ansættes som havariinspektør, og maskinkaptajn *C. H. E. Kallehaug* tiltræder tjeneste ved flyvevåbnets mathsskole.

★

Endnu en dansk flyver dræbt i Canada

Den 17. februar indløb der meddelelse om, at den 21-årige sergent *Ove Ahn* var blevet dræbt under sin anden soloflyvning på en Lockheed T-33 i Canada. Han efterlader sig hustru og et lille barn.

1. distriktskonkurrence

1. distrikt. A 1: *K. Dyring Larsen* (106) 523, *J. Rasmussen* (105) 427, *J. Hansen* (105) 315. — A 2: *B. Hansen* (105) 749, *S. Pedersen* (105) 644, *H. Hansen* (105) 586. — C: *Nienstedt* (116) 691, *Widell* (105) 499, *K. Flensted-Jensen* (106) 478. — D: *G. Nielsen* (116) 338, *Fl. Kristensen* (116) 271.

2. distrikt. A 1: *K. Skovgård* (215) 346, *B. Andersen* (201) 167, *J. Nedergård* (213) 146. — A 2: *F. Frederiksen* (201) 652, *Jul. Hansen* (208) 509, *H. F. Nielsen* (201) 431. — C: *N. W. Sørensen* (208) 786, *W. Kühl* (201) 557, *V. J. Larsen* (213) 60. — D: *P. Knudsen* (215) 505, *E. Johansen* (201) 129, *S. Nielsen* (222) 86.

3. distrikt. A 1: *E. Sørensen* (302) 355, *H. V. Christensen* (301) 132. — A 2: *M. Scott Hansen* (301) 759, *A. Hansen* (301) 683, *Draborg* (301) 641. — D: *J. C. Nielsen* (301) 310.

4. distrikt. A 1: *M. S. Jensen* (423) 88. — A 2: *P. C. Andersen* (423) 119.

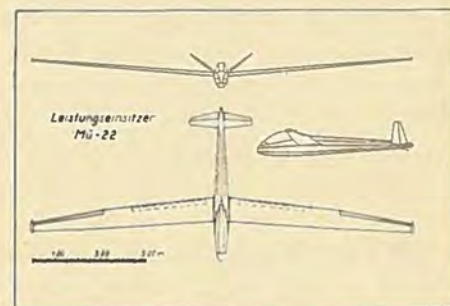
5. distrikt. A: *P. T. Pedersen* (523) 353, *P. M. Petersen* (506) 238, *V. Pedersen* (523) 214. — C: *Heymann Andersen* (506) 494. — D: *H. S. Sørensen* (523) 117.

6. distrikt. A 1: *T. Jørgensen* (604) 119. — A 2: *T. Jørgensen* 438, *H. Petersen* (604) 383, *C. Jensen* (604) 350.

NYERE ENSÆDEDE SVÆVEPLANER

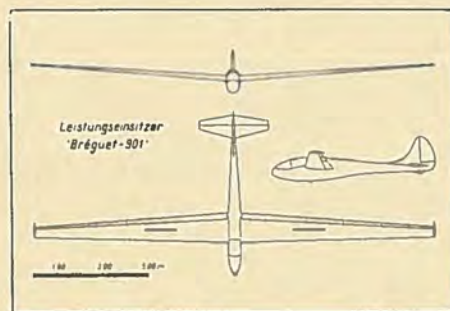
Type	div. opl. *)	Kon- struk- tion	Spænd- vidde m	Læng- de m	Plan- areal m ²	Tom- vægt kg	Fuld- vægt kg	Bedste glide tal	Min. synk. m/sek.
Breguet 901	h b f	træ	17.3	7.2	15.0	218	380	36	0.60
Olympia IV	h b	træ	15.0	7.0	15.0		322	36	
Zugvogel	m b	træ/stålr.	16.0	7.4	14.0	210	335	34	0.60
Mü-22	h - f	træ/stålr.	16.6	7.0	13.5	239	340		
Jaskolka	h b f	træ	16.0	7.4	13.5	252	330	27	0.75
Skylark II	m b	træ	14.6	6.4	10.5	182	280	27	0.71
Mucha 100	h b	træ	15.0	7.0	15.0	210	290	24	0.72
SGS 1-26	h b	dural/st.	12.2	6.5	15.0	158	260	23	0.82

*) h = hjul, b = luftbremser, f = flaps, m = mede.

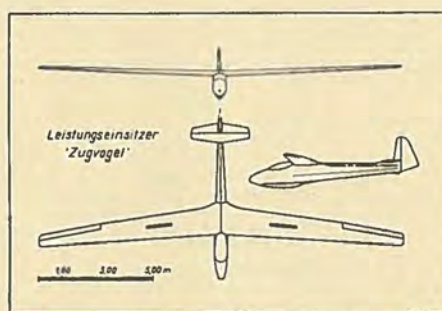


Mü-22 er en anden tysk type i samme klasse som Zugvogel. Den er konstrueret af den akademiske flyvegruppe i München. Planet er af træ, med laminarprofil og flaps, kroppen af stålrør med lærredsbeklædning, halepartiet v-formet, men kan erstattes med et normalt. De opgivne vægte er foreløbige, da maskinen foreløbig skal måles i sin nuværende tilstand, men senere skal have forbedret overfladen. Oplysninger over præstationer foreligger ikke.

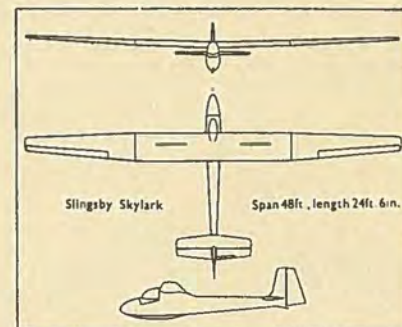
Jaskolka er det store sus, der er seriebygget, og som besatte en række af de bedste pladser, inklusive førstepladsen, i den internationale konkurrence i Polen ifjor, hvor også en del vesteuropæiske lande deltog. Den er af normal konstruktion, men særlig hurtig at montere og demontere, forsynet med flaps og mange raffinementer. Den er tilladt til 250 km/t i dyk, 150 i flyslæb og 110 i spilstart. Det var med Jaskolka, at Wojnar ifjor satte verdensrekord på 100 km trekantbane med 94,8 km/t.



Breguet 901 er interessant, fordi det var den, Pierre vandt VM med ifjor. Den er udviklet og forbedret gennem flere år og nu i produktion, og vi har her et moderne konkurrenceplan med fine præstationer til disposition for dem, der har råd til at købe det. Den er forsynet med flaps og med vandballasttanke. Ved fuldvægt med vandballast er bedste synkehastighed 0,68 m/sek., og det bedste glidetale opnås ved en fart på næsten 100 km/t. Ved 150 km/t synker den 2,35 m/sek. uden og 1,90 med ballast. Den koster 44.000 kr.



Scheibe Zugvogel fik en trist debut ved ulykken før VM i England, hvor den fik planbrud i en sky som følge af overbelastning. Kroppen er bygget i Scheibes normale stålrørkonstruktion, planet har negativ pilform og er forsynet med laminarprofil. Også kroppens forparti har man kælet for til nedsættelse af luftmodstanden. Ved konstruktionen satte man sig det mål at bygge et plan med lav synkehastighed (0.60 m/sek) ved lav fart samt med gode egenskaber i hurtig flyvning op til 120 km/t. Typen er gået i produktion.



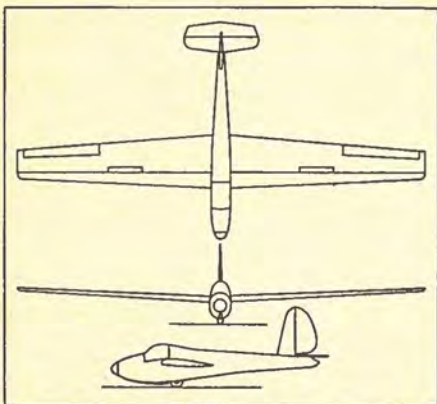
Slingsby T-41 Skylark II er produktionsudgaven af den oprindelige Skylark I og deltog også i VM. Den er mindre og har ikke samme skyhøje præstationer, men er et kompromis mellem præstationer og en



To moderne polske svæveplaner. Til venstre Mucha 100 og til højre Jaskolka.

rimelig pris. Planet har laminarprofil og er rektangulært med tilspidsede yderplaner. Tipperne er afskårne, spændvidden lidt større end på prototypen. Planet består af tre dele: centralplanet, der fastgøres på kroppen, samt to yderplaner. Den oprindelige kantede krop er erstattet af en smukt strømlinet krop med god overflade. Hastighedspolaren er god. Ved 118 km/t er glide-tallet 18 og synkehastigheden 1,8 m/sek. Prisen er 17.000 kr. uden instrumenter, hvorimod Sky koster over 28.000.

Mucha 100 er en polsk type i klasse med Olympia. Den er af konventionel trækonstruktion. Der er lagt vægt på et bekvemt førersæde for piloten. Den er fuldt instrumenteret, forsynet med ilt- og elektrisk anlæg. Den er tilladt til 250 km dykhastighed 130 km/t i flyslæb og 94 km/t i spilstart. Ifølge polakkerne kan man roligt flyve ind i en tordensky med den. Der er opnået præstationer på op til 615 km i distance og 75,8 km/t på 100 km trekantbane.



Schweizer SGS 1-26 har vi for nylig heliget en særlig artikel; men til sammenligning har vi dog påny taget dens data med i tabellen, ligesom vi herover bringer en oversigtstegning.

Vejrskibene i Atlanterhavet

Den 3. marts fremsattes i folketinget forslag til ratifikation af en i Paris i fjor tegnet overenskomst om vejrskibene i Atlanterhavet. Ifølge denne nedsettes antallet fra 10 til 9, og af disse skal de 5 drives af europæiske stater, mens de 4 skal drives af USA og Canada. Danmark skal ikke levere eller drive noget skib, men deltage i de fælles omkostninger med 808.000 kr. årlig. Hidtil har vi kun betalt 460.000 kr., men dels er SAS's andel i trafikken over Atlanterhavet steget fra 1,7 til 2,44 %, dels er driftsomkostningerne steget.

Tilbud ønskes

på 4-6 seters brukt fly egnet til vertikalfotografering. Specifikationer og priser sendes

Skogbruks-Fly a/s,

Boks 11 . Sokna . Norge

Janes: All the worlds aircraft

1953-54

Sælges af privat . C. 6077 . Luna 1660

„BROOMWADE“

Luftkompressor og Trykluffværktøj

„ENOTS“

Trykluff-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFF SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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

Nylig udkommet!

GREEN & CROSS:

The Jet Aircraft of the World

For første gang en bog med ALLE Jet-maskiner i verden. Illustreret med over 750 fotos og store 3-plan skitser.

En enestående bog i sin art. Indsend kuponen idag.

KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling for flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

C. 3955 . Giro 27529

Send mig idag:

_____ eksp. The Jet Aircraft of the World.
Kr. 31,50.

Navn _____

Adresse _____

CELOSE^{hi hi}
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse

med Forskrifterne i B.E.S.A.

Specifikation 2 D 101

**KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske
samt Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S **O. F. ASP**

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

Indbinding af FLYV

kan leveres
for kr. 4,50 pr. bind

Indbindingen er det såkaldte strip-bind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygtitel. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. 2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

VESTERBROGADE 60 - KBHVN. V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

LOCKHEED'S JETTRÆNERE

Konstrueret af Lockheed Aircraft Corp., USA.

Tosædet træningsmaskine med 2040 kg Allison J33-A-35 motor. Bevæbning: to 12,7 mm maskingeværer.

Anvendes i USA, Canada og 11 allierede lande, bl.a. i Danmark. Licensbygges i over 500 eksemplarer af Canadair Ltd., Canada, under navnet Silver Star, forsynet med 2260 kg Rolls-Royce Nene 10 motor.

Udviklet fra F-80C Shooting Star, men forsynet med længere krop og førersæde.



Lockheed T-33A. Tegninger fra »Observer's Book of Aircraft«.

Data: Spændvidde 11,9 m, længde 11,5 m, højde 3,4 m, tomvægt 3,7 tons, fuldvægt 5,4 t.

Præstationer: Maximumfart 960 km/t, stallingfart med flaps 164 km/t, tophøjde 14,5 km, flyvetid 3,12 timer, rækkevidde 2160 km.

Versionen T-33B har ændret krop og er forsynet med en 2350 kg Allison J33-A-16A motor. Der findes også en ensædet fotorekognosceringsversion kaldet RT-33A forsynet med kameraer og wire-recorder, så piloten kan indtale særlige bemærkninger. Den har 20 % større rækkevidde end T-33A. I den amerikanske flåde hedder T-33 TV-2. Af T-33 har Lockheed endvidere udviklet Model 245, som er en tosædet træner baseret på erfaringerne med T-33. Den var i luften første gang i december 1953.



McDONNELL DEMON

Konstrueret af McDonnell Aircraft Corp., USA. Første flyvning august 1951.

Ensædet jager til brug fra hangarskibe. Udstyret med 3400 kg Westinghouse J40-WE-8 motor (4750 kg med efterbrænder).

Bevæbning: Fire 20 mm kanoner, bomber, raketter o.s.v. — Radarudstyr.

I produktion i 60 eksemplarer til den amerikanske flåde, i tjeneste fra begyndelsen af 1954. Erstatte McDonnell F2H-2 Banshee.



McDonnell F3H-1N Demon.

Data: Spændvidde 10,7 m, længde 17,9 m. Fuldvægt ca. 10,6 tons.

Præstationer: Maximumfart ca. 1170 km/t, stighastighed v. jord (med efterbrænder) ca. 61 m/sek.

Efter at de første 60 af versionen F3H-1 er leveret, påregner man at fortsætte med F3H-2, der skal udstyres med den kraftigere Allison J-71A motor på 4310 kg reaktionskraft uden og 6800 kg med efterbrænder. F3H-3 vil få den 4180 kg General Electric J-73-GE-3.

En F3H-1N Demon er for nylig steget til 10.000 fod (godt 3.000 m) på 71 sek., hvorved den slog en uofficiel rekord sat af en North American FJ-3 Fury på 73,2 sek.



TYPENYT

Bell 47-helikopteren er nu bygget i ca. 1500 eksemplarer. Den produceres nu i versionerne 47G (3-sædet, 200 hk normalt, evt. 260 hk, gitterhale), 47H (3-sædet, 200 hk, beklædt hale) og snart også som 47J (4-sædet, kan indrettes hurtigt til mange forskellige opgaver). Det var H- og ikke G-versionen, vi afbildede i nr. 1 side 11.

Westland har ifjor gjort forsøg med en Meteor med Rolls-Royce Nene-motorer, hvis udstødning kan dirigeres skråt nedad i stedet for bagud. Minimumsfarten kan mindskes væsentligt på denne måde.

Fokker S.11 træneren bygges på licens i Brasilien, hvor det første eksemplar nu har været i luften.

Avro Ashton, en forsøgstype med 4 Nene-motorer, fungerer nu som prøvestand for yderligere to Bristol Olympus reaktionsmotorer og er dermed den første engelske maskine med 6 jetmotorer. Olympus er nu på 5000 kg reaktionskraft — og formodentlig verdens stærkeste motor, der har bestået sine typeprøver med så høj ydelse.

De Havilland Beaver fås nu som amfibium, idet den kan forsynes med pontoner med optrækkelige hjul.

Lockheed P2V-7 Neptune (se sidste nr.) er bestilt af den amerikanske flåde i 46 eksemplarer til 10½ mill. dollars — ca. 72 mill. kr.

Goodyear ZPG-2W er det nyeste amerikanske luftskib til anti-ubådsbrug. Det er forsynet med radar øverst oppe og under gondolen.

Auster B.8 er en speciel landbrugstype, beregnet for det australske marked.

North American F-100 Super Sabre får nu oven på startforbudet siden november ny finne og sideror.

Piasecki HUP-4 er en videreudvikling af HUP-2, HUP-3 og H25A, forsynet med en 700 hk Wright R-1300-3 motor.

Amerikanerne har ændret deres betegnelse for fjernvåben. Der er 5 kategorier: GAR (guided air rocket), GAM (guided air missile), IM (interceptor missile), SM (strategic missile) og TM (tactical m.). Hermed er Hughes F-98 Falcon blevet til GAR-98, Bell B-63 Rascal til GAM-63, Boeing F-99 Bomarc til IM-99, Northrop B-62 Snark til SM-62 og Martin B-61 Matador til TM-61.

Bristol 173 helikopteren prøves nu med 4-bladede rotorer.

Martin XP6M-1 SeaMaster er en stor flyvebåd med fire Allison J-71 jetmotorer oven på det pilformede plan. Den er beregnet til foto-rekognoscering, minelegning og bombing, har en tophastighed over 960 km/t og flyvehøjde op til over 12 km. Prøveflyvningerne skal begynde nu til foråret.

Convair XB-58 Hustler ventes at flyve i år. Det er en bomber med delta-plan, der er ganske tyndt. Den drives af 4 General Electric J 79 jetmotorer og skal kunne flyve hurtigere end lyden.

Bell VTOL, d.v.s. vertical take-off and landing, er en forsøgsmaskine med to 450 kg Fairchild J 44 jetmotorer, anbragt på hver side af kroppen på en sådan måde, at de kan drejes 90 grader. Kroppen stammer iøvrigt fra et Schweizer svæveplan, det faste bærepåls fra en Cessna L-19 og skiunderstillet fra en Bell 47. Luftfartøjet kan starte og lande lodret med de to jetmotorer og styres her med udstødning af komprimeret luft i plantipper og hale. Luften hertil leveres af en Turboméca Palouste. Under vandret flyvning med tilstrækkelig fart overtages styringen af normale ror.



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: Aeroklub.
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 3615.

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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

K. D. A.s ordinære generalforsamling

Kongelig Dansk Aeroklub indkalder herved sine medlemmer til ordinær generalforsamling tirsdag den 19. april d.å. kl. 19,45 på hotel d'Angleterre, Kgs. Nytorv.

Dagsordenen iflg. lovenes paragraf 14 er følgende:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Fremlæggelse af regnskab til discharge.
3. Behandling af forslag.
4. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen.
5. Valg af revisorer.

OBS. Husk at medlemskort skal medbringes.

Efter generalforsamlingen vises der film, og bagefter vil der blive lejlighed til at spise et stykke smørrebrød.

Nye medlemmer

Oberst C. C. Larsen.
Lagermedhjælper J. Strands Jørgensen.
Luftkaptajn A. Hedall Hansen.
Mathelev O. Regeur.
R. C. Raffnsøe.
Civilingeniør K. A. Rasmussen.
Fenrik B. E. Pedersen.

Nye bøger:

Kenneth W. Gatland & Anthony M. Kunesch: *Space Travel*.
Roderick Cescotti: *Luftfahrt Wörterbuch*.

Kolding Motorflyveklub atter tilsluttet KDA

Kolding Motorflyveklub, som var ophørt at eksistere med udgangen af 1954, har på et møde besluttet, at klubben skal fortsætte. Den er derfor på ny blevet tilsluttet KDA med et medlemstal på 36.

Dansk flyver gennem lydmuren

Den danske flyverlojtnant P. I. R. Andersen, der er ansat som indflyver hos Avions Fairey i Belgien, har for kort tid siden gennembrudt lydmuren i en Hawker Hunter Mk. 4 under en træningsflyvning fra Dunsfold flyvepladsen i England.

Havdrupsagen sluttes

I FLYV's februar-nummer bragtes en foreløbig orientering om den mellem luftfartsdirektoratet og Ejvind Nielsen, Havdrup verserende sag om flyvninger med OY-VBX.

Sagen synes nu at være bragt til endelig afslutning, idet en foretaget kontrolmåling af svæveplanet vil få til følge, at luftdygtighedsbevisets belastningsforskrifter ændres væsentlig i retning af det, som klubbens erfarne medlemmer efter praktiske flyvninger mente at måtte være det rigtige.

Ejvind Nielsen har samtidig over for luftfartsdirektoratet erklæret, at han er indforstået med fremover nøje at overholde de flyveforskrifter, der er angivet i luftdygtighedsbeviserne.

KALENDER 1955

- 19/4. Generalforsamling i KDA.
1/5. Flyvelotteriet 1955 begynder.
10—19/6. Luftfartsudstilling i Paris.
1—6/8. International astronautisk kongres (København).

Svæveflyvning

- 1/4. Flyvedagskonkurrencerne begynder.
26/6—16/7. Danmarksmesterskab.
17/7—14/8. Svæveflyveskole (Vandel).

Modelflyvning

- 17/4. 2. distriktskonkurrence for fritflyvende.
18/4. Frist for tilmelding til DM f. fritfl.
24/4. 1. distriktskonkurrence for linestyrede.
1/5. Windypokalen.
6/5. DM for fritflyvende (Odense).
10/5. 2. distriktskonkurrence for linestyrede.
29-30/5. VM linestyring (2,5 ccm). Frankrig.
12/6. 3. distriktskonkurrence for linestyrede.
1—6/8. Sommerlejr (antagelig Vandel).
21/8. Finale i distriktskonk. for linestyrede.
22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.
27-28/8. VM med svæve modeller, Tyskland.
3—4/9. VM med fritflyvende motormodeller (U.S.A. i Tyskland).
4/9. DM for linestyrede (København).
18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.
2/10. Sydsjællands Cup.
16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.
31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Motorflyvning

- 30/4—2/5. Int. rally „Florales Gantoises“ (Belgien).
7—9/5. Int. rally Channel Islands.
8/5. Int. kunstflyvekonk. (Frankrig).
19/5. Int. kunstflyvekonk. (Italien).
21—23/5. Int. rally (Zoute, Belgien).
30/5. ILSY-flyvestævne (Ypenburg, Holl.).
7—10/6. Sicilien-rundflyvning (Italien).
7—15/6. Rally Paris (Frankrig).
25—26/6. Int. rally Basse Normandie (Frankrig).
2—3/7. Hænsættelse (Hamburg, Tyskland).
16—17/7. Int. rally, Dolomitterne (It.).
20/8. Int. kunstflyvekonk. (England).

Svæveflyveskolen billigere

Priserne på de fleste kursus på KDA's svæveflyveskole i Vandel til sommer er sat noget ned, fremgår det af den skoleplan, svæveflyverådet har udsendt, og som kan rekvireres gratis fra KDA.

Det drejer sig om grundgebyrerne for DK-A og DK-B-kursus samt for F-kursus, der alle er sat ned fra 150 til 120 kr. Tanken hermed er naturligvis at få flere til at komme på skolen.

Skolen finder sted fra 17. juli til 13. august i to perioder à 14 dage. For at forenkle skolevirksomheden har man nedskåret denne til fire typer kursus: DK-A for begyndere, der ikke har fløjet før, DK-B for svæveflyvere med A-diplom og C-kursus for svæveflyvere med B-diplom og F-kursus for dem, der vil dyrke udvidet svæveflyvning, og som har S-certifikat.

Det vil være klogt at tilmelde sig snarest muligt. Det er også det billigste, for tilmeldingsgebyret er i tiden indtil 15. maj nedsat fra 50 til 25 kr.

Vi henstiller til klubberne at gøre propaganda blandt deres medlemmer for skolen, og udenforstående har også adgang, når de bliver medlemmer af Landssvæveflyveklubben.

Mange klubber kan dårligt optage begyndere, men har man først fået et begynderkursus på Vandel, går det meget lettere.

Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde

Da svæveflyvernes repræsentantskabsmøde i København først fandt sted den 20. marts, kan vi ikke bringe referatet før i majnummeret.

I-kursus afløst

Da der ikke har meldt sig et tilstrækkeligt antal deltagere, har svæveflyverådet set sig nødsaget til at aflyse det planlagte instruktørkursus i Ringsted omkring påske.

Modelflyvernes repræsentantskabsmøde

23 modelflyvere fra alle seks distrikter var søndag den 6. marts samlet til det årlige repræsentantskabsmøde, der fandt sted i Fredericia med Borge Remby som dirigent. Efter at rådsformanden, lektor Holm Jørgensen havde aflagt årsberetningen, blev en række forslag vedrørende konkurrencer og modelflyvebestemmelser behandlet. Til rådet genvalgte Holm Jørgensen, Borge Hansen og Ole Meyer Larsen. Suppleanter og distriktsledere genvalgte ligeledes. Mødet varede i 4 timer.

Aflysning af to rally

Det internationale rally, som den spanske aeroklub havde arrangeret i juli måned, er blevet aflyst.

Rallyet, som skulle have været afholdt 11.—13. juni i Hannover, er også blevet aflyst.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15. Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



ROLLS-ROYCE AERO ENGINES LEAD THE WORLD

*Rolls-Royce built the first
propeller turbine aero engine to fly.*

HAWKER HUNTER



**First Choice
for
European Defence**



IN PRODUCTION NOW. Hawker Hunters are now in full production at Hawker factories at Kingston-on-Thames and Blackpool, and the Armstrong Whitworth factory at Coventry. They are also being manufactured under license in Holland and Belgium.



INTERNATIONAL DEMAND. Over £121,000,000 worth of export orders have already been placed for the Hawker Hunter. The largest single order (\$182,000,00) has been placed by the U.S. Government for NATO. Independent orders have also been placed by Holland, Belgium, Denmark and Sweden.



SUPERIOR ARMAMENT. The armament load of the Hunter is far superior to any other fighter aircraft. This unusually heavy armament will make the Hawker Hunter a fierce and feared combat opponent for a long time to come.

TERRIFIC RATE OF CLIMB. The Hunter F.1 is powered by the Rolls-Royce Avon engine and has a terrific rate of climb. Other Hunters are being produced by Armstrong Whitworth powered by the Armstrong Siddeley Sapphire Turbojet.



EASY TO HANDLE. The Hunter's manoeuvrability is unusual for so fast an aircraft. It handles beautifully at all speeds, from landing approach to beyond the sound barrier. Another reason why the Hawker Hunter is recognised as the finest fighter in production today.

HAWKER AIRCRAFT LTD
KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL

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

FLYV

28. ÅRGANG

— MAJ 1955 —

PRIS 75 ØRE

Nu starter

FLYVELOTTERIET



Foruden at illustrere flyvelotteriets start viser dette billede starten af en Martin TM-61 Matador fjernstyret bombemaskine. Efter starten ved hjælp af en raket drives den af en almindelig jetmotor.

5

INDHOLD:

Flyvelotteriet * Italienske privatflyvemaskiner * Aeroklubbens
årsberetning * Skaltegning af Douglas X-3 * Erfaringer med
DK-skoling.



En god kombination...

BP Aviation Service forsyner også Ostermans Sikorsky

Helikopter S-55 med brændstof til dens

600 hestekræfter.

Helikopteren indsættes i juni på ruten København—Malmø med start

fra Amager Fælled — 10 minutter fra Rådhuspladsen.

Til enhver tid og til alle fly



FLYV

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

Nr. 5

Maj 1955

28. årgang

Modelflyvning og legetøj

NETOP som man synes, at vi er ved at vinde gehør hos myndighederne for den private flyvnings betydning, især model- og svæveflyvnings karakterdannende egenskaber, rammes aeroklubbens arbejde på modelflyvnings område, idet finansministeriet har resolveret, at byggesæt til flyvemodeller er legetøj!

Arsagen hertil er de forbrugsbegrænsende foranstaltninger, der blev vedtaget ved forliget i marts. Ved disse blev der lagt afgifter på en række varer, herunder legetøj. Derimod er der ikke afgift på f. eks. sportsrekvisitter.

Efter at spørgsmålet er opstået, og departementet for told- og forbrugsafgifter har haft lejlighed til at se nogle samlesæt, har man fundet ud af, at det er legetøj. Hvis man derimod køber sættets materialer løst hos snedkere, papirhandlere, farvehandlere o. s. v., så bliver der ikke lagt nogen afgift på!

Hvis der var blevet lagt afgift på alt muligt, og loven også talte om hobby- og sportsartikler, så var der naturligvis ikke noget at diskutere, selv om man på modelflyvnings vegne kunne undre sig over, at den skulle beskattes, mens den i mange andre lande tværtimod nyder tilskud fra staten.

I det foreliggende tilfælde må det imidlertid antages at være manglende kendskab til modelflyvesporten og dens pædagogiske betydning, der har fået departementet til at anse modelflyvning som leg, mens de myndigheder, der gennem tipsmidler og tilladelse til flyvelotteriet har givet en særkommen håndsrækning til det arbejde, klubberne udfører, tilsyneladende har været af en anden opfattelse.

Heldigvis kan afgørelsen indbringes for et særligt nævn, der afgør tvivlsspørgsmål, og de vil også blive indanket af aeroklubben. Så må vi håbe på et mere sagligt resultat her.

Flyvelotteriet 1955

Hvor hurtigt kan der meldes udsolgt?

FLYVELOTTERIET er begyndt — og i de kommende uger gælder det for alle klubber, for alle de enkelte medlemmer i klubberne og for aeroklubbens mange personlige medlemmer om at gøre alt, hvad de kan, for at de 100.000 lodsedler kan blive solgt. Vi retter denne indtrængende appel til hver eneste læser af FLYV. Lad være med at sige til Dem selv, at jeg jo hverken kan gøre fra eller til, det går nok uden min hjælp. Det gør det nemlig slet ikke. Sæt alle sagde det samme, så blev det en køn redelighed, så var der ingen, der fik solgt en eneste seddel.

Den enkelte kan gøre en indsats — og de mange enkelte kan bevirke, at samtlige lodsedler bliver udsolgt. Aeroklubbens personlige medlemmer og de mange tilsluttede klubbers medlemmer udgør ialt små tre tusinde, og alle disse tre tusinde har vel nok

fire eller fem bekendte eller gode venner hver. Tænk engang hvis disse ca. femten tusinde personer ville sælge seks eller syv lodsedler hver, så blev der udsolgt i en fart.

Prøv engang dette sneboldsystem. Tag hver nogle få lodsedler til at begynde med og sig til venner og bekendte, at de må overtage nogle af lodsedlerne til videresalg, så skal De bare se, hvordan snebolden kan begynde at rulle.

Lotteriets betydning

Tænk også på, at hele flyvelotteriets overskud kommer medlemmerne og klubberne selv tilgode. Ikke alene kan den enkelte klub få et særkomment tilskud til noget hårdt tiltrængt materiel, men de forskellige kunne slet ikke eksistere og udøve deres virksomhed, hvis ikke flyvelotteriet skaffede de nødvendige pengemidler. De enkelte



Under slagordet »vognen, De har råd til at holde« er denne Renault 4 CV luxe en fin førstepræmie at sælge flyvelotteriet på. Det er da også en af årets mest populære biler.



Dette Atlas folkefrieskab vil sikkert virke fristende både for husmoderen og for manden, der gerne vil have koldt øl. Det er en af de fine gevinster i årets flyvelotteri.

klubbers kontingent, der udregnes efter de respektive klubbers medlemstal, vil langt fra kunne dække de nødvendige udgifter. Se blot på nedenstående opstilling for året 1954:

	Indgået i kontingent m.v.	Forbrugt i årets løb
Motorflyverrådet	8.759,95	14.776,11
Svæveflyverrådet	9.561,55	19.026,82
Modelflyverrådet	5.663,80	11.031,60

Differencen, der har været nødvendig for at kunne klare udgifterne, er tilvejebragt ved flyvelotteriets hjælp. Hvis flyvelotteriet ikke havde givet indtægt, så måtte man enten have forhøjet klubbernes kontingent — eller have givet afskald på meget af det arbejde og de arrangementer, rådene har kunnet udføre.

Derfor bør alle straks fra begyndelsen sætte al kraft ind på at sælge de flest mulige lodsedler.

Salget skal spredes over hele landet

Hvis det går lidt trægt med salget i Deres egen by eller bydel, så lad være med at ærgre livet af Dem selv ved at prøve på at få solgt endnu et par lodsedler. Tag hellere ud på landet. Erfaringen gennem flere år viser, at det er meget nemmere at sælge lodsedlerne udenfor de større byer. Tag nogle stykker sammen på cykel, pr. bil eller med tog ud i omegnen og sælg lodsedlerne i stationsbyerne, landsbyerne og på de enkelte gårde. De vil snart erfare, at salget går meget nemmere; det vil give Dem mere lyst til at fortsætte — og det bevirker atter, at der bliver solgt endnu flere lodsedler. Metoden er god, og De burde prøve den.

Hvert enkelt medlem kan også prøve på at oprette små salgscentraler hos de handlende eller hos bekendte i omegnen. Prøv det en uges tid eller to, men pas samtidig på, at lodsedlerne ikke ligger og driver ude omkring. Salgscentralerne må passes og tilses, men det skal nok give bonus.

Bilen og scooteren

De to største gevinster i lotteriet er bilen og scooteren, og det havde måske været nok så rart, om flyvelotteriet havde været i stand til at lade disse to rullende gevinster køre rundt fra by til by. Men det rummer til gengæld den store fare, at vinderne med rette kan bebrejde KDA, at det ikke er helt nye gevinster, som de får udleveret, og den risiko har flyvelotteriet ikke råd til at løbe. Derimod har vi sendt en liste til alle klub-

ber over alle forhandlere af Renault 4 CV og af Vespa scootere, således at klubberne selv kan henvende sig til de respektive forhandlere for om muligt at låne en vogn eller en scooter en dags tid eller to. Forhandlerne er blevet underrettet om, at en sådan henvendelse vil komme, og fra tidligere erfaringer vides, at adskillige af forhandlerne har været meget hjælpsomme.

De øvrige gevinster er en Elna symaskine, et Atlas køleskab (model 65), en rejsegram-



Denne dejlige Elna-symaskine er også velegnet til at friste husmødrene med.

mofon, en pladespiller og endelig de otte flyverejser med SAS til Paris, London, Oslo og Stockholm.

Hvilken klub skal være topscorer?

Det bliver selvfølgelig meget spændende at se, hvem der i år kommer til at ligge i spidsen. Det er på forhånd umuligt at sige noget herom, bl.a. fordi der er flere klubber, som vil prøve på at gøre de to tidligere storsælgere, Odense Flyveklub og Svæveflyveklubben Aviator i Ålborg, rangen stridig. Det kan alene ses deraf, at der er indgået flere end to bestillinger på 10.000 og flere på 5.000 lodsedler, og det skulle gå mærkeligt til, hvis ikke nogle af disse klubber rekvirerer flere endnu.

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 8000 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 meddelelser om bortlodningens resultat,
- at salget af lodsedler kun finder sted i tiden fra den 1. maj til den 15. juni 1955,
- at salget på søn- og helligdage først tager sin begyndelse efter kl. 16,00,
- at gevinsterne ikke ombyttes med pengebeløb,
- 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 huse ikke sker ved personer under 18 år,
- at iøvrigt de forskrifter, som politiet finder det fornødent at kræve iagttaget, overholdes.

I denne forbindelse kan det meddeles, at politimestrene i samtlige landets politikredse har fået underretning direkte fra KDA om flyvelotteriets afholdelse, samt at det er flyveklubberne som står for salget indenfor hver sit område.

Og til slut: — Held og lykke med salget.

Flyvelotteriet.
KDA



VESPA „SUPER 150“

Den gevinst, der især retter sig mod ungdommen, er denne Vespa scooter model Super 150 — en slægtning af Piaggio P. 149 nederst på næste side. Den nye Vespa er forsynet med kraftigere motor og udviser forskellige andre forbedringer i forhold til den Vespa, vi havde som gevinst ifjor.

ITALIENSKE PRIVATFLYVEMASKINER

Type	motor hk	sæder	spænd- vidde m	læng- de m	plan- areal m ²	tom- vægt kg	fuld- vægt kg	rejse- fart km/t	række- vidde km
Ambrosini Rondone	65	2	8.6	6.2	10.6	340	550	200	750
Macchi MB 308 G	90	3	10.0	6.5	13.7	430	690	167	540
Meteor FL 53	60	2	9.9	6.4		350	570	140	700
Musca 1 ^o Ter	75	2	9.5	6.8	12.6	370	650	160	650
Nardi FN-333 S	225	4	10.0	7.0	13.5	670	976	260	650
Piaggio P. 149	260	4	11.1	8.5	18.8	1110	1650	250	1060



Meteor FL-53.



Macchi MB-308G er en velformet privatflyvemaskine til tre personer og med en 90 hk motor.

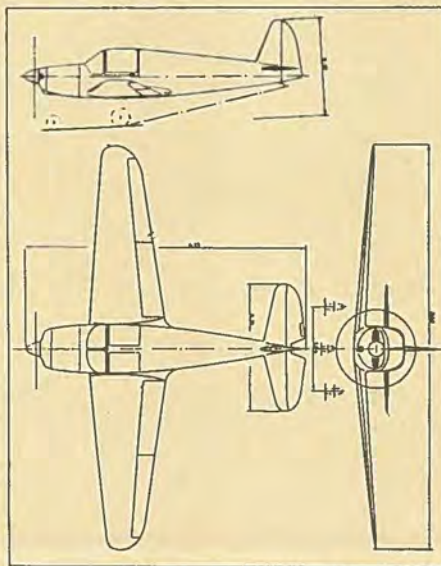
MENS den egentlige privatflyvning er ved at lide kvælningsdøden i mange lande, synes der at være lidt mere liv i den i Italien, hvor der endog er adskillige typer i produktion.

Ambrosini F.4 Rondone er en lavvinget tosædet privatflyvemaskine med næsehjulunderstel til at trække op. Den kan udstyres med forskellige motorer fra den 65 hk Walter Mikron til en 90 hk Continental C 90, med hvilken den også kan forsynes med Aeromatic propel. Maskinen er bygget af træ med planet bygget ud i eet. Det er forsynet med flaps. Sæderne ligger ved siden af hinanden. Rondones rene aerodynamiske linier gør den hurtig og manøvreduktig. Med den lille motor angives maximumfarten til 225, med den store til 250 km/t. Der findes nu også 3- og 4-sædede versioner, kaldet F. 7.

Macchi MB-308 G er en tresædet version af MB-308, som tidligere har været omtalt i FLYV og som vi så ved det store rally for nogle år siden. Den fås med 85 og 90 hk Continental motor, og det er sidstnævnte, som også fås tresædet. MB-308 typerne er højvingede, fritbærende monoplaner med fast næsehjulunderstel, som kan udstyres med strømlinede skærme. Endelig fås de tosædede versioner også med pontoner. Her angives rejsefarten til 155 km/t.

Meteor FL-53 og 54 er lavvingede monoplaner med fast normalt understel. Der er fint udsyn fra førersæderne. Planet er af træ, men kroppen af stålror. Understellet er af samme type som på Piper Cub. FL-53 er tosædet (side ved side) og forsynes med enten en 60 hk CNA D4 motor eller en 65 hk Continental. FL-54 er tresædet og har enten 85 eller 90 hk Continental motor. I alle tilfælde angives tomvægten til 350 kg, og med 175 kg last er maskinerne fuldt kunstflyvningsdygtige. FL-54 har en fuldvægt på 625 kg og en topfart på 167 km/t.

Musca 1^o Ter er tosædet, lavvinget, forsynet med normalunderstel og bygget af træ. Motoren er en 75 hk Walter Mikron.



Ambrosini F.4 Rondone.



Piaggio P. 149 er en moderne rejseflyvemaskine til forretningsmanden eller en velhavende privatflyver.

Sæderne er anbragt side ved side. Der er godt udsyn fra kabinen, som også kan indrettes til at medtage en patient. Maskinen kan også anvendes til landbrugsflyvning.

Nardi FN-333 er i en noget anden klasse end de foregående, forsynet med større motor og mere plads. Og så er det et amfibium. FN-333 er oprindeligt et 3-sædet amfibium forsynet med 145 hk Continental motor. Den er nu udviklet videre til den 4-sædede F-333-S med 225 hk Continental. Såvel understel som støttepontoner kan trækkes op. Halen bæres af to bomme. Maskinen er helt igennem bygget af metal. Den er forsynet med flaps. Bæreplanet kan foldes sammen, idet hvert plan uden for centralplanet består af to dele. Når de hydraulisk foldes sammen, holder tippen med pontonen sig i vandlinjen, således at sammenfoldningen kan ske på vandet, hvad fornøjelse man så har af det.

Piaggio P. 149 er også 4-sædet, forsynet med en 260 hk Lycoming motor med trebladet constant-speed propel. Det er en rigtig moderne rejsemaskine, der formentlig snarere vil finde marked som forretningsmaskine end til privat brug. Den er udviklet af P.148, en 2-3-sædet træningsmaskine med 190 hk Lycoming. Begge er lavvingede, men mens træneren har normalt understel, har P.149 optrækkeligt næsehjulunderstel. Den er bygget helt i metal, og den er forsynet med flaps. Som det vil ses af tabellen, er det også en ret tung maskine med fuldvægt på 1650 kg. Topfarten er 282 km/t, rækkevidden ved maximal rejsehastighed 850, ved 230 km/t 1060 km. Blandt andre Piaggio typer kan nævnes det tomotorede amfibium P.136-L med plads til 5 personer.

★ Vestjysk Flyveklub fik ifjor 510 kr. af flyvelotteriet som hjælp til installation af radio i klubbens KZ III.

Et begivenhedsrigt år

Ved aeroklubbens generalforsamling den 19. april aflagdes nedenstående beretning om virksomheden i 1954.

Referat af generalforsamlingen følger i næste nummer.

I løbet af 1954 har der været en afgang på 41 personlige medlemmer (deraf 28 udmeldt, 9 slettet på grund af restance og 4 afgået ved døden) og en tilgang på 106, således at nettotilgangen i årets løb bliver 65 medlemmer. For firmamedlemmernes vedkommende har der været en tilgang på 10 og en afgang på 2. For livsvarige medlemmer har der været en afgang på 1 (dødsfald) og for æresmedlemmer 1 (dødsfald).

KDA's samlede medlemstal pr. 31/12 1954 var derefter følgende:

6 æresmedlemmer
23 livsvarige medlemmer
53 firmamedlemmer
621 personlige medlemmer

Ialt 703 medlemmer

Hertil kommer endvidere 2227 organisationsmedlemmer (2550 året forud), som fordeler sig på 102 klubber således:

Motorflyveklubber:

pr. 31/12-54 (1953)
16 klubber 973 medl. (13 — 1077)

Svæveflyveklubber:

27 klubber 431 medl. (27 — 481)

Modelflyveklubber:

58 klubber 765 medl. (66 — 922)

Desuden er Statsautoriserede Danske Flyvetechnikere blevet tilsluttet Aeroklubben ifølge særlig overenskomst med 1 klub og 58 medl.

Møder og foredrag. Der har i årets løb været afholdt seks foredrags- og filmsaftener.

Aeroklubbens legat for forulykkede skandinaviske flyveres efterladte. Legatportionen for 1954 blev tildelt fru Anna Frederiksen, Norge.

Ærespokalen blev for året 1953 overrakt Hs. Kgl. Højhed Prins Axel.

Udvekslingen med U.S.A., Canada og Holland. KDA fik i 1954 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. KDA påtog sig at arrangere en CAP-Kongres, hvori samtlige vesteuropæiske NATO-lande skulle deltage, og hvor CAP ville fremkomme med sine planer for udvekslingen 1954.

KDA påtog sig dette arrangement, som blandt andet skulle omfatte en banket, på den betingelse, at CAP afholdt udgifterne til banketten. Møderne i København fandt sted den 9.—10. april på Hotel d'Angleterre.

Foruden nævnte udveksling med U.S.A. aftaltes pr. brev en udveksling med to canadiske kadetter og to hollandske kadetter. Transporterne til og fra Danmark for de amerikanske, canadiske og hollandske kadetter blev foretaget ved de respektive tres landes foranstaltning.

Udgifterne til CAP-kongressen og til de fremmede kadetters ophold i Danmark blev afholdt med et beløb på 7000 kroner af de penge, som KDA fik fra tipsmidlerne.

Den største vanskelighed, som møder KDA under arbejdet med de fremmede kadetters ophold i Danmark, er at få disse indkvarteret i private hjem. Da formålet med udvekslingen blandt andet er, at de unge skal lære vedkommende lands befolkning at kende, vil KDA meget nødig gå over til anden indkvarteringsmulighed, og man henstiller derfor til klubbens medlemmer at melde sig som kvarterværter, når denne anmodning atter i år offentliggøres i FLYV.

Carnets. Aeroklubberne i Danmark, Norge og Sverige har hver for sig søgt eget lands toldmyndigheder om at få carnet-tvangen ophævet mellem de skandinaviske lande indbyrdes.

Foruden 69 carnets til motorflyvere er der udstedt 2 carnets til svæveflyvere i 1954 mod 66 carnets til motorflyvere og 1 carnet til svæveflyvere i 1953.

Reduktion i billetprisen på SAS-indenrigsruter. Efter flere års forhandlinger med SAS er det lykkedes KDA at opnå en reduktion på 10 % ved køb af en flyvebillet på SAS-indenrigsruter. Denne reduktion gælder alle personlige medlemmer og organisationsmedlemmer. Ikke så få medlemmer har allerede benyttet sig af denne begunstiggelse, og KDA benytter lejligheden til at takke SAS for den imødekommenhed, man derved har vist aeroklubben.

Museumssagen. Foruden de gamle flyve-maskintyper, som det allerede er lykkedes aeroklubben at få istandsat og opbevaret på Tøjhusmuseet, regner aeroklubben med, at det inden året 1956 (50 år efter Ellehammers første flyvning) skal lykkes at få en af Ellehammers første flyvemaskintyper istandsat til ophængning på Tøjhusmuseet.

Ballonopstigning på Bellahøj. I anledning af afholdelsen af den schweiziske mødeuge i København skulle der afholdes en ballonopstigning fra terrænet ved Bellahøj, og udstillingskomitéen havde anmodet KDA om at være dem behjælpelig med dette arrangement. KDA erklærede sig villig her til, og man fik det arrangement med komitéen, at KDA måtte lade ballonen medføre nogle særlige frakterede »ballonbreve«, som skulle sælges for 2 kr., og hvis overskud skulle tilfalde aeroklubbens ungdomsarbejde. Ballonopstigningen (det var en schweizisk ballon) skulle have fundet sted den 27. marts, men blev p. gr. af vejret ikke til noget. Det lykkedes at redde indtægten for ballonbrevene ved at lade ballonførerne tage alle brevene med til deres hjemland, hvor de blev taget med ved den første ballonopstigning i Schweiz. Takket være dette arrangement blev det ikke nødvendigt at annullere ballonkuverterne, og KDA fik et overskud på ca. 3.600 kr.

Ballonopstigningen i Odense. Under dyrskuet i Odense afholdtes en ballonopstigning søndag den 11. juli; det var en hol-



Da ballonen skulle gå op fra Bellahøj.

landsk ballon på ca. 500 m³. KDA havde efter anmodning fra dyrskuekomitéen lovet at påtage sig det tekniske tilsyn med ballonopstigningen.

Besøget af U.S.A.F.'s orkester. Efter anmodning fra den amerikanske ambassade havde KDA påtaget sig at arrangere et besøg af det amerikanske luftvåbens orkester. Besøget blev en stor succes, såvel arrangementmæssigt som kunstnerisk — og økonomisk. Den første koncert blev afholdt i Ålborg den 22. juli, hvor de lokale flyveklubber og Ålborg Stiftstidende stod for arrangementet.

Koncerten i Ålborg blev optaget af statsradiofonien på stålband, og udsendelsen fandt sted i august måned.

I København afholdtes koncerter i Tivoli lørdag den 24. juli og søndag den 25. juli. Der afholdtes 5 koncerter ialt. Overskuddet ved koncerterne skulle anvendes til velgørende formål (af hensyn til skattefritagelse), og KDA vedtog at lade pengene gå til Danske Flyveres hjælpefond. Det samlede overskud (incl. radiotransmissionen) blev på kr. 6.117,88, som blev sendt til Danske Flyvere.



Nakskov Svæveflyveklub fik ifjor 1000 kr. af flyvelotteriet til forbedring og reparation af sit spil og istandsættelse af sin skoleglider.

Andel i tipstjenestens overskud. Efter for-gæves at have ansøgt finansministeriet i tre år om tildeling af et beløb fra Dansk Tipstjeneste A/S' overskud, lykkedes det i 1954 for første gang for KDA at komme i betragtning ved fordeling af tipsmidlerne, idet aeroklubben fik udbetalt et beløb på 15.000 kr., som blev anvendt på følgende måde:

til VM modellflyvning i Odense kr. 6.000.—
til VM svæveflyvning
i England kr. 2.000.—
til udvekslingen med U.S.A.,
Canada og Holland kr. 7.000.—

Neville Duke får den gyldne plaque. Under den engelske flyver Neville Duke's besøg i København i oktober 1953 bestemtes det, at denne skulle have tildelt KDA's gyldne plaque. Da den ikke kunne nå at blive færdig inden Neville Duke's afrejse fra Danmark, blev plaquetten sendt til London, hvor KDA havde anmodet SAS's Londondirektor, *hr. Vagn Christensen*, om at foretage overrækkelsen. Dette blev gjort den 14. januar, hvor Vagn Christensen havde indbudt en repræsentativ forsamling til en festlighed i Royal Aero Club's lokaler.

Boligfonden omfattes stadig med interesse af aeroklubbens medlemmer, og det er bestyrelsens håb, at denne interesse stadig må være tilstede, således at fonden kan vokse.

KDA's emblem er stadig efterspurgt, og man henstiller til medlemmerne, at de fremtidig agiterer for, at så mange som muligt anskaffer og bærer dette smukke emblem.

KDA's bibliotek er i årets løb blevet udvidet med 85 bind.

KDA har været flere studerende ved handelshøjskolen behjælpelig med litteraturhenvisninger.

Deltagelse i kongresser og møder. For at styrke det internationale samarbejde har KDA været repræsenteret af generalsekretæren ved F.A.I.'s årskongres i Istanbul.



Agaton i Arhus fik ifjor 360 kr. af flyvelotteriet til reparation af sin linestyringsbane, rejsetilskud og arrangement af konkurrence.

Flyvelotteriet 1954. KDA havde den store tilfredsstillelse, at flyvelotteriets 100.000 lodsedler alle blev solgt, og det gode salgresultat skyldes, at klubberne, navnlig svæveflyveklubberne, havde gjort et stort og godt arbejde.

Tissandier-diplomet blev for Danmarks vedkommende tildelt Hs. Kgl. Højhed *Prins Axel*.

Skovlunde. Efter forslag fra Københavns magistrat og efter henstilling fra konsortiet for Københavns flyveplads, Skovlunde, har KDA indvilliget i at udpege de indtil 8 bestyrelsesmedlemmer i konsortiet. Dette er blevet gjort første gang i 1954.

Motorflyvningen. Motorflyveklubbens medlemstal var pr. 31/12-54 973. Der blev i årets løb udstedt 59 nye privatflyvecertifikater (deraf 12 til militære flyvere) mod 59 i 1953. Antallet af gyldige certifikater pr. 1. april 1955 var 277.

I årets løb har danske privatflyvere deltaget i følgende rallies: Le Zout, Channel Island Jersey, Sicilien, Farnborough, Hol-

land, Kiel, Angers, Bienne (Schweiz), Nordmandiet, Hannover og Hamborg med ialt 46 luftfartøjer og 91 personer.

Den nordiske motorflyvekonkurrence blev i 1954 afholdt i Sverige (Jönköping) den 28. og 29. august, hvor KSAK var arrangør. Der deltog et hold på 3 privatflyvemaskiner fra hvert af de fire nordiske lande. Fra dansk side deltog: Leo Mac van Hauen, København, Brian Jørgensen, Odense, Arne Christiansen, Odense.

Holdene blev placeret i følgende rækkefølge: Finland, Sverige, Danmark og Norge. Af samtlige 12 deltagere placerede Leo Mac van Hauen sig som nr. 2. Konkurrenten fandt sted efter regler, der var blevet ændret ved et møde i Stockholm. Som dommer fra dansk side deltog baron *M. Wedell Wedellsborg*.

I årets løb har KDA været medvirkende ved afholdelse af foredrag i flere af klubberne.

KDA har i lighed med tidligere år ydet tilskud til afholdelse af teorikursus.

Svæveflyvningen. Antallet af svæveflyvere i klubberne udviste endnu en lille nedgang, således at vi nu er nede på 1942's niveau. Det samme gælder uddannelsen af nye elever, som det fremgår af diplomstatistikken, der er nede på 131 diplomer og certifikater mod 171 det foregående år.

Startantallet gik ned fra 12.194 til 9.836 og antallet af flyvetimer fra 1286 til 1067. Antallet af distanceflyvninger gik ned fra 50 med 2961 km i 1953 til 25 med 1574 km i 1954.

Instruktøruddannelsen blev i 1954 udskilt fra den almindelige svæveflyveskole og i stedet afholdt omkring påske. Svæveflyveskolen på Vandel blev åbnet for udenforstående, men havde for ringe deltagelse. De primitive forhold, vi kan byde på, gør det vanskeligt at iværksætte en større propaganda for tilgangen, og svæveflyverådet prøver derfor nu at udarbejde planer for en permanent svæveflyveskole.

Svæveflyverådet er i snæver kontakt med luftfartsdirektoratet i gang med en grundig gennemgang af alle bestemmelserne for svæveflyvning med det formål at få et mere



Neville Duke får overrakt KDA's gyldne plakette.



Ringkøbing Modellflyveklub fik ifjor 300 kr. af flyvelotteriet til køb af stopure, højstartspil og rejsetilskud.

overskueligt og moderne sæt bestemmelser frem.

To danske hold deltog i 1954 i verdensmesterskaberne, der afholdtes i England, og vi var samtidig repræsenteret ved møderne i FAI's svæveflyvekommission.



Modellflyveklubben Djursland fik ifjor 165 kr. af flyvelotteriet, bl.a. til konstruktion af en radiosender.

Modellflyvningen. Årets hovedbegivenhed på modellflyvningsområdet var arrangementet af verdensmesterskabet for svævemodeller i Odense fra 24. til 28. juni. Vejret blev desværre meget dårligt, men konkurrencen blev dog gennemført planmæssigt og resulterede i tysk sejr. Der deltog ca. 80 modellflyvere fra 18 lande. Over 50 danske modellflyvere medvirkede som frivillige hjælpere. Foruden fra tipsmidlerne blev der givet tilskud til arrangement fra Odense kommune, Dansk Modellflyve Industri, Carlsberg og Tuborg samt præmier fra en række firmaer.

Året var præget af nedgang i medlems-tallet, antallet af diplomprøver (191 mod 315 forrige år) og i antallet af konkurrencer (78 mod 91). Denne nedgang i et år, hvor vi takket være verdensmesterskabet fik ualmindelig stor presseomtale, menes efter en undersøgelse hos klubberne at have sin årsag dels i det usædvanligt dårlige flyvevejr, dels i det forhøjede kontingent og endelig på grund af andre muligheder, der afleder ungdommens opmærksomhed (frigivelsen af knallerterne).

På grund af VM blev den årlige sommerlejr ikke afholdt, hvorimod danmarksmesterskaber og distriktskonkurrencer blev gennemført som sædvanlig.

Der blev gennemført et klubinstruktørkursus i Jylland og uddannet 7 nye instruktører.

Af bladet »Modellflyvenyt fra KDA« blev der udsendt 5 numre, og nogle blade af Modellflyve-bestemmelserne blev udsendt i nye udgaver. Endvidere har KDA fremstillet et undervisningshefte med det stof, der anvendes ved klubinstruktørkursus.

Salget af KDA-modeller gik lidt ned som modellflyvehandelen i det hele taget. Der blev ikke udsendt nye modeller, men gennemført en konstruktionskonkurrence om en wakefieldmodel.

Der blev anerkendt 10 nye danmarkskorder.

I den tekniske udvikling kom de radio-styrede modeller, der har stor udbredelse i udlandet, så småt frem også herhjemme, og der vil nu blive afholdt konkurrencer også på dette område.



Næstved Svæveflyveklub fik ifjor 800 kr. til reparation af sin Grunau Baby.

BREV FRA ENGLAND

Forskellige nyheder fra den britiske flyveindustri



De Havilland Chipmunk, som bl. a. anvendes af det danske flyvevåben, er bygget i over 1000 eksemplarer og produceres nu igen i Canada, hvor den er konstrueret.

London, april 1955.

EFTER at BOAC i slutningen af marts har afgivet en ordre på en flåde af nye Comet'er, er det samlede antal luftlinere, som nu er i ordre på engelske flyvemaskinefabrikker, kommet op på over 200. Heri er kun medregnet flyvemaskiner, som kan medføre 36 passagerer og derover. Ordrene omfatter både reaktionsdrevne, turbinedrevne og stempelmotordrevne luftfartøjer.

Produktionsprogrammet for de nye Comet-typer skrider godt frem. BOAC skal have leveret 21, og deraf bliver de 20 af den nye type Mk. 4. Comet 4 kan nå fra London til Tokio med kun fire mellem-landinger, og den kan nå til Johannesburg med to landinger undervejs. Den har en 10 % større rækkevidde end Comet 3, og den kan medføre 58 førsteklases passagerer på London—New York ruten med en mellemlanding i Gander og med en marchfart på over 800 km/t. De første maskiner vil blive leveret i 1958, og det er lidet sandsynligt, at nogen anden jet-luftliner kan være på markedet på dette tidspunkt.

Mellemdistance-typen Comet 2 bliver også bygget. Den skal leveres til R.A.F. og vil iøvrigt også blive solgt til de luftfartsselskaber, som måtte ønske en virkelig hurtig maskine til international trafik.

De turbinedrevne britiske luftlinere ligger heller ikke på den lade side. Vickers Viscount er blevet den helt store salgsvare, ikke blot i Storbritannien, men i mange andre lande verden over. Foruden de 49 Viscount, som allerede er blevet afleveret, er ordreantallet oppe på 128. Nogle af de Viscount, der bliver leveret, er udstyret med ekstratanke i vingerne, som giver 400 km større rækkevidde uden nævneværdig reduktion i marchfarten. Den første Viscount har tiltrådt sin tjeneste i Amerika, hvor Trans-Canada har sat den ind på ruten mellem Toronto og New York.

Der arbejdes ihærdigt på den anden britiske turbinedrevne luftliner, langdistancetypen Bristol Britannia, og den første produktions-Britannia (G-ANBA) fløj i marts fra London til Johannesburg på rekordtid (for propeldrevne luftlinere). Den ca. 9.700

km lange strækning blev gennemfløjet på 18 t 52 m med een mellemlanding i Khar-toum. Den egentlige flyvetid var 17 t 24 m. Gennemsnitshastigheden havde været 560 km/t. Formålet med rejsen var at få foretaget de foreskrevne prøver under tropiske forhold. Britannia'en startede med sin bruttolast: 68.040 kg.

Bristol har forøvrigt fået sin første udenlandske ordre på Britannia. Den kom fra det israelske luftfartsselskab EL AL Israel, og denne bestilling forøgede de samlede ordrer til 36, foruden at den stillede en yderligere ordre på seks til i udsigt. Det er selvfølgelig BOAC, som indtil nu er den største kunde.

Britannia typen vil ikke alene blive bygget som luftliner, men også til sømilitære brug, idet den canadiske regering har afgivet en ordre på 13 Britannia, som skal bruges til sømilitære rekognosceringsopgaver og anti-ubåds arbejder. Disse luftfartøjer skal bygges på licens i Canada og får typebetegnelsen CL-28.

For at komplettere denne oversigt over bestillinger på britiske luftlinere skal det nævnes, at Handley Page har ordrer på 29 Herald, som skal leveres til luftfartsselskaber i to kontinenter til erstatning af deres DC-3'ere.

Alt i alt beløber ordrene på Comet, Viscount, Britannia og Herald sig til 214 civile luftfartøjer til en samlet værdi af godt og vel 1,34 milliarder kroner eller ca. 40 % af samtlige ordrer på store luftlinere i den frie verden.

200 Bristol Freighter

En af de britiske civile luftfartøjstyper, der har haft den største succes efter krigen, er Bristol Freighter, hvoraf fabrikken fornylig har leveret nummer 200. Den blev leveret til Air Charter Ltd., som skulle bruge den på færgeruten Southend—Calais, og det var netop dagen efter, at Silver City Airways havde indsat en ny Freighter på ruten fra Skotland til Ulster. Sidstnævnte rute betyder en besparelse på mellem fire og tolv timer i sammenligning med med jordbunden befordring.

Af de to hundrede Freighter, som hidtil er blevet solgt, er de ca. 180 blevet eksporteret til atten oversøiske lande.

I New Zealand, på den anden side af kloden, har to Freighter den 1. marts sat en rekord ved at transportere 163 tons fragt tværs over Cook Strædet mellem Nordsøen og Sydsøen. Firmaet Straits Air Freight Express er et af de luftfartsselskaber i verden, der har mest at bestille, idet det transporterer gennemsnitlig 500 tons om ugen.

Freighter'en, som forøvrigt også anvendes til militær brug i syv landes luftstyrker, har vist fået sin mest succesfulde anvendelse af Silver City Airways på luftfærgeruten over Kanalen mellem England og Frankrig, hvor der efterhånden er foretaget 50.000 flyvninger og transporteret 110.000 køretøjer uden uheld.

D.H.'s datterselskab i Canada

I årene efter krigen har de Havillands canadiske datterselskab i Toronto produceret en lang række ganske udmærkede stempelmotordrevne luftfartøjer. Den første af disse, som bør nævnes, er Chipmunk træneren, der snart igen vil blive sat i produktion for levering til Royal Canadian Air Force, hvor den skal erstatte Harvard skolemaskinerne. Indtil nu har der været bygget over eet tusinde Chipmunk i England og Canada, og mange af dem er blevet leveret til Royal Air Force.

Den anden af de Havillands canadiske konstruktioner er Beaver'en, der er bygget specielt til de barske forhold i den uvej-somme canadiske ødemarke, hvor terrænet er fjendtligt indstillet overfor ethvert hjul-understel. Der er hidtil blevet bygget over 800 Beaver, og typen er nu i anvendelse i 28 forskellige lande. Alle de mere end 800 Beaver'e er blevet bygget i Canada, og konstruktorerne var ikke længe om at forfølge Beaver'ens succes ved at fremkomme med en større type af samme robuste konstruktion, nemlig Otter'en, der havde plads til 13 passagerer. Der er allerede blevet solgt over eet hundrede Otter'e til købere i Canada, Norge, Columbia og Filipinerne, og den amerikanske hær har fornylig bestilt 90 stk. til en samlet værdi af ca. 60 millioner kroner. Den samlede værdi af de ordrer, der hidtil er indgået på levering af Chipmunk, Otter og Beaver, andrager noget over 400 millioner kroner.

Under en debat i det engelske underhus meddelte luftfartsministeren på en forespørgsel, at ulykkesprocenten indenfor R.A.F. var faldet meget betydeligt for alle kategorier af flyvemaskinetyper, idet den nu er nede på under en fjerdedel af, hvad den var i 1921. Og i denne forbindelse må man tænke på, at R.A.F. dengang var udstyret med biplaner både til bombeformål og jagerbrug. Jageren fra 1921 havde en største hastighed på ca. 200 km/t og vejede fuld lastet 1200—1300 kg. Til sammenligning kan nævnes, at Gloster Meteor jageren af idag har en tophastighed på ca. 950 km/t og vejer ca. 8.000 kg.

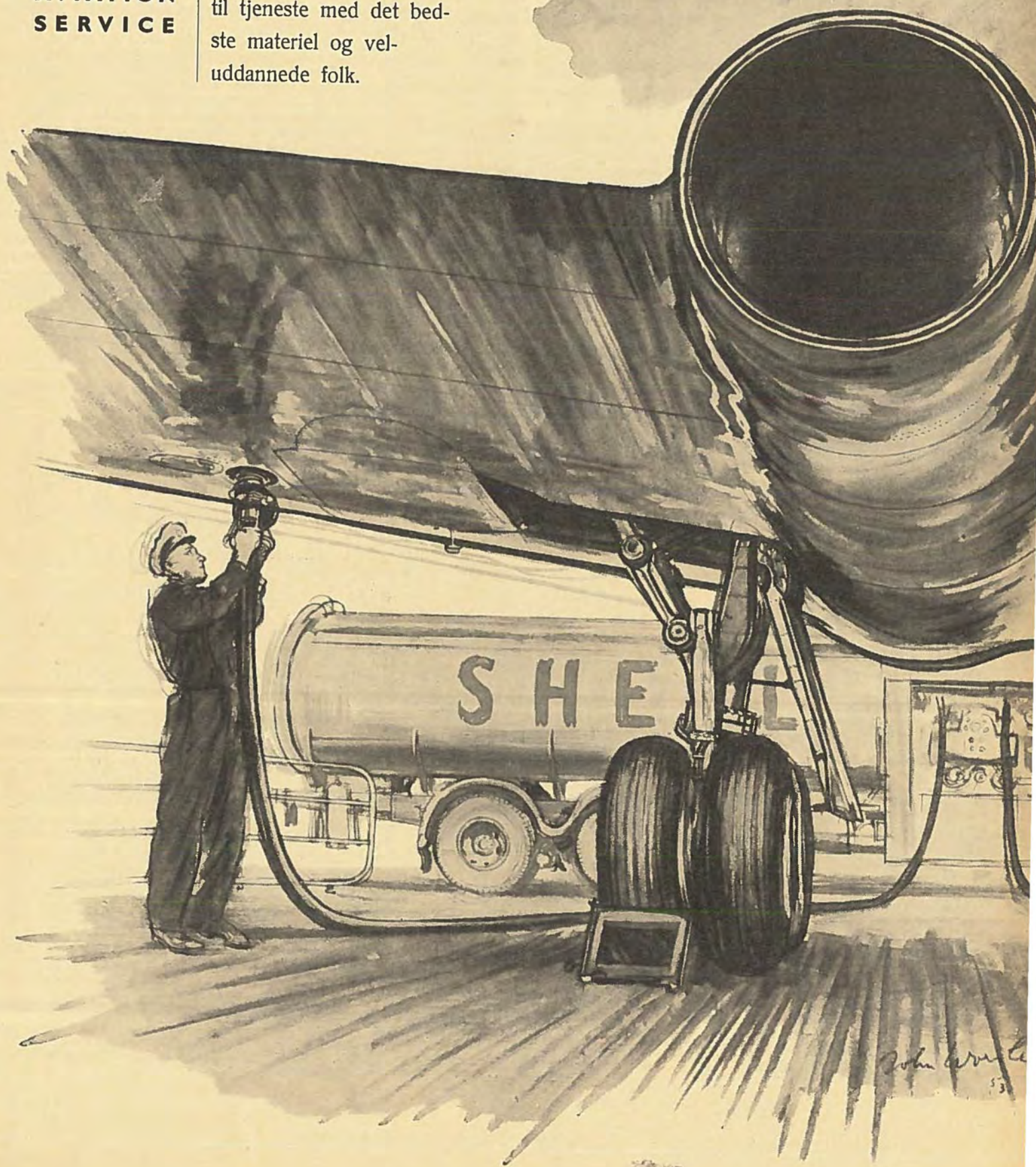
Ministeren meddelte videre, at ulykkesprocenten for jetdrevne luftfartøjer idag er mindre end en sjettedel af hvad den var, da man begyndte at anvende jetdrevne jager, og at den er under halvdelen af, hvad den var bare for to år siden.

★ Modelflyverne på Nylandsvejs Skole fik ifjor 160 kr. til præmier, rejsehjælp, stopure og højstart-spil.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



John ...
53



NYT UDE OG HJEMME

Swissairs' pilotkursus

3500 interesserede rekvirerede blanketter hos den schweiziske aeroklub, da Swissair som omtalt i sidste nummer søgte piloter. 1500 sendte blanketterne ind i udfyldt stand, og heraf blev der udvalgt 60 mand til uddannelse med 40 i reserve.



Her er et billede af Bell VTOL, som vi omtalte i Typenyt i sidste nummer. Den er flikket sammen af dele af forskellige luftfartøjer og udstyret med to Fairchild J 44 jetmotorer på siderne. Ved hjælp af disse kan den starte og lande lodret, og den styres da med komprimeret luft fra en Turboméca Palouste motor under planet. De to Fairchild-motorer kan drejes 90 grader og derpå bruges til fremdrift.

Ny KLM-chef i Danmark

Sidst i marts tog J. Ludo de Jongh, som har ledet KLM's danske afdeling gennem 5 år, afsked med sine danske venner og bekendte, inden han tiltrådte en stilling ved KLM's hovedkontor. Han efterfølges i Danmark af direktør Hans Breuning.

Fotografering fra store højder

Det engelske firma Williamsons har fremstillet et fotografiapparat til brug fra store højder. Det er bl. a. meningen at benytte det i den nye Canberra og de nye pilformede bombere, der opererer i 18.000 til 19.000 m.



Sportsflyveklubbens modellflyve-sektion fik ifjor 105 kr. af flyve-lotteriet til brug ved lokaleleje, materialer, præmier og rejsetil-skud.

Lufthansa er begyndt

Den 1. april begyndte det nye Lufthansa sin trafik på ruten Hamburg—Düsseldorf—Frankfurt. Indtil 15. maj flyves der kun indenlandske ruter, der også berører Köln og München. Derefter tages der også fat på internationale ruter til London, Paris og Madrid. De flyver med Convair 340 og foreløbig med engelske kaptajner, udlånt fra BEA. En rute over Nordatlanten vil snarest blive startet med Lockheed Super Constellations, hvortil Lufthavns-hansa har lånt 11 kapajner fra TWA.

Hvem sælger flest i år?

Her er de største ordrer til flyve-lotteriet 1955:

Odense Flyveklub	12.000
Aviator	10.000
Silkeborg Flyveklub	10.000
Herning Flyveklub	5.000
Vejle Svæveflyveklub	5.000

Men et er, hvad der rekvireres i første omgang, noget andet hvad det endelige tal bliver. Måske andre klubber gør ovenstående rangen stridig.

Regler for motorflyveinstruktører

Ved udsendelsen af Bestemmelser for civil luftfart, BL nr. 6-7, Uddannelse til instruktør af II kl. (hjælpeinstruktør) har luftfartsdirektoratet lagt instruktøruddannelsen ind i faste rammer.

For at blive instruktør skal man mindst have trafikflyvercertifikat af III klasse. Uddannelsen omfatter et teorikursus på 30 timer samt 10 timers praktisk uddannelse i dobbeltstyring med en instruktør, der fungerer som „elev“. Der skal aflægges en praktisk prøve overfor en kontrollant fra luftfartsdirektoratet. Instruktørbeviset udstedes kun til den type, hvorpå den praktiske prøve er aflagt.

Det må hilses med tilfredshed, at der nu bliver taget fat på instruktøruddannelsen. Når man tænker på, at der i årevis har været faste retningslinier for uddannelsen af svæveflyveinstruktører, er det på høje tid, at der gøres noget ved motorflyveinstruktørerne, der i modsætning til de andre arbejder erhvervsmæssigt. En privatflyver, der må ofre flere tusinde kroner på sin uddannelse, har krav på at få en effektiv uddannelse.

I den forbindelse undrer det, at der tilsyneladende ikke i uddannelsen er lagt direkte vægt på den pædagogiske side af sagen. Der findes intet teorifag, der hedder instruktørvirksomhed, som man har det ved svæveflyvernes I-kursus.

Det er netop på dette punkt, det i nogen grad har skortet tidligere. Fordi man er en fremragende flyver, kan man godt være en dårlig pædagog. Det må håbes, at der ved uddannelsen og prøverne vil blive taget væsentligt hensyn hertil.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, i marts

Ank. passagerer	11.008
Afg. passagerer	11.115
Ialt	22.123
Transitpassagerer 2 x 14.406	28.812
Andre passagerer	650
Total	51.585

Tilsvarende tal for marts 1954: 43.033 (stigning 19,9 %).

Luftfartøjsjournaler skal nu medføres under flyvning

Den 2. februar har ministeriet for offentlige arbejder iflg. Notam-Danmark af 17. marts udfærdiget en ændring til reglement C. Herefter skal luftfartøjs- og motorjournaler for fremtiden altid medføres ombord i luftfartøjet under flyvning. Årsagen til denne ændring er en ændring af sikkerhedsattesterne, der for fremtiden skal erstattes af en påtegning i journalerne.



Douglas AD Skyraider har nu været i uafbrudt produktion i 10 år i en lang række versioner og er bygget i 2500 eksemplarer. Den anvendes fra hangarskibe til en lang række opgaver. Maximumfarten for AD-4 med en 2700 hk motor er 585 km/t.

SYNLIGE RESULTATER AF FLYVELOTTERIET

Svæveflyveklubberne har i de sidste par år gjort en stadigt stigende indsats i flyvelotteriet. Takket være tilskud fra lotteriet har de også kunnet modernisere materiellet i betydelig grad.



Foroven ses Silkeborg's Spatz, til venstre Aviator's. Under denne til venstre Viborg's Super-Spatz og Birkerød's Kranich. For neden til venstre Ringsted's Spatz og KZ-G1 og til højre Birkerød's nye spil. En stor del af dette materiel har kun kunnet anskaffes takket være flyvelotteriet.



FLYVEVÅBNET



Chefen for flyvevåbnet, generaløjntant C. Forslev, kan den 5. maj i år fejre et sjældent jubilæum, idet han på denne dag har været i aktiv militær tjeneste uden afbrydelse i 50 år. General Forslev er født 1891. Den 5. maj 1905 blev han optaget som elev på den daværende Hærens Elevskole, og i alle de halvtreds

år, der er forløbet, har generalen været tjenstgørende ved henholdsvis hæren og flyvevåbnet. Generalen har været gennem så at sige alle grader lige fra underkorporal, kor-

poral, sergent, premierløjtnant til generalløjtnant. General Forslev ville kunne have opnået sit enestående jubilæum, selv om udnævnelsen til generalløjtnant ikke var kommet, men fremtidige halvtredsårs-jubilærer, der ikke kan begynde deres militære tjeneste, førend de er ca. 18 år, må have nået rangen generalløjtnant, da de ellers ville være faldet for aldersgrænsen, der for generalmajorer er 65 år, efter 47 års tjenestetid.

Kvindeligt Flyvekorps

Kvindeligt Flyvekorps afholder korpsovelse 5.—6. maj.

Flyveulykken i Jammerbugten

En Republic F-84 Thunderjet fra eskadrille 727 i Karup forulykkede den 23. marts i Jammerbugten 15 km nord for Svinkløv, idet den under skydeøvelser ramte et slæbemål. Piloten, den 26-årige flyverløjtnant Poul Anker Andersen, omkom. Han var kommet ind til flyvevåbnet til november 1950, var videruddannet i USA og blev i 1952 udnævnt til flyverløjtnant. Han stammede fra Aggersund og var ugift.

Flyveulykken ved Kolding

Onsdag den 30. marts omkom den 22-årige flyverløjtnant af reserven, Poul Erik Skjøth, under en flyvning med en Republic F-84 Thunderjet fra flyvestation Skrydstrup. Årsagen til ulykken kendes ikke. Piloten har i stor højde ladet sig skyde ud med katapultsædet, men har ikke frigjort sig fra det og benyttet faldskærmen.

Udnævnelser m. m.

Oberstløjtnant P. Zigler, til rådighed for flyverstaben, fratræder nævnte stilling og ansættes til rådighed for forsvarsstaben fra den 1/5 1955 at regne.

Kaptajn løjtnant af reserven i søværnet C. J. O. Bayler er forsat til flyvevåbnet fra den 1/4 1955 at regne med aldersorden umiddelbart foran kaptajn løjtnant af reserven i flyvevåbnet K. Rønne.

Løjtnant af reserven i forsyningsstropperne K. Christiansen ved sjællandske træningsregiment er forsat til flyvevåbnet fra 1/4 1955 at regne med aldersorden umiddelbart efter flyverløjtnant af 2. grad af reserven J. S. Jensen.

Flyverløjtnant af 1. grad af reserven O. S. Iversen ved østre flbk. forsettes til forsvars krigsmaterielforvaltning fra den 1/4 1955 at regne.

Flyvevåbnet søger



Flyvere og Navigatorer til DANMARKS jagerforsvar

Såvel flyvere som navigatorer får samme solide og alsidige uddannelse. De kan her komme til at gøre en aktiv indsats for Danmarks forsvar og får i samarbejde med gode kammerater set Dem om i verden.

Flyvere og navigatorer har samme avanceringsmuligheder, samme løn og samme gode chance for at opnå en tjenestemandsstilling. Ønsker De efter de pligtige 6 års tjeneste at holde op med at flyve, kan De ved en fornuftig opsparing af den udmærkede løn trække Dem tilbage med en god sum penge.

Optagelsesprøverne, der varer en uge, afholdes i København i maj. Flyveskolen betaler Deres rejse, og opholdet er gratis. Oplysninger om tjeneste- og løn- vilkår fås enten pr. telefon eller ved indsendelse af kupon.

Ansøgningsfristen udløber den 7. maj, men flyveskolen modtager gerne Deres ansøgning straks.

Befalingsmænd og menige, som har gennemgået mindst 3 måneders rekrut- uddannelse, og som i øvrigt opfylder ovenstående ansøgningsbetingelser, har den fordel, at de, hvis de søger med det

somme, kan nå at komme med på det hold, der i dag er til flyveruddannelse på Avnø, d. v. s., at de kommer på et flyverhold, som ligger mindst 3 måneder forud for det hold, som de, der ikke har disse kvalifikationer, indtræder på. Optagelsesprøve til næste flyver/navigatør- hold finder sted efter sommerferien. Ansøgningsfristen til dette hold udløber 25/7.

**Fremtiden i luften
begynder i
FLYVEVÅBNET**

Ansættelsesbetingelser:

1. Et upåklageligt helbred, fuld syns- styrke på begge øjne (6/6) og na- turlig færdighed.
2. Alder: 18—23 år.
3. Må ikke være straffet.
4. Mindst realksamen, evt. mellem- skole eller folkeskole med supple- rende uddannelse svarende til realksamen.
5. Højde 163—188 cm.

FLYVESKOLEN

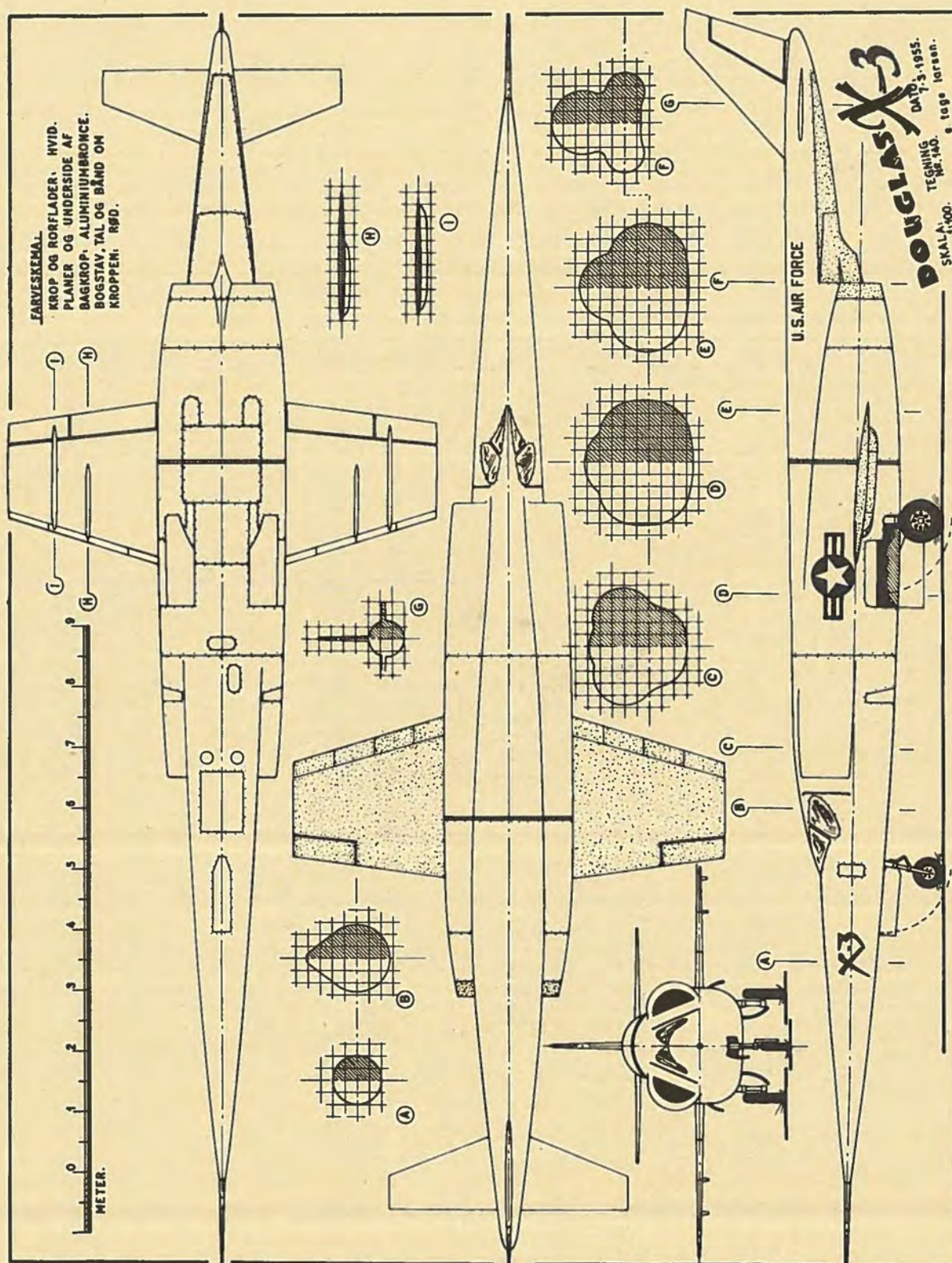
Flyvestation Værløse. Tlf. Ballerup 325, Lokal 117

Send mig ansøgningskema og oplysninger om uddannelsen til flyver/navigatør (Det ikke ønskede overtrages)

Navn _____
Stilling _____
Adresse _____
Eksamen _____ Alder _____

SKALATEGNING AF DOUGLAS X-3

I rækken af amerikanske forsøgsflyvemaskiner er Douglas X-3 en af de mest særprægede. Den har fløjet i et par år, men der er ikke sivet meget ud om resultaterne. Den skal være beregnet til hastigheder op mod tre gange lydhastigheden.



1915-1955

40 Years of Aeronautical Achievement



THE GLOSTER STORY

The nucleus of the Gloucestershire Aircraft Company was formed during the first world war and by 1918 was producing forty-five Bristol fighters a week. Today the Gloster Aircraft Company Ltd. employs over 7,000 people, has aerodromes at Hucclecote and Moreton Valence, and factory space covering many acres. The latest Gloster achievement is the Gloster Javelin, world's first Delta wing all-weather interceptor. Day and night, in fair weather or foul, the Javelin flies and fights at heights of over 50,000 feet and at speeds of between 600 and 700 miles an hour.



1921 - THE GLOSTER MARS, ancestor of all Gloster aircraft. The Mars I won the Aerial Derby three times. The Mars VI, illustrated above, was a fighter fitted with an Armstrong Siddeley 'Jaguar' engine.



1936 - THE GLOSTER GLADIATOR, last bi-plane fighter in the R.A.F., was outstanding for its epic feats in World War II. These included the heroic defence of Malta G.C., by three Gladiators, nicknamed 'Faith', 'Hope' and 'Charity'.



1941 - GLOSTER WHITTLE E28/39. Gloster again made aeronautical history when on May 15th 1941 the E28/39 completed its maiden flight. Powered by a Whittle gas turbine, this aeroplane was the world's first successful turbo-jet aircraft.



1948 - GLOSTER METEOR 7. A two-seater trainer for the instruction of pilots in the handling, navigation and combat procedure of the latest jet fighters and bombers. The Gloster Meteor is still one of the most effective jet fighters available today.



1950 - GLOSTER METEOR 8. The latest fighter version of the Meteor. First delivered to R.A.F. Squadrons in 1944, the Meteor was the only Allied jet fighter to be operational in World War II. Over 3,500 Meteors have been built.



Gloster Aircraft CO. LTD., GLOUCESTER, ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley Group / Pioneer . . . and world leader in Aviation

ERFARINGER MED DK-SKOLING

*Udbytterig
diskussionsaften
om den moderne
skoling på
tosædede
svæveplaner*



SKOLING på tosædede svæveplaner stod på dagsordenen ved den diskussionsaften, der var arrangeret lørdag den 19. marts, aftenen før svæveflyvernes repræsentantskabsmøde.

Indlederen var civilingeniør *Poul Henrik Nielsen*, der talte ud fra sin erfaring på 2 G og fra ca. 200 starter på det tosædede svæveplan Polyt III.

Der er fire væsentlige sider ved DK-skolingen: Sikkerhed, kvalitet, økonomi og hurtighed. P. H. Nielsen begrænsede sig til at tale om de to første punkter.

Der er jo ingen tvivl om, at sikkerheden må gå forud for alt. Det kræver for det første, at instruktøren er ordentligt indfløjet på planet og desuden, at han kender sin egen begrænsning og ved, hvornår han er ved at blive træt.

Det er nemlig anstrengende at foretage 50 starter eller mere pr. dag, og man må hellere tage en hvilepause på en time end at lave hasarderet flyvning. Instruktøren må derfor ikke bare kritisere elevens, men også sin egen flyvning.

Med hensyn til kvalitet stiller DK-skolingen højere krav til instruktøren end EK-skolingen. Han skal ikke blot kunne instruere eleven og kritisere ham på jorden, men også i luften vise og forklare ham korrekt flyvning.

P. H. Nielsen forklarer rorvirkningen dels til korrektion af flyvetilstand, dels til ændring af flyvetilstande. Han anbefalede under flyvning på kurs at se efter, om sideroret stod neutralt. Sving indøves i tre faser: indgang, holder i svingen og udgang derfra. Eleven skal lære, hvordan planets stilling i luften skal være, ikke hvordan styregrejerne skal stå.

Ved landing skal man bruge lang indflyvning, når man har et plan med bremses, og eleven skal selv flyve planet tilstrækkeligt længe under indflyvningen, til at han med sin begrænsede erfaring kan foretage en ordentlig landing.

Mange DK-instruktører begår den fejl ikke at lade eleven selv flyve planet i den væsentligste tid af flyvningen, især under landing. Det er en god idé at angive en ønsket korrektion ved små slag på styrepinden i den ønskede retning frem for selv at foretage korrektionen.

Eleven skal heller ikke altid rettes, men skal have lov til at begå fejl, især mod slutningen af DK-skolingen. Han skal have lov at lande efter forkert landingsdisposition flere hundrede meter inde på pladsen og også til at lave hårde landingen — inden for rimelighedens grænser. Det letter hans overgang til soloflyvning.

Diskussionen

I den påfølgende diskussion fortalte *Cowboy*, at han i 2 G plejede at lægge hænderne på skulderen af eleven for at vise, at han ikke rører pinden, men det kan man jo i de fleste tosædede svæveplaner ikke gøre.

Ejvind Nielsen fortalte om sin omskoling til Gö-4 og om sine første erfaringer som instruktør. I begyndelsen skal instruktøren selv lære en hel masse, før han bliver en effektiv lærer.

Harboe, der ledede diskussionen, henstillede til alle grundigt at gennemprøve den nugældende DK-skolingsnorm og at indsende deres erfaringer, idet man må forudse, at den skal revideres, efterhånden som vi får erfaring med den.

Elle havde som *Ejvind Nielsen* erfaret, at det var svært at være DK-instruktør i begyndelsen. Han mente, at demonstration i luften var bedre end forklaringer på jorden.

Ejvind Nielsen påpegede vigtigheden af at indøve flagsignalerne inden første soloflyvning.

H. J. Bie havde erfaret, at mange elever midlertidigt havde sløjhedstidspunkter, hvor de intet synes at lære.

P. H. Nielsen svarede, at de fleste elever har bølgetoppe og -dale. Selve soloflyvningen er aldrig farlig, da man lader den foregå, når eleven er på en top. Men man skal ofte passe på eleven, når han har omkring en halv snes starter derefter.

Weishaupt spurgte, hvorfor man så få steder lod eleven flyve solo på den tosædede type, de havde lært på. Man ville aldrig drømme om andet inden for motorflyvning. Nu lader man eleven prøve to nye ting på en gang: soloflyvning og en ny type.

Ejv. Nielsen svarede, at klubberne nødig ville risikere havari af deres tosædede plan, hvilket ville standse hele klubben, og at overgangen fra Specht til en lukket Baby ikke var noget problem. Fra en Mü-13 E ville det måske være noget andet.

Harboe resumerede til slut de fremsatte synspunkter og påpegede, at de mange lettelser som motoriseret wirehentning, DK-skoling o. s. v. mindske svæveflyvernes pionerindstilling. Han advarede de gamle svæveflyvere mod at se ned på de nye af den grund — der må ikke udvikle sig en »gammelmandsmentalitet«. Han sluttede med en tak til indlederen og deltagerne for en interessant diskussionsaften.

★ **Odense Flyveklub fik ifjor 9340 kr. fra flyvelotteriet til bygning af en hangar i Odense lufthavn.**

Nu må der gøres noget ved medlemstilgangen

*Svæveflyvernes
repræsentantskabsmøde*

» **N**U går det simpelthen ikke længere,« sagde svæveflyverrådets formand, civilingeniør *Hans Harboe*, da han aflagde rådets årsberetning ved repræsentantskabsmødet på Danmarks tekniske Højskole den 20. marts. Det var nedgangen i medlemstallet, han talte om. Ved begyndelsen af 1955 var der kun 374 medlemmer i de 27 danske klubber, og så lavt har det ikke været siden 1942. Det samme gælder uddannelsen, som den afspejler sig i antallet af diplomater, der også var nået ned på 1942-niveau.

Problemet blev diskuteret på mødet, og formanden bad repræsentanterne om at gå hjem og slå fast, at dette problem angår ethvert medlem. Det er ikke nok at bygge og flyve, det er lige så vigtigt at skaffe nye medlemmer og at uddanne dem, selv om det betyder afsavn for den enkelte.

I beretningen kom formanden også ind på den debat, der nu var igang om svæveflyvningens betydning for flyvevåbnet, og også dette spørgsmål blev diskuteret. Det blev slået fast, at vi aldrig kan forvente nogen støtte til svæveflyvningen for dens egen skyld, og at vi heller ikke søger herom, men at vi tilbyder flyvevåbnet at yde et bidrag til at fremskaffe flere og bedre kvalificerede elever.

I mødet, der havde civilingeniør *Erik Eckert* som dirigent, deltog 19 repræsentanter fra 14 klubber foruden rådet, fondsbestyrelsen og mange observatører og tilhørere.

Aeroklubbens pokaler blev tildelt *Jørgen Friis*, Karup for 4425 m højdevinding, *Dyhr Thomsen*, Herning for 209 km distanceflyvning, og *Aksel Feddersen*, PFG, for 122 km målflyvning. Götapokalen fik civilingeniør *Helge Petersen*, PFG, for sin indsats ved konstruktionen af Polyt III.

Fondsformanden, *Mogens Henriksen*, af lagde beretning for Dansk Svæveflyvefond.

Til svæveflyverrådet genvalgtes *Harboe*, *Bent Halling* og *H. W. Jensen*, og det består desuden af *Ejvind Nielsen* og *H. J. Bie*. Som suppleanter valgtes *Mogens Henriksen* og *John Wetlesen*, og til fondsbestyrelsen nyvalgte *Henry Petersen*. Den består foruden af de ovennævnte af *A. Hårby Hansen*, *Tage Denager* og *M. Buch Petersen*.

Aviators forslag om at tillade anvendelse af tosædede svæveplaner med to personer ombord samt at anerkende kontrol af pasage af vendepunkter ved hjælp af udlagte mærker blev begge i princippet godkendt og vil blive tilsendt klubberne.

Derimod truk klubben sit forslag om ændret kontingentberegning tilbage.

Næste år mødes vi i Alborg.

★ **Svæveflyveklubben Aviator i Alborg fik ifjor 6.250 kr. af flyvelotteriet som hjælp til anskaffelse af et tosædet svæveplan.**

**Hvor mange lodsedler
sælger DU i år?**



KZ II. flyvemaskiner.

Flyvevåbnet agter i nærmeste fremtid at bortsælge et antal flyvemaskiner af typen KZ II, der har været anvendt til skoleflyvning. Interesserede kan ved skriftlig henvendelse senest d. 16.-5. 1955 til flyvevåbnets indkøbskontor, flyvestation VÆRLØSE, pr. Værløse, erholde nærmere oplysninger om salget.

Flyv
BEA
VISCOUNT
SERVICE
til
London

Turistklasse kr. 760.- t/r
Tal med Deres rejsebureau!

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

„BROOMWADE“

Luftkompressor og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspring m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Pollitorvet 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 af SAS's Billetkontorer.

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



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

NORTH AMERICAN SUPER SABRE

Konstrueret af North American Aviation Inc., USA. Første flyvning 1953.

Ensatet jager, udstyret med en Pratt & Whitney J-57-P-7 motor på 4400 kg reaktionskraft uden og 6000 med efterbrænder. Bevæbning: fire 20 mm kanoner samt raketter eller bomber (op til 1800 kg).

Anvendes af U.S. Air Force. Første seriebyggede jager, der flyver hurtigere end lyden i vandret flyvning. Prototypen satte i



North American F-100 Super Sabre foretager sin første start fra Los Angeles lufthavn.

1953 verdensrekord med 1208 km/t. Efter nogle vanskeligheder i 1954 blev typen midlertidigt taget ud af tjeneste og bliver nu modificeret.

Af versioner findes F-100A (dagjager), F-100B (altvejsjager), F-100C taktisk bomber, som kan medføre taktisk atombombe og F-100D en version, der bygges i North Americans Ohio-fabrik, mens de øvrige bygges i Californien.

Data: Spændvidde 10,98 m, længde 14,03 m, højde 3,96 m. Største fuldvægt ca. 13 tons.

Præstationer: Maximumfart ca. 1300 km/t, topøjde over 15 km, rækkevidde over 2000 km.



McDONNELL VOODOO

Konstrueret af McDonnell Aircraft Corp., USA. Første flyvning i slutningen af 1954.

Ensatet eskortejager med to Pratt & Whitney J-57 motorer på tilsammen over 12.000 kg reaktionskraft med efterbrænder. Bevæbning antagelig fire 20 mm kanoner samt udvendig bevæbning.

Bestilt i en mindre forsøgsserie af U.S. Air Force.

F-101 Voodoo er udviklet fra XF-88 Voodoo, som allerede fløj i 1948. På grund af en formindskelse af bevillingerne og ændring af de taktiske krav gik XF-88 ikke i



F-101 Voodoo er en stor og tung maskine, væsentligt større end F-100 (tegningerne, som vi har lånt fra Looping, er ikke i samme målestok).

produktion. Den var forsynet med to Westinghouse J-34 motorer på tilsammen 3260 kg reaktionskraft foruden efterbrænder (XF-88 A). Den havde en spændvidde på 12 m, længde på 16,5 m og fuldvægt 6,8 tons. En af de to prototyper blev ændret til XF-88 B med en Allison T-38 turbinemotor i næsen, foruden Westinghouse motorerne. Den havde en speciel ottebladet propel, som man anvendte til forsøg ved hastigheder i lydområdet.

F-101 er væsentlig større og mere end dobbelt så tung og skal være i stand til overlydfart under vandret flyvning.

RF-101 er en fotorekognosceringsversion.

Data: Spændvidde 11,8 m, længde 20,5 m, fuldvægt 18 tons.

Præstationer: topfart over lydhastigheden.



TYPENYT

Af *Gloster Javelin* bliver der nu udviklet en ny altvejsjager, formodentlig med større motorer og højere overlydshastighed.

Handley Page Herald, som endnu ikke har været i luften, er allerede bestilt i 29 eksemplarer.

Boeing KC-135 er betegnelsen på en jet-drevet tanker, som Boeing har fået kontrakt på. Det drejer sig om en ordre på 190 maskiner med en fuldvægt på 132 tons. Det er en udvikling af Boeing 707.

Hawker Hunter er nu leveret i over 200 eksemplarer. Der har været nogle vanskeligheder med typen, hvis motor stoppede ved affyring af de 30 mm kanoner i stor højde. En tosatet version er under udvikling.

Supermarine Swift, der blev udviklet som en sikkerhedsforanstaltning ved siden af *Hunter*, har ikke vist sig vellykket. De 60, der er produceret af Mk 1, 2 og 3, vil ikke blive brugt operativt. Selv om Mk 4 er bedre, vil der kun blive fuldført et begrænset antal af dem og bestilt flere *Hunters* i stedet.

Dassault Mystere IV B-1 foretog sin første prøveflyvning den 2. marts, og i de første tre dages prøveflyvning har den overskredet lydhastigheden fire gange i vandret flyvning. Den er udstyret med Rolls-Royce Avon RA.7R med efterbrænder.

Saunders-Roe Princess-flyvebådene, der er stillet i bero indtil videre, har hidtil kostet over 160 mill. kr. Der er bygget tre af dem.

De Havilland Comet 4 er en udvikling af *Comet 3* med forbedrede motorer og større brændstoftankkapacitet. BOAC har bestilt 20, og de skal leveres fra 1958. BOAC har også bestilt en *Comet 2* med samme motorer (Avon 29) for at indvinde erfaringer med disse. *Comet 1* kommer ikke til at flyve mere, hvorimod RAF overtager en del *Comet 2* og efter modifikationer vil indsætte dem på en rute i Woomera i Australien.

Convair Atlas er et interkontinentalt fjernvåben, der skal kunne nå højder af op til 10000 km og hastigheder op til et mach-tal af 15 og være i stand til at medføre en brintbombe.

De Lackner DH-4 Heli-Vector er en ny helikopter, som også har været afbildet i den danske dagspresse. Den består af to modsat-roterende rotor på ca. 4½ m diameter. Ovenpå disse står piloten på en platform ved en styresøjle. Motoren er en 30 hk tocyklindret type. Under rotorerne er et understel af 5 pontoner. Styningen foregår delvis ved, at piloten læner sig i forskellige retninger.

Republic XF-91, en jager med pilformede planer, som bliver bredere ud mod tipperne, er nu blevet forsynet med v-hale.

Folland Gnat ventes at foretage sin første flyvning i juli. Den er forsynet med Bristol Orpheus motor.

McDonnell AH-1 er en maritim angrebsjager, der nu er under bygning.

North American F-86 F jagerbomber er i stor produktion og skal erstatte *Republic F-84 E* og *G* i de NATO-lande, hvor disse typer ikke bliver erstattet med *F-84 F*.

★ Holbæk Modelflyveklub fik ifjor 100 kr. til indretning af nyt klublokale.

★ Ringsted Svæveflyveklub fik ifjor 560 kr. af flyvelotteriet som hjælp til anskaffelse af en faldskærm.

★ Modelflyveklubben Swift i Viborg fik ifjor 200 kr. af flyvelotteriet til lokaleleje, værktøj, rejsetilskud og sit klubblad.



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: Aeroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, 1., 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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K, Tlf. C. 12793.

Nye medlemmer

El-ingeniør Arne Kragels.
Civilingeniør Erik Eckert.
Walther Badino.
Generalmajor Tage Andersen.
Flyveløjtnant I. H. C. Petersen.
Flyvermath Leif Pauls.
Hans-Peter Jensen.
Filmer Nordahl Møller.
Overass. H. S. Eriksen.
Oberst Ove Petersen.

Runde fødselsdage

Maskinkaptajn H. Kallehaug, Vægtelvej 44, F. 60 år den 6. maj.
Karosserifabrikant Charles Jensen, Landskronagade 25, Ø. 65 år den 14. maj.
Civilingeniør A. E. Klem, Rothsgade 15, Ø. 60 år den 15. maj.
Fyrassistent Henrik Lindholm, Nakkehoved Fyr pr. Gilleleje. 65 år den 18. maj.

Nye bøger i biblioteket

William Green & Roy Cross: The jet aircraft of the world.
Flying 1954.
Looping 1954.
Aeromodeller 1954.
Shell Aviation News 1954.
L'Air 1954.
Flight 1954 (I & II).
Interavia 1954.
Flyv 1954.
Model Aircraft 1948 — 1949 — 1950 — 1951.

Skovtur i Danske Flyvere

Lørdag den 14. maj afholder foreningen Danske Flyvere sin årlige skovtur. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne.

Frisk Karup-start i flyvedagskonkurrencerne

Som bekendt begyndte flyvedagskonkurrencerne den 1. april, og samme dag kl. 1000 startede en Baby fra Karup på Lønstrupskrenten. Den 2. april kl. 1327 havde tre piloter med dette plan opnået ialt 20 timer 54 min. „Pillerik“ udførte den længste flyvning på 9 t. 05 min. som nat-flyvning. Høg Jensen fik sin 5-timersprøve med en flyvning på 8 t. 07 min. Iøvrigt

havde Uffe Jakobsen allerede sidst i marts med en 67 km flyvning til Ølsted fået sin distance, så da han kun mangler højden, kan vi vel snart imødesee årets første sølv-diplom.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator indledte sæsonen den sidste weekend i marts trods en meget opblødt plads, og Bergfalken fik for første gang prøvet lidt termik. Klubben spekulerer på at købe eller leje en Baby ell. lign. Den har afsluttet sit S-teorikursus.

Århus afholdt en vellykket fødselsdagsfest den 26. marts. DUX'en har nu fået dope, og klubben siges nu kun at mangle penge til forsikringen!

Birkerød indledte sæsonen i påsken og har taget et hold på en halv snes nye medlemmer ind.

Havdrup har atter store planer: Klubben køber en havareret svensk Weihe og vil selv bygge den op.

Herning havde tilendebragt overhalingen af sine planer inden påske og afventede nu blot godt vejr.

Odense fik i marts sin Bergfalke II, der er udstyret med små „tiptanke“ og navigationslys. Den er i gang med et S-teorikursus.

Polyteknisk Flyvegruppe er nu for alvor i gang med at bygge sin Polyt III og er ved at svejse kropskellet. Den har afsluttet sit S-teorikursus.

Ringsted har fået sin Spatz forsynet med Havdrup-førerskærm.

Silkeborg vil øjensynlig gøre et endnu større fremstød i år og har købt Stamgrup-pens Baby.

Stamgruppen udbød i marts både sin Baby DXI og sin Rhönbussard DXA til salg. Den første er altså solgt, og forhandlinger i gang om den anden.

KALENDER 1955

1/5. Flyvelotteriet 1955 begynder.
10—19/6. Luftfartsudstilling i Paris.
17-24/6. FAI-kongres i Paris.
1—6/8. International astronautisk kongres (København).

Svæveflyvning

26/6—16/7. Danmarksmesterskab.
17/7—14/8. Svæveflyveskole (Vandel).

Modelflyvning

1/5. Windypokalen.
6/5. DM for fritflyvende (Odense).
19/5. 2. distriktskonkurrence for linestyrede.
12/6. 3. distriktskonkurrence for linestyrede.
1—3/7. VM linestyring. Poitiers, Frankrig.
1—6/8. Sommerlejr i Vandel.
21/8. Finale i distriktskonk. for linestyrede.
22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.
27-28/8. VM med svævemodeller, Tyskland.
3—4/9. VM med fritflyvende motormodeller (U.S.A. i Tyskland).

Motorflyvning

30/4—2/5. Int. rally „Florales Gantoises“ (Belgien).
7—9/5. Int. rally Channel Islands.
8/5. Int. kunstflyvekonk. (Frankrig).
19/5. Int. kunstflyvekonk. (Italien).
20—23/5. Int. rally (Zoute, Belgien).
30/5. ILSY-flyvestævne (Ypenburg, Holl.).
7—15/6. Rally Paris (Frankrig).
24-27/6. Sicilien-rundflyvning (Italien).
25-26/6. Int. stævne (Geneve, Schweiz).
25—26/6. Int. rally Basse Normandie (Frankrig).
16—17/7. Int. rally, Dolomitterne (It.).
13-18/8. 4. Schweizer-rundflyvning.
20/8. Int. kunstflyvekonk. (England).

Glem ikke,

at KDA's medlemmer har 10 % rabat på alle SAS's indenrigs ruter. Det er en begunstiggelse, som er værd at regne med. Ring eller skriv til KDA, når De skal rejse.

Teorikursus i Vestjydsk Flyveklub

Forhandlingerne mellem Vestjydsk Flyveklub og løjtnant P. Perch om at begynde undervisning af et nyt hold flyveelever er resulteret i en aftale om, at de krævede 30 flyvetimer skal koste 6 kr. pr. time, ialt 1800 kr. Hertil kommer udgifterne til gebyrer og lægeattester med ca. 200 kr. foruden udgifter til teoriskolen. Ved hjælp af tilskud fra flyvelotteriets midler vil denne kunne gennemgås for ca. 30 kr. pr. elev.

Herning får enhedsklub

På en generalforsamling i Midtjydsk Motorflyveklub i begyndelsen af april vedtoges det at gå ind for en sammenslutning med Herning Flyveklub. Der skulle i nær fremtid afholdes en fælles stiftende generalforsamling for den nye enhedsklub, der vil få navnet „Midtjydsk Flyveklub“, og som også vil omfatte en modelflyveafdeling.

Foredrag i Kolding Motorflyveklub

Kolding Motorflyveklub holdt den 30. marts en vellykket foredragsaften, der havde samlet ca. 350 tilhørere. Kaptajn John Foltmann viste film, bl. a. den nye udmærkede SAS-film „Klar til Start“ og fortalte om „Flyvningen idag“.

Certifikatfest i Sportsflyveklubben

Den 31. marts afholdt Sportsflyveklubben sin årlige certifikatfest, der havde samlet mange deltagere. I årets løb havde klubben fået 19 nye certifikater, og 14 af de nye sportsflyvere var tilstede ved festen, hvor kaptajn John Foltmann overrakte dem sportsflyveklubbens gyldne emblemer. Endvidere var der overrækkelse af diplomer for bestået teoriprøve. Ialt havde 45 bestået prøven i årets løb.

I aftenens løb var der spisning, underholdning og dans.

ILSY stævne i Holland

Anden pinsedag, mandag den 30. maj, afholdes det store ILSY flyvestævne i Ypenburg lufthavn ved Haag. Det er ikke noget rally, men udelukkende et flyvestævne, og Ypenburg vil være lukket for private flyvemaskiner den 30. maj. Besøgende, som kommer flyvende, må derfor lande senest den 29. maj, og de vil ikke kunne starte fra pladsen forend den 31. maj. Opvisningen i år vil blive særlig stor-slået i anledning af F.A.I.'s 50 års jubilæum.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

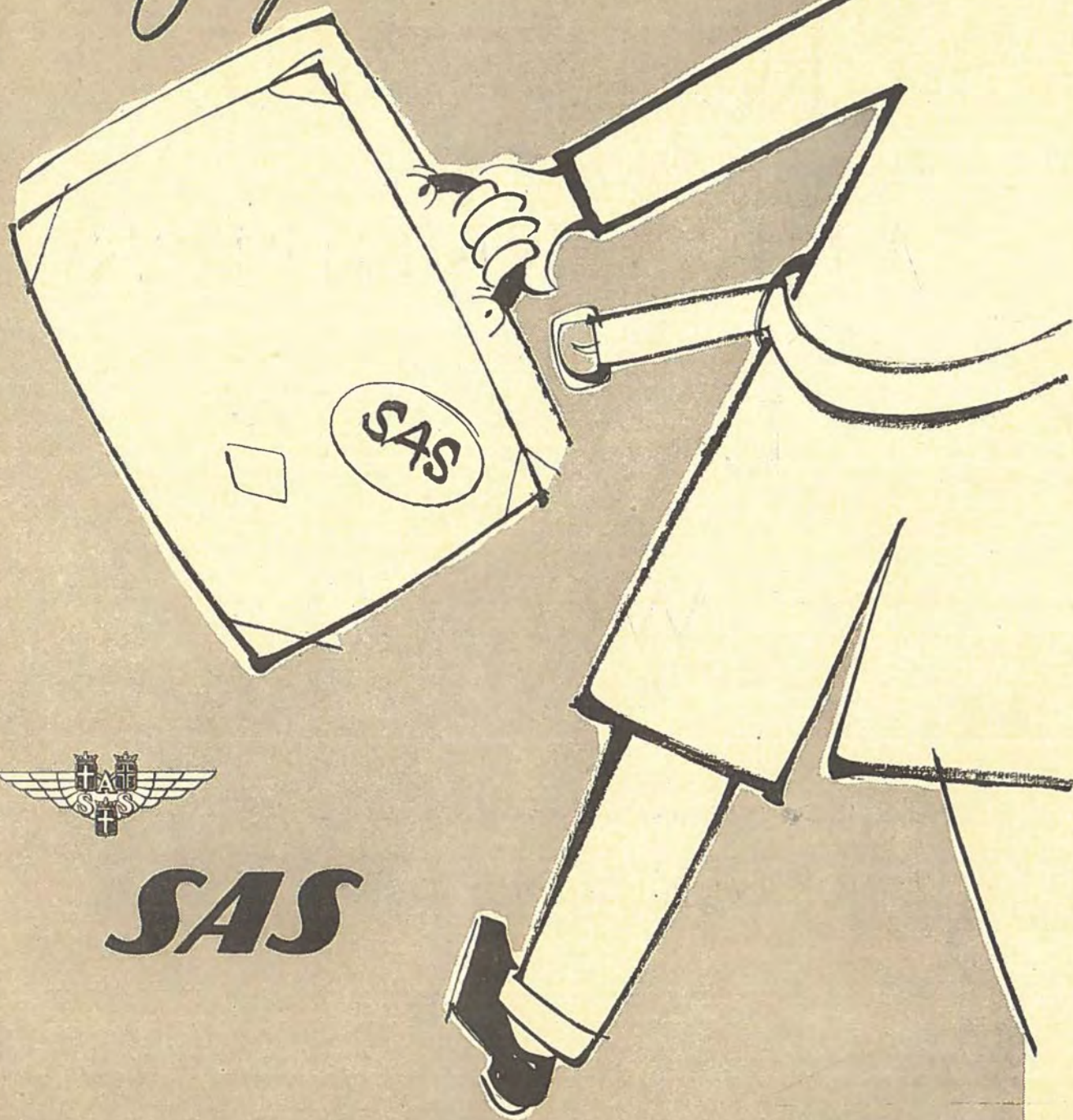
Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



ROLLS-ROYCE AERO ENGINES LEAD THE WORLD

*A Rolls-Royce propeller turbine engine was
the first to be officially approved for civil aviation.*

Har De
flyvende travlt?



SAS



FLYV

28. ÅRGANG

JUNI 1955

PRIS 75 ØRE



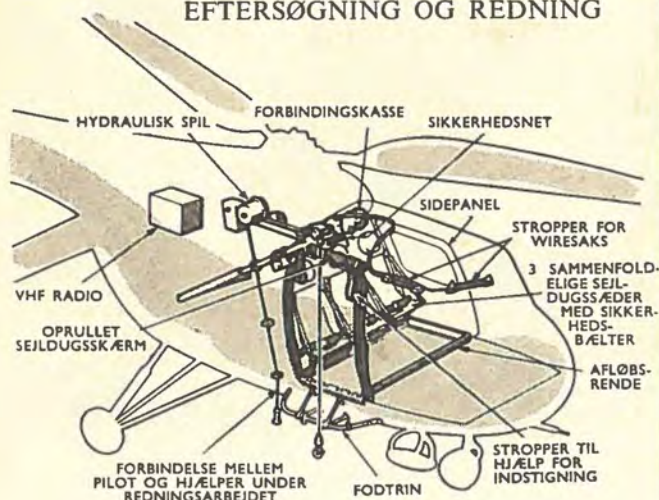
Svæveflyvesæsonen er i fuld gang landet over, og selv om vejret ikke har været særligt godt til de store præstationer, er der nok endda at gøre med skoling. Her ses Odense Flyveklubs tosedede Mø-13 E Bergslake II under spilstart — anskaffet med støtte fra FLYVELOTTERIET, hvis slutspurt nu er i gang.

6

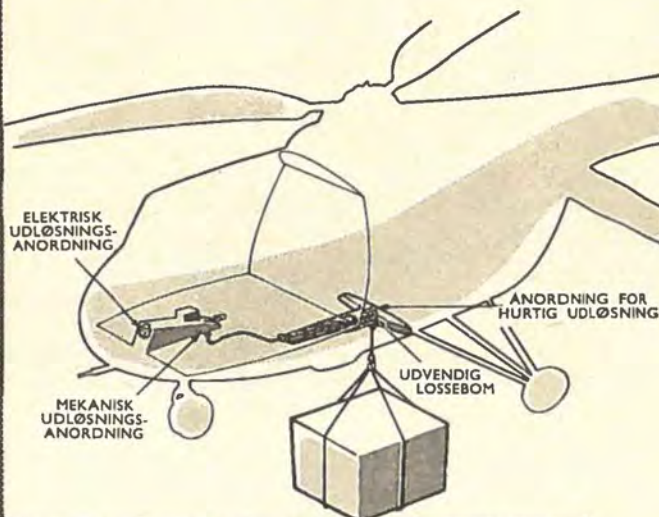
INDHOLD:

Dansk navigationstræner * Helikopterruten over Øresund * Hvad koster det at flyve med helikopter? * Flyvelotternes parade. *

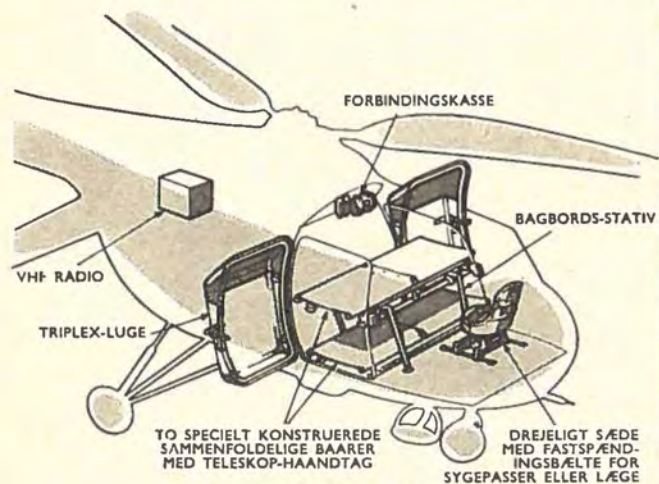
EFTERSØGNING OG REDNING



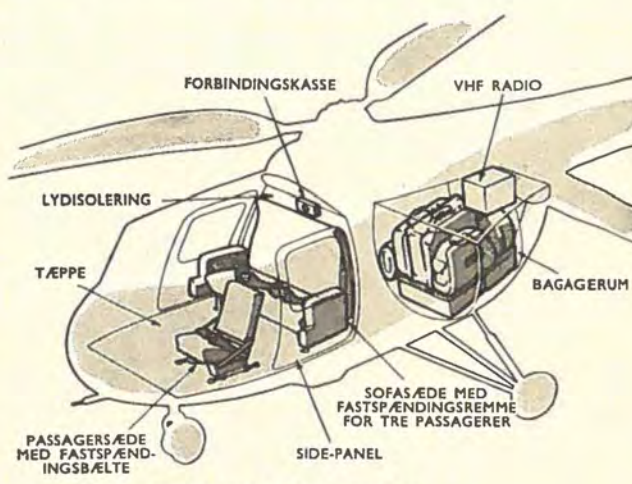
FRAGTLUFTFARTØJ/KRAN



SYCAMORE MK4



AMBULANCE



PASSAGERTRANSPORT

Sycamore helikopterens grundtype er forsynet med alle de faste installationer, som er nødvendige for at kunne indrette den til en af de fire hovedopgaver, hvortil den oprindelig er konstrueret.

At indrette grundtypen til brug for et af disse formaal, eller at ændre den fra det ene til det andet, er meget ligetil, og det kræver ingen særlige hjælpemidler.

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

330AH

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE

Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 6

Juni 1955

28. årgang

Danmark og helikopteren

HELIKOPTEREN er højaktuel her i landet. I denne måned åbnes helikopterruten mellem København og Malmö — andetsteds i bladet finder De en artikel om den første prøveflyvning. Vi bringer også en beskrivelse af en demonstration af amerikanske redningshelikoptere og yderligere en kort omtale af nye områder, som helikopteren gør sig gældende på, nemlig til minestrykning og som »strækdyr« både til lands og til vands.

Nye helikoptertyper dukker stadig op, både små og meget enkle og store og komplicerede.

Stadig flere helikoptere kommer i brug både til civile og militære formål — i udlandet vel at mærke!

For helikopterruten til Malmö beflyves af et stort svensk firma, der helt har specialiseret sig i en mangesidig helikoptervirksomhed.

Danmark er et af de få civiliserede lande, som endnu ikke har en eneste civil helikopter, så vi må snarere betegnes som et »underudviklet« land på dette felt.

Vi har et par små militære — eller snarere havde, thi for nylig haverede en af dem. De har vist sig meget nyttige på mange forskellige områder; men de har også vist, at vi har brug for større typer med større nyttelast og rækkevidde.

Som omtalt i nogle artikler i fjor med udtalelser fra forskellige byers stadsingeniører, er man flere steder opmærksom på nødvendigheden af at reservere plads til helikopterlandingspladser; men er man alle steder klar herover, og bliver der tids nok gjort noget ved sagen? Man kan ikke regne med at klare sig med et hus-tag — der skal trods alt en stribe fri indflyvning til.

Vi skal passe på, at vi ikke sækker agterud på helikopterområdet.

Kvindeligt Flyvekorps afholder parade for dronning Ingrid

Deltagelse af amerikanske og engelske kolleger

Den 6. maj holdt Kvindeligt Flyvekorps en vellykket parade i Kastellet for dronning Ingrid, som er korpsets protektrice. 325 danske flyvelotter og 67 repræsentanter for de tilsvarende korps i RAF og det amerikanske flyvevåben deltog i paraden sammen med et amerikansk Air Force-orkester fra Wiesbaden og 1. regiments musikkorps. Her ses dronningen passere flyvelotternes front sammen med korpsschefen, fru Else Martensen-Larsen.

Dronningen blev modtaget af generaløjtnant Førslev og generalinde Harriet Førslev, som er æresmedlem i kvindeligt flyvekorps. Fru Førslev bød Hendes Majestæt velkommen og sagde bl. a.:

— Det var en stor dag for medlemmerne i Kvindeligt Flyvekorps, da vi i sin tid fik vished for, at Deres Majestæt havde givet tilsagn om at ville være protektrice

for korpset. Meddelelsen udløste dyb taknemmelighed over, at den interesse, som Deres Majestæt har vist for kvinderne i forsvaret, havde givet dette udslag. Den udløste også en følelse af glæde og stolthed. Vi ved alle, at Deres Majestæts interesse for korpset vil virke som en spore, der vil drive det frem til stadig større og bedre ydelser i vort lands tjeneste.

Derefter passerede dronningen sammen med korpsschefen, fru Else Martensen-Larsen, fronten, og den store forbidefilering begyndte forbi dronningens tribune.

Fra Kastellet marcherede de danske, de britiske og amerikanske flyvelotter gennem byen med det amerikanske orkester i spidsen. Tusinder fulgte deres vej. Det var en overmåde vellykket dag for Kvindeligt Flyvekorps.



Dronning Ingrid passerer fronten ved Kvindeligt Flyvekorps' parade i kastellet sammen med korpsschefen, fru Else Martensen-Larsen.



En tegning af HPA-Luftnavigationstræneren, således som den kommer til at se ud i produktionsudgaven.

EN DANSK NAVIGATIONSTRÆNER

*Interessant konstruktion til indøvelse
af orienteringsflyvning og lignende.*

Desuden kan der foretages praktiske øvelser, hvorunder alle de vanskeligheder, som forekommer under flyvning, kan efterlignes. F. eks. kan vindstyrke og retning gradvis forandres, således at eleven må finde ny kompasskurs og udregne sin beholdne fart. Synsfeltet kan formindskes eller helt forsvinde, som når man flyver i eller over skyer. Eleven kan udsættes for tab af orientering, således at han på ny må orientere sig eller lade sig pejle. Han kan indøve indflyvning i lufthavne, orientere sig i vindretning ved nødlanding, måle vindstyrke og retning, deviation o. s. v.

Meget livagtig i brug

Vi har for nylig haft lejlighed til at »flyve« i prototypen, der naturligvis er noget mere laboratoriemæssig, end den vil blive i produktion, og som endnu ikke var forsynet med »blindkort« uden påtrykte navne.

Vi fandt den meget naturtro og livagtig i brug. Man stiller sig ved det runde bord, der iøvrigt er anbragt på ruller, så det under øvelsen kan drejes i alle retninger, så eleven helt mister rumsansen og er tvunget til at holde sig til kompasset. På bordet er anbragt kompas, styreindretning, ur og startkontakt i et samlet aggregat, som kan skubben hen over bordpladen, så man altid kan stå bag flyveretningen.

På det lille oplyste synsfelt kan man se kortet, og dette felt bevæger sig nu af sted. Man sammenholder tilsynkomsten af fixpunkter med den indtegnede kurs på kortet. Måske er vindens retning og styrke noget anderledes end opgivet, som det jo gerne er i praksis. Afdriften bliver anderledes, sådan at man ved hjælp af styreanordningen må ændre kursen lidt. Det varede ikke længe, før vi følte os, som om vi sad i en KZ-III i fuld gang med en orienteringskonkurrence.

Det viste sig ganske vist at gå lidt hurtigere end ellers, ca. 900 km/t, men til den pågældende øvelse passede det udmærket. Hvis man derimod bliver udsat for alle de ubehageligheder, en instruktør kan påføre en, vil det nok være rart med et lidt roligere tempo, så man har normal tid til at foretage sine korrektioner i beregningerne.

Der kan for os ikke være tvivl om, at H. P. Andersens navigationstræner vil være af stor værdi ved uddannelsen af privatflyvere. For nutidens militær- og trafikflyvere vil den nok ikke have så stor betydning, som den tidligere ville have haft, men den har alligevel vakt interesse rundt omkring.

Ingeniør Andersen anslår skønsmæssig prisen i produktion til 10—12.000 kr., og da hans firma i forvejen har salgsorganisation i ca. 25 lande, håber han at kunne få en eksport igang.

De fleste af vore læsere kender sikkert linktræneren, som anvendes verden over af den militære og civile flyvning til træning i instrumentflyvning og navigation, og hvorfra man nu har udviklet store »syntetiske« træningsapparater, der i de mindste detaljer muliggør træning af besætningerne på store, hurtige og kostbare maskiner.

En ny flyveelev kan ganske vist have lidt gavn af en linktræner; men hverken den eller andre træningsapparater kan på virkelighedstro måde opøve ham i den VFR-flyvning, han normalt udfører ved at tegne sin kurs på kortet, foretage de nødvendige beregninger og derefter udføre flyvningen ved at sammenligne kort og landskab.

I fint vejr og god højde er det ikke svært at orientere sig. Men i dårlig sigtbarhed og under flyvning i forholdsvis lav højde kan det være svært.

I mange lande har man i tidens løb forsøgt at konstruere apparater til indøvelse af denne slags flyvning, men uden større held.

Nu har den danske privatflyver, ingeniør H. P. Andersen, igennem det sidste årstid konstrueret en »HPA-Luftnavigationstræner«, som på genial måde løser problemerne og på en meget naturtro måde sætter eleven i stand til at foretage navigationsflyvninger på landjorden.

Følte selv behovet

Ingeniør Andersen lærte i en moden alder at flyve — han fik certifikat i 1952, da han var ca. 60 år gammel — og havde under den praktiske flyvning visse besværligheder ved at vænne sig til rigtig brug af kortet under navigationsflyvning. Han syslede med forskellige metoder til at træne sig op på og kom efterhånden ind på i sin fritid at konstruere sin navigationstræner.

Den består af et rundt bord på ca. 1,20 m i diameter, hvis bordplade er forsynet med to glasplader, hvorimellem der er anbragt et særligt præpareret kort, der normalt er usynligt.

Under kortet er anbragt en elektrisk drevet vogn repræsenterende en flyvemaskine, som er forsynet med en projektør, der fra neden kaster sit lys op mod glas og kort og gør dette transparent, således at konturerne klart træder frem for et begrænset synsfelt, i hvis midte der dannes en skygge, som repræsenterer flyvemaskinens position og retning i forhold til terrænet.

Underlaget for den elektrisk drevne vogn, der repræsenterer flyvemaskinen, bevæges ved hjælp af en anden elektromotor og repræsenterer derved vinden. »Flyvemaskinen« kan indstilles til forskellige egenhastigheder, ligesom »vinden« kan reguleres til den ønskede vindstyrke i forhold til kortets målestok. Ved drejning på en gradskive kan vindretningen indstilles.

»Flyvemaskinen« styres ved et elektrisk trykknapsystem, som illuderer en flyvemaskines pedaler. Flyvemaskinens retning overføres på et kompas ved hjælp af telesynnmotorer. Kompassystemet er orienteret efter kortet, således at misvisning og deviation er indbefattet i systemet. Kursudregning og styring vil derfor indeholde ganske de samme faktorer, som man må regne med i praksis.

Tiden kan »komprimeres«

Ved benyttelse af et normalt ur og et terrænkort af passende størrelsesforhold med vind- og flyvehastighed afpasset efter dette, ville hele proceduren dog ved anvendelse af langsomtgående træningsmaskiner afvikles meget langsomt.

Vind- og flyvehastighed kan derfor efter ønske multipliceres op nogle gange i forhold til det benyttede kort. Det tilsvarende gælder for det benyttede ur.

Navigationstræneren kan for det første bruges til at efterkontrollere den teoretisk udregnede kompasskurs med afdrift, misvisning, deviation og tid, hvorved den mindste fejl i beregningen på en klar og illustrerende måde vil afsløres. Træneren er så nøjagtig, at der arbejdes med en nøjagtighed af en halv grad.

Helikopterruten over Øresund

Med FLYV på den første prøveflyvning

MIDT i denne måned starter den regelmæssige helikopterflyvning mellem København og Malmø. Efter mange og lange forberedelser er det lykkedes det svenske firma Ostermans Aero at få alle tilladelser og prøveflyvninger i orden, således at der kan tages fat på en tre måneders flyvesæson. For tre uger siden foretoges en tredages forsøgsperiode med otte planmæssige ture om dagen i hver retning, og alt forløb tilfredsstillende — også set fra flyveledelsens side i Kastrup og Bulltofta.

FLYV var med på den første tur fra København — på billet nr. 1. Der blev startet fra en plads ved »faste batteri« på Amager Fælled, i nærheden af Artillerivej og ikke fem minutter i bil fra Rådhuspladsen. Det kan ikke være mere centralt, og det lykkes forhåbentlig også at få Københavns kommune interesseret i at bevare denne plads som fremtidens »heliport«. Men det skal gøres hurtigt, ellers er chancen forpasset, og hele området er blevet inddraget til andet brug.

Pladsen ved »faste batteri« ligger også godt, hvad angår flyvesikkerheden. Der er gode indflyvnings- og afslayningsmuligheder; umiddelbart efter starten er man ude over Christianshavns voldgrav, som følges forbi Kløvermarken til Prævesten, hvorfra kursen sættes udover Saltholms nordlige

ende (på turen mod København går ruten over Saltholms sydende) til Malmø havn, hvor der landes på molen lige ved siden af færgelejet — og så at sige lige ved siden af bussens stoppested. Flyveturen varer et kvarter, og hele turen fra sporvognsstoppestedet ved Artillerivej til busstoppestedet ved færgelejet i Malmø tager ikke mere end en halv times tid.

Det er som tidligere nævnt i FLYV en Sikorsky S-55, der flyves med. Den har plads til otte passagerer, og dens marchfart er ca. 140 km/t. Af hensyn til den normale lufttrafik i det område, hvor helikopteren flyver, er der foreskrevet en maksimumsflyvehøjde på 150 m og en minimumshøjde på 90 m, og der er radiokontakt under hele flyvningen.

Fartplanen, hvorefter der skal flyves, omfatter 14 ture i hver retning daglig, og deraf går de to af turene direkte Kastrup—Bulltofta. Billetprisen i danske kroner bliver 28 kr. pr. enkelttur og 50 kr. pr. dobbelttur. Den tidligere SAS-mand, danskeren Chr. Hunderup, der er distriktschef i Ostermans Aero, har gjort et stort og dygtigt arbejde for at få ordnet alle de mange enkeltheder, der skal til for at få denne særprægede flyverute i gang. Og forhåbentlig bliver den en succes, både med hensyn til publikum, økonomien — og sikkerheden.



Et flot billede af det amerikanske flyvevåbens symfoniorkester med Capitol i baggrunden og B-36 bombere i luften.

U.S.A.F.-orkestret igen

Det amerikanske flyvevåbens orkester, som både i fjor og forfjor gæstede Danmark, vil atter i år komme her til landet for at give nogle koncerter. Den henvørende amerikanske ambassade har anmodet Kongelig Dansk Aeroklub om at arrangere koncerterne i Danmark, og det har aeroklubben accepteret. Besøget finder sted i dagene 16.—20. juni, og i denne periode vil der blive givet koncerter følgende steder:

Torsdag den 16. juni i Ålborg (Ålborg-hallen).

Fredag den 17. juni i Århus (Stadion-hallen).

Lørdag den 18. juni i København (Radiohusets koncertsal).

Søndag den 19. juni i København (Tivoli).

Mandag den 20. juni i Odense (Fyns Forum).

Alle koncerterne arrangeres i samarbejde med de lokale flyveklubber, og hele overskuddet vil — i lighed med de to foregående år — tilfalde foreningen Danske Flyveres hjælpefond.

Orkestret er denne gang et rent symfoniorkester, og det dirigeres af oberst *Georg S. Howard*. Det består af ialt 94 mand, og det kommer flyvende hertil i 2 af de store Globemastere. Orkestret har været nogle dage i Island og Norge og flyver derfra til Danmark.

Aeroklubben håber, at det amerikanske orkester atter vil blive den helt store succes.

Udnævnelser under luftfartsvæsenet

Luftfartskontrolør *P. B. Trans* er blevet kongelig udnævnt til vejrtjenesteleder i lf.v.s 5. lkl. fra 1.4.55.

Assistenterne *A. Wedege*, *H. W. Hansen* og *Gorm E. Jensen* er blevet udnævnt til vejrtjenesteledere i lf.v.s 6. lkl.

Overassistent *Sv. O. Madsen* er blevet kongelig udnævnt til luftfartskontrolør i lf.v.s 5. lkl. fra 1.4.55.

Assistent *N. H. Krogh* er udnævnt til overassistent fra 1.5.1955.

Udstilling og opvisning i Paris

Den 21. luftfartsudstilling med tilhørende opvisninger finder sted på Le Bourget fra 10. til 19. juni. Den 12. juni er der en særlig dag for trafikflyvningen, og den 15. er reserveret sports- og privatflyvningen. I forbindelse hermed finder et stort rally sted, hvori der også deltager adskillige danske maskiner. Den 18. er reserveret for demonstrationer for officielle delegationer og pressen.

FLYV's hæderspris til kendt modelflyver

DEN hæderspris på 500 kr., som udgiveren af FLYV, forlagsboghandler *Ejvind Christensen*, indstiftede ved bladets 25-års-jubilæum for to år siden, og som i de to foregående år tilfaldt henholdsvis svæveflyveren *Harald Wermuth Jensen* og flyvemaskinist *Andreas Asmussen*, er for 1955 blevet tildelt modelflyveren *Egon Briks Madsen* fra Århus.

Madsen har været medlem af modelflyveklubber uafbrudt siden 1942, nemlig i klubberne Herning Elite, Star i Nykøbing Mors samt Agaton i Århus, i hvilke han har været en drivende kraft. Personligt har han været aktiv både med fritflyvende og linestyrede modeller, bestået talrige diplomprøver, vundet mange konkurrencer, herunder danmarksmesterskaber samt deltaget i VM i linestyring i 1952.

Som distriktsleder i 5. distrikt siden 1949 har han udført et stort og initiativrigt arbejde, ikke mindst ved afholdelsen af en række klubinstruktørkursus. Herigennem har han uddannet en lang række unge modelflyvere, hvoraf mange har gjort sig fordelagtigt bemærket både teknisk og organisatorisk, og hvoraf adskillige har været med på udvekslingsrejserne til USA og Canada.

Madsen har også konstrueret en række modeller og taget initiativet til udsendelse af byggeplaner, skrevet en hel del artikler, bl. a. i FLYV (der kommer en i næste nummer) og siddet som suppleant i modelflyverrådet.

I privatlivet er han kommuneassistent. Når man hører, at han ved siden af både

Egon Briks Madsen fotografert ved DM i Odense lufthavn.

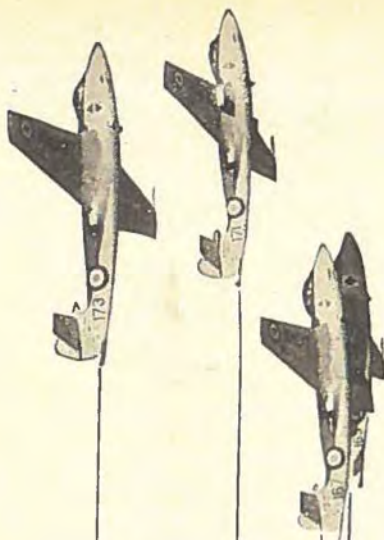


har tid til at være gift og til at dyrke svæveflyvning (ved DM i 1953 var han materialechef), uden at det tilsyneladende går ud over modelflyveindsatsen, forstår man, at Egon Briks Madsen er en af de solide støtter for dansk flyvning.

Rekorder

FAI har anerkendt en rekord over strækningen Los Angeles—New York på 3 timer 44 minutter 53,8 sekunder, d. v. s. en gennemsnitsfart på 1050 km/t. Det blev fløjet den 9.3. med en Republic F-84-F Thunderstreak. En anden maskine fløj samtidig strækningen på godt 4 minutter længere tid.

Rekorden for radiostyrede motormodeller er af *F. D. Bethwaite*, New Zealand, sat op til 3 timer 02 min. den 10.1., og rekorden i hastighed med linestyret model forsynet med motor mellem 2.5 og 5.0 ccm, er den 5.9.54 sat op til 230 km/t.



SEA HAWK

EXTRA FIRE POWER FOR THE JET-AGE NAVY

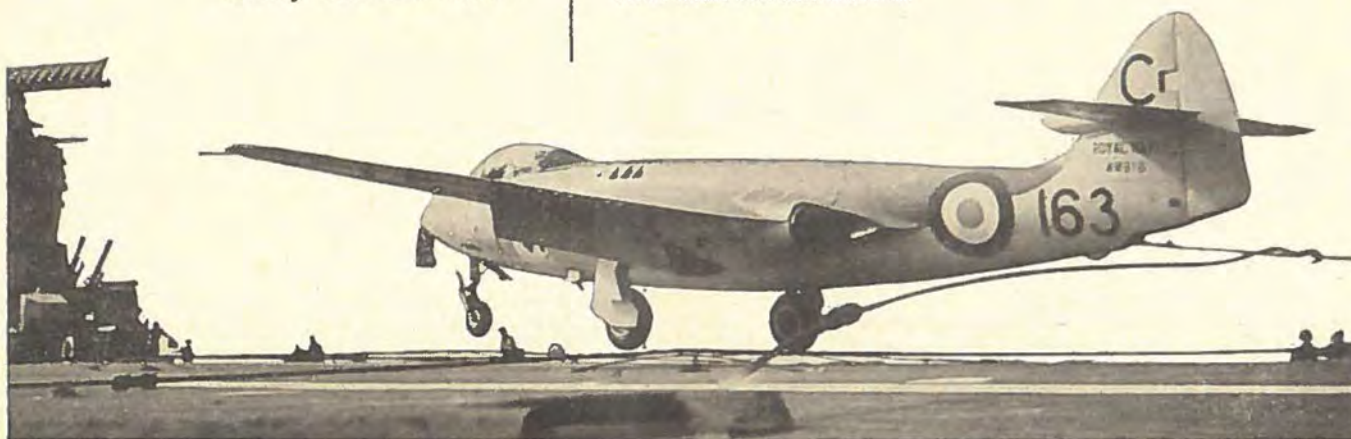
The Sea Hawk is the most efficient carrier-borne strike fighter in regular production today. It is especially outstanding for the smooth ease with which it takes off and lands on deck. Easy to handle, easy to fly, the Sea Hawk packs tremendous fire power. No wonder pilots and ships' crews agree that it is the perfect fighter for the jet-age Navy. NATO 'off-shore' orders for the Sea Hawk already total \$18,400,000.*

GENERAL DATA

High-speed Naval jet-fighter with folding wings: mid-wing monoplane of stressed skin all-metal construction with tricycle undercarriage. The air-intakes for the single engine are placed in 'nostril' formation at the wing roots. The Hawker patented bifurcated outlet trunk enables the exhaust to discharge from the trailing edge instead of from the fuselage tail end. This allows more room for inbuilt fuel tanks to provide greater range. Span—39 ft. Length—40 ft. Maximum speed—close to speed of sound. Power—one Rolls-Royce 'Nene' turbo-jet.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry

Member of the Hawker Siddeley Group
Pioneer . . . and world leader in Aviation



Atter et DM i blæst

Før meget for de radiostyrede modeller



De tre nye danmarksmestre: fra venstre Svend Pedersen, Erik Johansen og Erik Nienstædt.

HVIS nogen tvivler om, at modellflyvning er sport, skulle de have fulgt de ledende modellflyvere ved danmarksmesterskabet for fritflyvende modeller st. bededag i Odense lufthavn. På grund af den stærke blæst drev modellerne trods brug af termikbremsen op mod 2 km med vinden for hver start, således at konkurrencen tog form af et terrænløb over ialt 20 km for de fem starter.

Det blæste 15–20 knob med endnu kraftigere stød, men solen skinnede da det meste af tiden, og heldigvis var vinden på langs af banen. Det ser også ud til, at vore modellflyvere efter ifjor har fået træning i flyvning i stærk vind. Men noget af fornøjelsen går tabt i den hæsblæsende jagt efter modellerne og ved de mange havarier og reparationer.

Glædeligt var det at konstatere, at gummitormodellerne klarede sig endnu bedre end ifjor, og at eliten også vokser i bredden. Derimod bliver de fritflyvende gasmotormodeller dårligere og dårligere.

Man havde opgivet at starte fra den albertidligste morgen og begyndte først kl. 0730, hvorefter konkurrencen med en middagspause varede til kl. 1600.

Efter første periode førte Arne Hansen og Draborg fra Odense. Tiderne var relativt små. I anden periode fik Draborg og Svend Pedersen fra Sportsflyveklubben maximum og lå nu i spidsen, fulgt af sidste års mester Børge Hansen, den eneste der har vundet DM to gange. I tredje periode nåede Draborg ikke tilbage med sin model. Fire fik maximum, og ved middagspausen førte Svend Pedersen, Børge Hansen og Arne Hansen.

I fjerde periode lagde Børge Hansen, der ikke havde en eneste maximumtid, sig i spidsen, fulgt af Erik Berg fra Århus. Til slut kom Svend Pedersen imidlertid ovenpå med ialt 624 sekunder, mens Børge Hansen lå lige i termikbremsen på ham med 621 og Arne Hansen blev nr. 3 med 559. Berg, der startede få minutter før fire, havde kun behovet 98 sekunder for at slå Sv. Pedersen, men foretog — måske p.g.a. træthed og nervøsitet — en dårlig start lige over fejlstartgrænsen og måtte nøjes med fjerdepladsen. Således blev det for fjerde år i træk en sejr til Sportsflyveklubben.

Med wakefieldmodel førte Erik Knudsen fra Sportsflyveklubben (tidligere Slagelse) i de to første perioder. Så kom Widell i spidsen, men fik kun fejlstarter i fjerde periode, mens Erik Nienstædt fra Gentofte fik maximum i de to sidste starter og til slut vandt med 732 sek., mens Widell havde 639 og Bjarne Jørgensen, der har været mester tre gange, havde 463.

Gasmotormodellerne skal vi ikke sige meget om. Erik Johansen fra Haslev genvandt sit mesterskab med 502 sek. (32, 82, 77, 180 og 131), fulgt af H. S. Sørensen fra Djursland med 276 og Fl. Kristensen fra Gentofte med 221.

I holdkonkurrencen sejrede Sportsflyveklubbens hold I (Hans og Børge Hansen, Sv. Pedersen og Widell) med 1884 sek., Odense Model-Flyveklub havde 1461 og Haslev 1443.

Der var tilmeldt 7 radiostyrede modeller, hvoraf 6 mødte op. Det var 6 interessante og velbyggede modeller, som imidlertid ikke var ordentlig indfløjet, ligesom deres ejere ikke har megen erfaring endnu. De besluttede derfor fornuftigvis ikke at flyve på grund af blæsten, men snarest at søge en konkurrence afholdt i København, hvor de alle var fra. I stedet blev der god lejlighed til at studere de andres modeller og til at diskutere fælles problemer. Næste år håber vi at se dem i luften ved DM.

Nye danmarkrekorder

Peder Dueholm Kristensen, der er formand for en ny og meget aktiv klub 530 Midtjyden, satte 1. maj rekorden i klasse A1 (små svævemodeller) op til 51 min. 35 sek. Det er samtidig årsrekord. Samme dag fløj et andet klubmedlem 34 min., og også fra andre klubber meldtes om lange flyvninger. Børge Hansen forfulgte således en model fra Amager Fælled til Frederiksberg Station!

Årsrekorderne er iøvrigt nu: distance 31,5 km, gummitormodeller 4 min. 47 sek., gasmotormodeller 8 min. 46 sek., hastighed 173 km/t, indendørs 8 min. 22 sek.

I april satte Per Heymann Andersen fra Århus sin distancerekord med wakefield-model op til 31,5 km.

Den 15. maj satte Bendt B. R. Jensen varighederekorden med indendørs gummitormodeller op til 8 min. 22 sek.

Distriktskonkurrencerne

Anden distriktskonkurrence for fritflyvende modeller blev afholdt den 17. april og efter den er stillingen i distrikterne følgende:

1. distrikt. A 1: J. Rasmussen (105) 746, K. Larsen (106) 703, Joel Hansen (105) 315. — A 2: B. Hansen (105) 1461, S. Pedersen (105) 1394, H. Hansen (105) 1210. — C: Nienstædt (116) 1516, Widell (105) 1240, E. Knudsen (105) 504. — D: G. Nielsen (116) 338, F. Kristensen (116) 271, J. Schmidt (116) 101.

2. distrikt. A 1: Skovgård (215) 593, B. Andersen (201) 332, E. Larsen (201) 230. — A 2: F. Frederiksen (201) 924, P. Lauridsen (208) 820, H. Fr. Nielsen (201) 708. — C: N. W. Sørensen (208) 1232, W. Kühl (201) 992, W. J. Larsen (213) 60. — D: P. Knudsen (215) 566, E. Johansen (201) 436, O. Hemmingsen (208) 180.

3. distrikt. A 1: E. Sørensen (302) 355, Vinberg (301) 152, H. V. Christensen (301) 132. — A 2: Fl. Nielsen (308) 1074, G. Draborg (301) 843, Scott Hansen (301) 759. — C: Bj. Jørgensen (301) 326. — D: J. C. Nielsen (301) 310.

4. distrikt. A 1: M. S. Jensen (423) 88. — A 2: P. C. Andersen (423) 510, T. Balslev (420) 482. — D: M. S. Jensen 66.

5. distrikt. A: P. T. Pedersen (523) 600, H. S. Sørensen (523) 538, E. Berg (506) 415. — C: P. Heymann Andersen (506) 906. — D: H. S. Sørensen 297.

6. distrikt. Uforandret (ingen rapport modtaget).

Herefter holder de fritflyvende pause til efter sommeren, hvor jyderne forhåbentlig forbedrer deres noget svage stilling. I flyvedagskonkurrencerne er stillingen:

Svævemodeller: B. Hansen 1461, Sv. Pedersen 1394, H. Hansen 1210. — Gummitormodeller: Nienstædt 1516, Widell 1240, N. W. Sørensen 1232. — Gasmotormodeller: P. Knudsen 566, E. Johansen 436, G. Nielsen 338.

Den 24. april begyndte distriktskonkurrencerne for linestyrede modeller. Der blev kun fløjet i tre distrikter:

2. distrikt. F: Sv. Nielsen (222) 128 km/t. — G: Sv. Nielsen 186 p., B. Sitas (210) 52.

4. distrikt. F: P. Mogensen (403) 178, F. Nielsen (403) 148. — G: Ole B. Christensen (403) 141 p., Mogensen 78, K. Simonsen 69. — H: O. B. Christensen 13 m. 04 sek.

5. distrikt. F: J. Hansen (506) 138. — G: J. Kibsgård (508) 191, J. Hansen 188, E. B. Madsen 188. — H: P. M. Petersen 12 m. 30 sek., J. Hansen, J. Jørgensen (505).

Windypokalen

Mens 1. distrikt aflyste den første distriktskonkurrence p. gr. af vejret, fløj man med deltagelse også fra Næstved og Århus den 1. maj i stille vejr konkurrencen om Windypokalen i Valbyparken. Pokalen blev vundet i år af Arne Bendisen med 243 points, fulgt af Jan Hackhe med 218 og Per Knudsen med 209. Holdkapflyvningen blev vundet af W. Siggård med 8 min. 53 sek.

Sommerlejren på Vandel

Modellflyvernes årlige sommerlejr, der aflystes ifjor på grund af VM m. m., finder sted i første uge af august i Vandel med Henning Caspersen fra Århus som lejrchef. Foruden de normale konkurrencer er det meningen at forsøge nogle af de nye former, såsom nyttelastmodeller, flyvende skalamodeller, marathonkonkurrence etc.

Flyvende skalamodeller

I sommerlejren, ved det fynske landsstævne og ved Sydsjælland Cup vil der blive konkurreret for flyvende skalamodeller. Der er udarbejdet et midlertidigt sæt regler som et forsøg; dette er tilsendt klubberne, men interesserede kan ved henvendelse til KDA få tilsendt flere eksemplarer (husk svarporto). Det er jo ikke for tidligt at gå i gang med bygningen.



Øverst to billeder af Sikorsky H-19 helikopterne under demonstrationen på flyvestation København. Det er den militære udgave af S-55, som anvendes på Malmø-ruten i sommer. Nedenunder starter Grumman Albatross'en med rakethjælp. Nederst de to amphibier med en af flyvevåbnets Dakota'er, som nu er kamuflage-malede.

Amerikansk demonstration af redningsmateriel

LØRDAG den 30. april demonstrerede det amerikanske flyvevåbens redningseskadrille fra Rhein-Main-basen i Frankfurt på flyvestation København forskelligt redningsmateriel.

Der var kommet en Douglas C-47, to Grumman SA-16A Albatross amfibier og to Sikorsky H-19 helikoptere til Kastrup. I en hangar var der udstillet forskelligt redningsudstyr, såsom gummibåde, radioudstyr og udstyrssæt af forskellig art.

De to helikoptere, der er militære versioner af S-55 helikopteren, foretog en række demonstrationsflyvninger med officerer fra flyvevåbnet og repræsentanter for den civile side af luftredningstjenesten. De startede fortrinsvis baglæns og foretog derpå den sædvanlige række manøvrer, som også disse store helikoptere kan udføre.

Med en Grumman Albatross vistes for første gang i Danmark start med rakethjælp. Jato-aggregaterne monteres i de åbne kabinedøre og sætter det store amfibium i

stand til at gå i luften på en væsentlig forkortet strækning. Starten foregår på den måde, at der begyndes med de almindelige motorer, og så sættes raketterne i gang. I et sus og med en stor rotsky efter sig hævede Albatrossen sig nu hurtigt fra banen. Raketterne brænder 14 sekunder og koster til hver start 800 dollars eller ca. 5600 kr., så det er en kostbar startmetode, men i mange tilfælde den eneste mulige.

Om eftermiddagen foretog to sergenter, der hver har over 100 spring bag sig, faldskærmsudspring fra C-47'en fra ca. 400 meters højde. De landede kun 10—20 meter fra målet, der forestillede en redningsflåde, og et øjeblik efter blev de taget op af en af helikopterne.

Demonstrationen blev i det dejlige forårsvejr overvåret af et stort antal officerer fra flyvevåbnet med generalmajorerne Tage Andersen og K. Ramberg i spidsen, og fra civil side sås bl.a. luftfartsinspektør Dalbro og havnechef Leo Sørensen.



Udnævnelser m. m.

Løjtnant a.r. i artilleriet J. F. Søndergård er fra 15/4 forsat til flyvevåbnet.

Flyverløjtnant af 1. grad A. V. Arvedsen ved ø.flbk. er fra udgangen af april afskediget efter ansøgning i nåde.

Fra 1/5 er kaptajnløjtnant i fl.v. H. A. S. Arnoldus udnævnt til kaptajn i fl.v.

Fra 15/5 er oberst T. P. A. Ørum efter egen begæring sat uden for nummer i 1 år.

Det tillades kaptajn P. Sæbye at forblive stående uden for nummer i fl.v. indtil 14/9.

Sekondløjtnant i fl.v. M. J. Hørskind er fra 1/5 udnævnt til flyverløjtnant af 1. gr.

Flyverløjtnanterne af 1. gr. af res. G. H. Nielsen, S. B. Jeppesen og I. H. Bangsborg, alle ø.flbk., er fra 1/4 udnævnt til kaptajnløjtnanter af res. fra 1/4. Sidstnævnte er fra samme dato ansat ved forsvarsstaben.

Løjtnanterne af res. i fodfolket P. A. Peitersen, L. P. C. Petersen og O. E. Mouritzen er fra 15/4 og J. N. Pedersen fra 15/5 forsat til flyvevåbnet.

Efternævnte flyverløjtnanter af 2. grad af res. er fra 1/4 udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad af res. og ansat v. flbk.: F. Døstrup, K. H. Jensen, K. K. A. Holm, A. M. Thomsen, O. P. Koefoed, M. Lund, P. C. Borgnæs, H. H. Nygård, I. C. W. Christensen, J. Ø. Andersen, E. G. Kristensen, E. Baisner, M. E. Hansen og K. Worsøe. Tilsvarende for løjtnanterne af res. O. Christiansen og K. A. Petersen, mens flyverløjtnanterne A. C. Hjelmer er ansat ved flyverkommandoen og T. B. Svendsen, J. C. Kjær, B. H. Mortensen og J. Konradsen er ansat ved ø.flbk.

Flyveulykken ved Terndrup

Torsdag den 12. maj forulykkede en Republic F-84 Thunderjet fra Karup 2 km nord for Terndrup i Himmerland. Piloten, den 22-årige flyverløjtnant II Poul Erik Johansen, der stammede fra Ribe, blev dræbt. Ulykken skete under udførelse af et loop.



Helikoptere har vist sig som gode trækdyr, og her anvendes en Piasecki H-21 til minestrygning i stedet for en minestryger. Man har også slæbt både med helikopter og trukket en tung lastbil ud af et ufremkommeligt terræn!

Ny indflyvnings-radar

SPAR præcisions-indflyvnings-radaranlæg repræsenterer det sidste nye inden for feltet på 3 punkter: dels har det højere grad af nøjagtighed, nye fordele i mobilitet samt en lavere anskaffelsespris. Således er præcisionsgraden inden for plus eller minus 7 meter fra landingspunktet, og desuden er afstandsbedømmelsen i alle andre planer under 0,5 %.

SPAR kan installeres komplet på 6 arbejdstimer og kan flyttes når som helst til en anden startbane på mindre end 10 minutter.

Indikator-kontrolenheden kan opereres enten i umiddelbar nærhed af radarskærmene eller fra flyvepladsens kontroltårn ved hjælp af fjernstyring inden for en afstand af 3000 meter. SPAR's lave anskaffelsesomkostninger og gode ambulante egenskaber giver det således indpas på mindre flyvepladser, civile såvel som militære, hvor man ikke tidligere har været i stand til at benytte sig af moderne indflyvnings-radaranlæg.

Det er ingeniørfirmaet „Danavia A/S“, der herhjemme repræsenterer Bendix „SPAR“ radarsystem.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**

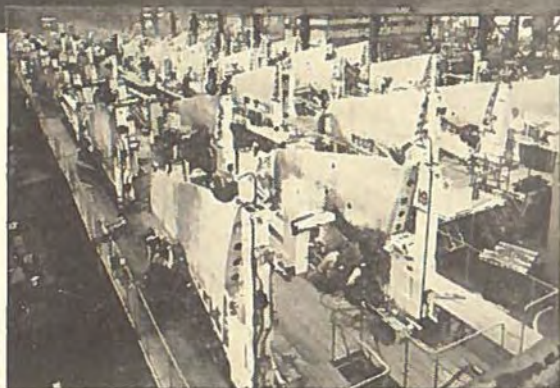
På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



The Hunters in service



FLIGHT PHOTOGRAPH



IN FULL PRODUCTION. The Hawker Hunter is in full production in the Hawker Aircraft factories at Kingston-on-Thames and Blackpool and Armstrong Whitworth factories at Coventry. The Hunter is also being manufactured under licence in Belgium and Holland.

The Hunter is now in Squadron Service with the Royal Air Force. The matchless performance of this interceptor has been acclaimed by airmen to be the best in the world. The Hunter has won the largest U.S. off shore order yet placed for NATO. Independent orders have also been received from Sweden, Belgium, Denmark and Holland. The Hunter will be a strong factor in the safety of the entire free world for a long time to come.



HAWKER AIRCRAFT LTD.

KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL, ENGLAND

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

Ingen landingsafgift for privatflyvere — visse steder i udlandet

For at øge og lette samkvemet mellem de forskellige landes privatflyvere har Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) igennem længere tid arbejdet på at få indført et såkaldt „turistkort“, d.v.s. et kort, der berettiger indehaveren til at lande og starte på en plads uden at skulle betale landingsafgift. Denne lettelse spiller en rolle, navnlig for den flyver, der kommer på gennemrejse til en plads, idet vedkommende bliver fri for at skulle medføre andre montessorter end den, der skal bruges på bestemmelsesstedet. Men det er også en gestus fra det pågældende lands side, som ved denne imødekommelse — der ikke tynger ret meget på en lufthavns budget — viser sin villie til at støtte samkvemet privatflyvere i forskellige lande. Desværre er det endnu ikke lykkedes at formå de danske civile luftfartsmyndigheder til at yde privatflyvningen en lignende service, som måske kunne bringe nogle flere fremmede flyvere til Danmark, hvor de på anden måde ville lægge nogle penge. Men forhåbentlig lykkes det at opnå den samme ordning i Danmark, som er gældende flere andre steder i verden.

Privatflyvere, som er i besiddelse af FAI's turistkort, opnår følgende lettelse:

Belgien: Fri landing og hangar de første 48 timer for luftfartøjer, der ikke vejer over 3000 kg.

England: Fri landing og hangar de første 48 timer til de lande, der yder samme lettelse.

Israel: Fri landing og hangar de første 48 timer.

Luxembourg: Fri landing og hangar for luftfartøjer, som vejer under 2000 kg.

Portugal: Fri landing og hangar de første 48 timer.

Spanien: Fri landing og hangar de første 72 timer på følgende flyvepladser:

Carabanchel (Madrid), Sabadell (Barcelona), Lérida, Albericia (Santander), Sanjurjo (Zaragoza), Los Rodeos (Teneriffa), Agoncillo, Logrono, El Rompedizo (Málaga), Reus (Prov. Tarragona), Villanubla (Valladolid), Sondrica (Bilbao), Tablada (Sevilla), Montflorite (Huesca), Virgin del Camino (Granada), Lugo de Llanera (Oviedo), Labacolla (Santiago de Compostela), Vigo, Victoria.

Sydafrikanske Union. Fri landing og hangar de første 48 timer på de flyvepladser, der er tilsluttet South African Airports Association samt alle, som er tilsluttet Aero Club of South Africa.

U.S.A.: Som regel skal der ikke betales landingsafgift på flyvepladserne i U.S.A., men på nogle pladser skal der betales for luftfartøjets forlængelse om natten.

11 af de store lufthavne forlanger en landingsafgift, der ligger mellem 50 Cents og 1 Dollar.

Yugoslavien: Fri landing og hangar de første 48 timer.

Et FAI-landingskort kan fås ved henvendelse til KDA's kontor. Det koster 10 kroner.

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup, i april

Ank. passagerer	15.331
Afg. passagerer	14.613
Ialt ..	29.974
Transitpassagerer 2 x 17.411	34.822
Total ..	64.796

Tilsvarende tal for april 1954: 54.153 (stigning 23,7 %).

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde

Den 19. april om eftermiddagen afholdt motorflyveklubberne under KDA deres årlige repræsentantskabsmøde i København. Formanden, kommunelærer William Nielsen aflagde beretning om rådets arbejde i det forløbne år og besvarede spørgsmål og kommentarer hertil. Atter drøftede man de nye 70 timers krav til teoriundervisningen og fandt, at færre timer, der var fordelt mere formålstjenligt på de enkelte fag, ville have været at foretrække såvel af økonomiske som af pædagogiske grunde, således at deltagere på teorikurserne ikke var blevet så hårdt økonomisk belastet, hvad der har stor betydning for deltagelsen især ude i provinssens skoler, og således at man ved at hellige sig de naturligt nødvendige kundskaber til opnåelse af privatførercertifikat i stedet for at sprede sig fik rationelt udnyttet timerne. Ligeledes var man enige om at den ved prøverne anvendte karaktergivning ikke passede for privatflyvningen, men overfor dette spørgsmål kunne formanden berolige med at fortælle, at luftfartsdirektoratet var opmærksom herpå og var i gang med en omlægning, der forhåbentlig må svare til formålet.

Det ved sidste års møde nedsatte udvalg til behandling af dette og lignende for motorflyverne primære problemer blev opfordret til snarest at træde sammen og drøfte disse og desuden nogle på mødet fremkomne forslag, der skal forsøge at fremme myndig-

hedernes støtte og hjælp til udvidede kursus og pjecer vedr. radiotelefon, meteorologi og ikke mindst instrumentflyvningen og dens hjælpemidler.

Man fastlagde stedet og tiden for årets flyvedagskonkurrence, idet Midtjydsk Motorflyveklub atter i år har givet tilsagn om at være vært.

Valgene af 3 rådsmedlemmer og 2 suppleanter var alle genvalg, således at rådet stadig består af kommunelærer William Nielsen, autoforhandler Jens Østergård Vejrad, sognerådsformand, ing. Aage Korsgård, ing. Leo Aulker Andersen og direktør A. Flensborg og suppleanterne vognmand Carl Dam og journalist Arne Christensen.

Mødet sluttede med formandens tak til K.D.A.'s generalsekretær for udmærket og gnidningsløst samarbejde og til de fremmødte repræsentanter for den hyggelige og positive måde på hvilket mødet var blevet gennemført.

Sportsflyveklubbens generalforsamling

Sportsflyveklubben afholdt den 27. april ordinær generalforsamling på Danmarks tekniske Højskole med hrs. Steglich Petersen som dirigent. Formanden, underdirektør N. Hostrup Pedersen, aflagde årsberetningen, hvoraf det fremgik, at medlemstallet ved begyndelsen af 1955 var 429 eller 41 mindre end sidste år. Efter at have omtalt det sidste års begivenheder meddelte formanden, at klubben fra en plantageejer på Malaya havde fået forærende en Anster, som man håbede at kunne få hjem. Han anslog bebrugerierne over for klubben til ca. 3 gange så meget som de ca. 20.000 kr., der var konstateret. Indtjeningssejnen var imidlertid god, og trods dårligt vejr i vinter havde man kunnet betale hovedeftersyn af flere maskiner, så formanden mente, der var gode chancer for en gavnlig fortsættelse af klubben.

Sektionsformændene Alfred Jensen, Poul Trøllund og Børge Hansen aflagde derpå de-

res respektive beretninger. Beretningerne blev derpå godkendt.

Revisor K. Bigler gennemgik derpå regnskabet og besvarede en række spørgsmål. Driftsregnskabet udviste et overskud på 6.779 kr. efter afskrivninger på 2.640 kr. Status balancerede med 77.428 kr., idet der under aktiver var opført et tilgodehavende hos klubbens tidligere bogholder på 19.979,44 kr. Regnskabet blev godkendt, og der blev givet decharge.

Bestyrelsen stillede samtlige mandater til rådighed, men foreslog samtidig en liste bestående af løjtnant Mogens Holck, grosserer Nygård Jensen, grosserer Fahrner, grosserer Alfred Jensen, kommunelærer William Nielsen og underdirektør Hostrup Pedersen. Efter en kort drøftelse blev denne liste valgt uden afstemning, da der ikke blev foreslået andre. Til formand for motorsektionen valgtes skotøjshandler Jørgen Frederiksen. Svævektionen havde udpeget maskinarbejder Kai Huftmann og modelsektionen assistent Børge Hansen som deres repræsentanter.

Til revisorer valgtes revisor Bigler og assessor Otto Thomsen.

Under eventuelt drøftede man at ophæve klubbens forretningsmæssige side; men det var der ikke stemning for. Man diskuterede også muligheden for at forøge kontingentet, men traf ingen beslutning. Mødet varede ca. 2 timer.

Rally-sæsonen er begyndt

Årets første internationale rally med dansk deltagelse var rally'et på Jersey, arrangeret af Channel Islands Aero Club den 7.—9. maj. Foruden fabrikant Strange Hansen, der deltog i samme rally ifjor, fløj baron Wedell-Wedellsborg med i år til den idylliske kanal, der er engelsk, men som ligger tæt ved Frankrig og er meget franskspråget. Klimaet er meget mildt, man siger, det er som på Bermuda, og der gror i hvert fald palmer.

Fabrikant Strange Hansen beretter, at høj fløj derned på to dage i skrap modvind via Groningen og Le Zoute med en flyvetid på ialt 12 timer 38 minutter for de 1200 km.

Ialt deltog omkring 30 maskiner, mest fra England, men også fra Belgien, Frankrig og altså Danmark. Hr. Strange Hansen fik også i år en præmie i ankomstkongressen.

Deltagerne fik en hjertelig velkomst og havde et par vellykkede dage på øen, som er en rigtig ferie. Lufthavnen er jo rigt den næstmest trafikerede af de engelske lufthavne.

Hjemturen foregik i strygende medvind. Først oppe i nærheden af Danmark blev det så dårligt, at en overnatning i Odense blev nødvendig — bortset herfra tog turen kun en dag med en flyvetid på 8 timer 34 minutter.

Under mellemlandingen i Le Zoute på hjemvejen lod hr. Strange Hansen sig overtale til at deltage i rally'et der den 21.—23. maj, så nu er rally-sæsonen i fuldt sving.

Flyvelotteriet

På et tidspunkt, hvor disse linier skrives, er det selvfølgelig umuligt at sige noget om, hvordan det går med salget af lodsedler. Efter den interesse, som klubberne har vist ved bestilling af lodsedler, ser det imidlertid ud til at gå godt — og alle håber selvfølgelig på at få udsolgt.

Et par praktiske bemærkninger vil dog være på sin plads:

Hvis en klub har meddelt, at den kan sælge alle sine lodsedler, må flyvelotteriet også kunne stole på, at dette er rigtigt.

Husk at indsende afregning for solgte lodsedler i rette tid.

Danmarksmesterskabet

Anmeldelsesfristen til danmarksmesterskabet i svæveflyvning udløber først, når dette nummer udkommer, og ved redaktionens slutning var der kun indløbet foreløbige tilmeldinger.

Det vides imidlertid nu, at ingen af de to tidligere mestre kommer til at deltage. *Cowboy* er for optaget af sit arbejde, og *Feddersen* har fået tildelt den plads ved de franske mesterskaber, som KDA har fået tilbud om.

Det er synd for de andre dygtige svæveflyvere, der sikkert gerne ville måle kræfter med dem. *Dyhr Thomsen* fra Herning har i år fået lov at låne svæveflyvefondets Olympia, mens *Svend Michaelsen* som sidste skulle flyve Herning-klubbens egen Mü-13d, som imidlertid er havareret stærkt. Af de nye planer kommer der en Spatz fra Ålborg og Ringsted samt en L-Spatz fra Viborg. Piloterne er endnu ikke udnævnt. Fra Landssvæveflyveklubben ventes *Signe Skafte Møller* at deltage med en fondsbaby, som Herning stiller garantiplan for. Mange flere civile deltagere bliver der næppe. PFG har ganske vist en Fi-1, men ingen til at flyve den, Silkeborg-Spatzen kommer ikke, og Århus regner ikke med at deltage. Stamgruppen og Birkerød brillerer med deres fraværelse, og ingen af de nye tosedede planer sættes ind.

Der er indbudt deltagere fra de fire andre nordiske lande, men svenskerne har SM samtidig, og de andre lande er der vist ikke chance for deltagelse fra.

Blandt flyvevåbnets svæveflyvere er der stor interesse for at være med, og i år har de stor chance for at komme i toppen, ikke blot fordi *Cowboy* og *Feddersen* er væk, men også p.g.a. deres store træning. Karup vil gerne mobilisere fire hold (*Sejstrup* på Olympia, »Pillerik« i Schweizer TG-3A og *Friis* og *Dideriksen* i Baby), og fra Værlose vil *Elle* gerne flyve Polyt III, mens man ikke endnu ved, om der kommer en Olympia og i så fald hvem. Man vil med spænding imødesee, hvor stor deltagelse flyvevåbnet, der i 1951 tilmeldte to og i 1953 tre hold, nu vil stille med.

Der arbejdes på fuld kraft med den store organisation, der kræves til et DM. *Jørgen Nissen* bliver konkurrenceleder, *Halling* og *Harboe* flyveledere og sidstnævnte desuden vejrmænd. *Kai Hultmann* leder materiel-siden af sagen, mens hans far tager sig af værkstedet. *Høg Jensen* ventes at blive hovmester og *H. J. Bie* transportleder.

Svæveflyveskolen

Årets svæveflyveskole på Vandel vil blive ledet af *Bent Halling*, assisteret af *Mogens Buch Petersen*, *Tage Denager*, *Eli Nielsen* m. fl. Mens skolen oprindeligt kun var tænkt som ren begynder-skole samt til egentlig svæveflyvning for viderekomne, planlagde svæveflyverådet efter opfordring både et kursus til S-certifikat og et instruktørkursus under forudsætning af tilstrækkelig deltagelse.

Der synes at blive nok til S, men næppe til I. Iøvrigt tegner deltagelsen bedre end ifjor.

Nyt fra svæveflyveklubberne

I begyndelsen af maj var de fleste klubber vist efterhånden kommet igang. Det var nemlig ikke alle, som var klar til påske.

Esbjerg har vanskeligheder p. gr. af mangel på tilstrækkeligt mange instruktører og håber derfor, der melder sig nok til at få kursus i Vandel gennemført.

Falster har fået en Packard af Zonen og laver nyt spil af den. Man påtænker at leje Køges SG-38 for at få skolet de nye

medlemmer op og er ved at reparere Babyen.

Havdrup flyver nu i Roskilde sammen med Sportsflyveklubben. Den havarerede Weihe er nu kommet til landet, men ventes ikke klar i år.

Herning afventer nok stadigt godt vejr. Det synes at koncentrere sig mere om Karup. Der blev dog fløjet 6 timer den første flyvedag og nået 1900 m, men uden barograf. Desværre havde Mü 13d et starthavari først i maj. Begge planer knækkede, og kroppen blev vredet.

Holstebro har ført krigen over i fjendens lejr og arrangeret en knallertudstilling for at tjene lidt penge. Iøvrigt arbejdes med reparation af skoleglideren.

Holbæk får nu igen en klub, der organiseres som enhedsklub sammen med modelflyveklubben. Man overvejer at købe en skoleglider eller at få samarbejde med Nykøbing Sj., der flyver 10 km fra Holbæk.

Næstved håber at blive klar med Babyen engang i sommer og flyver i mellemtiden med skoleglideren, men har nu indstillet p. gr. af græsvæksten. Man søger om at måtte flyve på Avno.

Odense flyver på fuld kraft med Bergfalken. Efter at være blevet skolet over på typen i Aviator flyver Rårup nu mange starter af for at få erfaring til at instruere på den. Den opbevares i en lade i Beldringe, indtil klubben kan få bygget sin nye hangar. Vi havde for nylig lejlighed til at prøve den både fra for- og bagside. Spillet klarede den i blæsevejr til 500 m udkoblingshøjde.

PFG flyver på Avedøre og spekulerer på sommerexpeditioner til Norge eller Frankrig samt sommerlejr i Odense.

Sportsflyveklubben har valgt Kai Hultmann til formand og er efter eftersyn af materiellet begyndt at flyve i Roskilde.

Karup fortsætter

I flyvedagskonkurrencerne fortsætter Karup for fuldt pres, mens der kun er indkommet eet resultat fra andre deltagere. Selv om mange klubber var klar til at udnytte det forventede fine aprilvejr, så blev de for en stor del svigtet. Der var fine dage, men mest hverdage. At der dog også har kunnet flyves i weekend'en viser Ka-

rup, som den 1. maj fik fyldt op til 10 i varighed og st. bededag til 5 i distance.

Stillingen pr. 30.4. var denne:

Varighed (Ekstrablade's pokal)

1. Flyvestation Karup .. 28 t. 58 m. (9)

2. Ringsted Svæveflyveklub 1 t. 15 m. (1)

Højdevinding (Berlingskes pokal)

1. Flyvestation Karup 1250 m (1)

Distance (Politikens pokal)

1. Flyvestation Karup 313 km - 313 p. (3)

Det er altsammen under sidste år på samme tid. Karups distancer består af en flyvning af *Sejstrup* til Duborg ved Tinglev på 151 km. Endvidere fløj *Høg Jensen* den 25.4. til Tirstrup i Baby og fik dermed årets første sølv-diplom. *Pillerik* tog den samtidig i sidevind til Vandel med Olympiaen, god træning til DM! St. bededag fløj han og *J. A. D. Friis* samtidig målflyvning de 95 km til Tirstrup. Friis i Olympia brugte 1 t. 44 m., mens *Pillerik* i Baby klarede den på 1 t. 27 m. Det er ca. 65 km/t, så det var måske en idé at se lidt på hastighedsrekorden over 100 km, der er på 66,5 km/t.

Hermed har Karup 597 points, og i varighed 32 t. 14 m. Det er et pænt forspring, når det gælder om at sikre sig de tre pokaler, hvortil der er bygget et pænt skab, som man gerne vil have dem til at blive i! Men er der ikke nogen, der kan trække dem ud af skabet?

PS: Viborg gør i hvert fald et forsøg. St. bededag fløj *Chr. Micheelsen* 67 km i Baby og *Døssing Jensen* 94 km målflyvning til Tirstrup i L-Spatz.

Faldskærm fra Tuborgfondet

Tuborgfondet, som gennem årene har ydet en betydelig støtte til svæveflyvningen, har i år stillet et beløb på 2.000 kr. til rådighed for svæveflyverådet til anskaffelse af en faldskærm, der først og fremmest skal bruges i svæveflyvefondets EON Olympia svæveplan (som forøvrigt også er anskaffet med støtte fra Tuborgfondet). Det har været en mangel, at man hidtil ikke har disponeret over en faldskærm, især når Olympia'en bruges til videregående svæveflyvning, konkurrencer og lignende. Det lykkes forhåbentlig at få fat i en egnet skærm til sommerens virksomhed.



Sådan vil den nye SAS-flåde af Douglas DC-7C tage sig ud i SAS-farverne. Leveringen begynder næste år. DC-7C kan flyve 6000 km med fuld last uden mellemlandning.



Capital Airlines Viscount
over
Capitol bygningen i Washington

VICKERS

VISCOUNT

Fire Rolls-Royce Dart propel-turbiner

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

AO 376



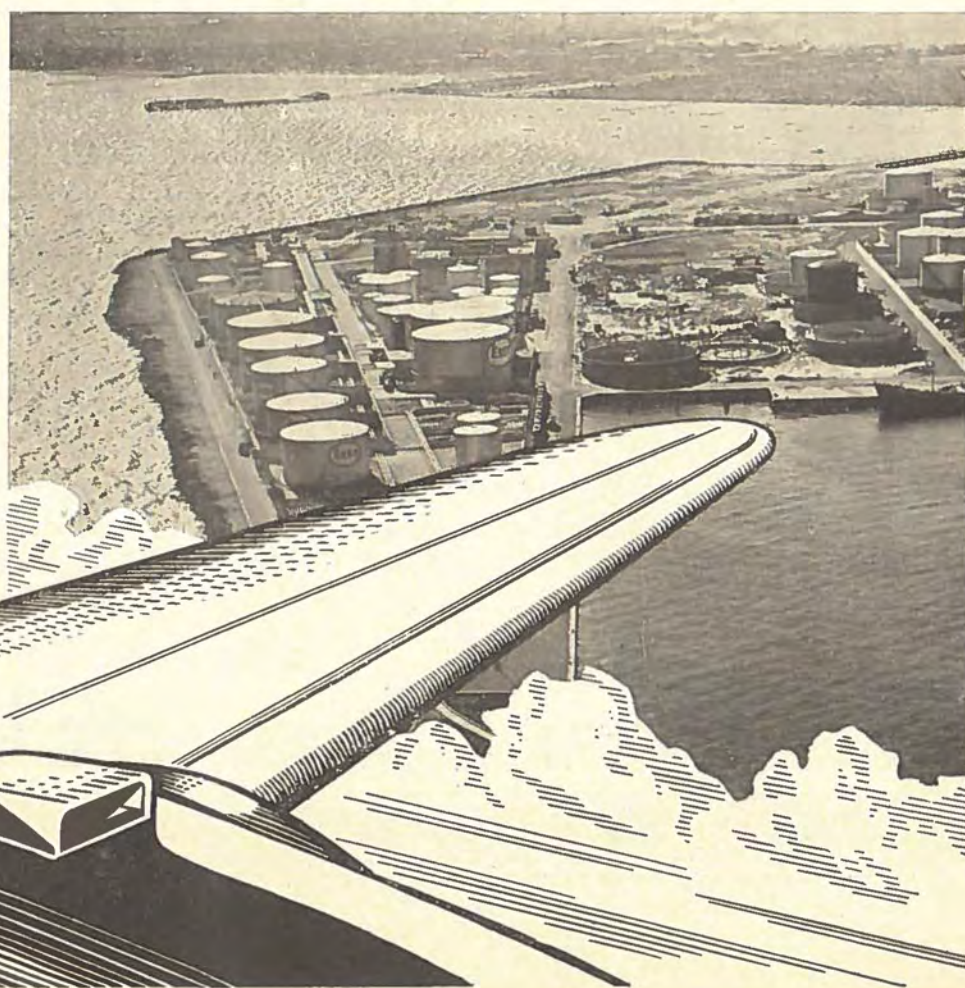
HELIKOPTERE "WESTLAND"

SERVICE FRA ARKTISK
TILL TROPERNE

WESTLAND AIRCRAFT LIMITED · YEOVIL · ENGLAND

Agent for Danmark: Rolf von Bahr · c/o Helicopter-Flyg A. B. · Torstensongatan 12 · Stockholm

De,
der har
OVERBLIK,
vælger



Hvad koster det at flyve med en helikopter?



SNCASO 1221 Djinn, som vi omtalte i nr. 3 side 46, er sikkert den første turbinedrevne helikopter, der er i produktion. Selv om den er enkel og relativ billig, koster den dog en del i drift; men til mange opgaver lønner det sig dog.

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

DER er mange af FLYV's læsere, som har spurgt, hvor dyrt det er at købe en helikopter, og hvormeget den koster at holde. På basis af erfaringer herhjemme fra er det selvfølgelig ikke muligt at svare på spørgsmålene, men da det åbenbart har interesse for mange, har vi fundet et budget i den franske aeroklubs medlemsblad *Aero France*, og det gengiver vi.

Det drejer sig om den franske S.O. Djinn helikopter, der er en såkaldt let helikopter med plads til 2 personer og hvis to-bladede rotor drives af komprimeret luft, der leveres af en turbine anbragt i kroppen. Helikopterens tomvægt er 310 kg.

Tallene, der opgives, er baseret på franske forhold, men beløbene er omsat til danske kroner, regnet efter 2 øre pr. franc.

Faste udgifter

1. *Afskrivning.* Helikopteren med undtagelse af motoren afskrives på 5 år. Man regner med at skulle afskrive 75.000 kr. for kroppen (15 %) og 60.000 kr. for tur-

binen. Det bliver for kroppens (stellet) vedkommende en afskrivning på 15.000 kr. om året.

2. *Forsikring.* Præmierne er meget høje i Frankrig, og mange flyvemaskineejere forsikrer ikke deres luftfartøjer til den fulde værdi. Ganske vist ydes der præmiegodtgørelse, såfremt der ikke har været noget uheld i årets løb. Her må imidlertid regnes med den fulde værdi, idet der dækkes både kasko- og ansvarsforsikringer, og den årlige præmieudgift kommer derfor op på 28.800 kr.

3. *Løn til pilot.* Der skal regnes med en fast månedlig løn på 2.000 kr. eller 24.000 kr. årligt, hvortil kommer et tillæg pr. flyvetime.

4. *Løn til mekaniker.* Een mekaniker kan godt passe to Djinn helikoptere. Den månedlige løn er 1.000 kr.; heraf regnes med halvdelen eller 500 kr., hvilket giver 6.000 kr. om året.

Driftsudgifter

1. *Brændstof.* Forbruget er 100 l/t à 84 øre pr. liter plus et tillæg på 10 % til olie. Det giver en udgift på 92,4 øre pr. flyvetime.

2. *Vedligeholdelse og eftersyn af turbinen.* Man regner med, at turbinen har en levetid på 2.000 timer, i løbet af hvilke den får tre hovedeftersyn.

Afskrivningen af turbinen, hvis værdi er 60.000 kr., bliver således 30 kr. pr. time. Dertil kommer så en udgift på 30.000 kr. til tre hovedeftersyn plus udskiftning af visse enkeltdele, hvad der svarer til 15 kr. pr. time. Samlet udgift pr. time bliver derfor 45 kr.

3. *Vedligeholdelse af stellet.* Til vedligeholdelse og fornyelse af enkelte dele regnes med 14 kr. pr. time.

4. *Timepenge til pilot.* 20 kr. pr. flyvetime.

Som man ser, er det ikke nogen helt billig historie at flyve helikopter, navnlig ikke hvis man kun vil have den til sit eget private forbrug. Beregningen viser, at selv om man bruger sin helikopter 900 timer om året, så koster det over 200 kroner pr. time at flyve med den, og det er jo noget dyrere end at benytte flyvemaskine. Til rejsebrug er luftfartøj af den her nævnte type heller ikke så effektiv som en flyvemaskine. Helikopterens marchfart er ikke mere end 100 km/t (efter fabrikkens opgivelse), og den kan ikke holde sig i luften længere end 1 t 35 m (med 2 personer og radio).

Udgifter pr. flyvetime:

Faste årlige udgifter.	Antal flyvetimer om året		
	300 t.	600 t.	900 t.
Afskrivning	15.000 kr.		
Forsikring	28.800 kr.		
Løn til pilot	24.000 kr.		
Løn til mekaniker	6.000 kr.		
	73.800 kr.	246 kr.	123 kr.
Uden pilot	49.800 kr.	166 kr.	83 kr.
Løbende udgifter pr. flyvetime:			
Brændstof	92,4 kr.		
Vedligeholdelse af motor ..	45 kr.		
Vedligeholdelse af stel	14 kr.		
Timepenge pilot	20 kr.		
	171,4 kr.	171,4	171,4
Uden pilot	151,4 kr.	151,4	151,4
Totalomk. pr. time:			
Med pilot	417,4	294,4	253,4
Uden pilot	317,4	234,4	206,6

BØGER

„Eckener“ af Thor Nielsen, Kindler Verlag. München. 452 sider, pris 14,80 DM.

Eckener, eller måske rettere Dr. Eckener, er et navn, som er kendt af alle, der har haft den mindst smule med flyvning og luftfart at gøre. Når jeg udtrykkeligt fremhæver titlen „dr.“, så er det fordi Eckener gennem hele sin tilværelse holdt fast på sin civile, akademiske titel og aldrig lod sig lokke til at antage en militær grad, skønt man både i kejsertiden, under republikken og under nazistytet prøvede på at titulere ham med kapitan, kommandant el. l.

Hugo Eckener var videnskabsmand, og det var et af tilfældets luner, der på et tidligt tidspunkt førte ham sammen med greve Zeppelin, hvorefter hans skæbne blev beslægtet. Han blev luftskibsføreren, som en hel verden beundrede.

Hugo Eckener gennemgik gymnasiet i Flensborg, hvor hans forældre boede, og studerede derefter filosofi ved universiteterne i München, Berlin og Leipzig. Han skrev sin doktorafhandling over et emne fra den eksperimentelle psykologi og ville have fortsat sin videnskabelige karriere, men et møde med „troldmanden fra Bodensøen“ ændrede hans liv. Han blev fuldstændig indfanget af ideen i det store, stive luftskib, han blev greve Zeppelins hjælper — og han blev den mand — den eneste i verden — der aktivt

var med i luftskibets udvikling fra perioden før 1914, under den 1. verdenskrig og i mellemkrigsårene, hvor luftskibet udvikledes til et brugeligt trafikmiddel, indtil det efter „Hindenburg“s brand i 1937 måtte give op på grund af brintens brandfarlighed.

Alt dette har forfatteren skildret på en måde, der har gjort bogen til et værdigt minde om en af de meget store i luftfartens historie.

★

Luftfartforsikringer af enhver Art overtages af **Dansk Pool** for Luftfartforsikring Central 12.793



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

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer **A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT
Minerva 1112

„BROOMWADE“ Luftkompressor og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

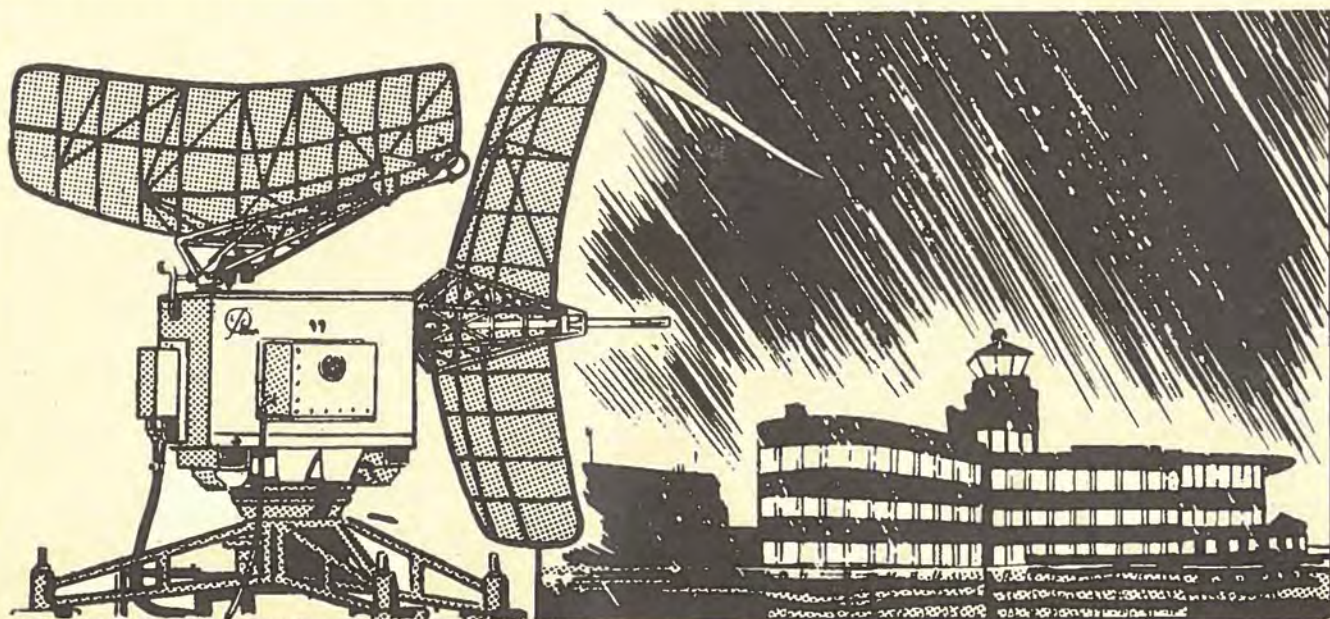
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

GCA LANDINGS SYSTEM MED SPAR PRÆCISIONS INDFLYVNINGS RADAR

EXPORT SALES:

BENDIX INTERNATIONAL DIVISION
BENDIX AVIATION CORPORATION
205 EAST 42ND ST., NEW YORK
REPRÆSENTERET I DANMARK AF
DANAVIA A/S
JENS KOFODSGADE 1
PALÆ 8880 - 7302 - KBH. K.

DEMONSTRERES I KASTRUP LUFTHAVN ONSDAG DEN 1. JUNI 1955



PORTABLE GCA RADAR SPAR UNIT

DE HAVILLAND OTTER

Konstrueret af de Havilland Aircraft of Canada Ltd.

Enmotors transportmaskine til forskellige formål. Udstyret med en 600 hk Pratt & Whitney R. 1340 luftkølet motor med tre-bladet propel. Plads til 9 til 14 personer incl. besætning. Kan anvendes på hjul, ski eller pontoner.

Første flyvning i slutningen af 1951. I produktion. Anvendes af det canadiske og norske luftvåben og civile foretagender i Canada, Norge, Colombia og Philippinerne. Den amerikanske hær har netop bestilt 90 Otter.



De Havilland DHC-3 Otter, som den anvendes af den amerikanske hær. Tegningen er lånt fra »The Aircraft of the World«.

Otter er et højvinget monoplan, helt i metal. Den er beregnet til at operere fra små pladser og er en solid type, som er velegnet til mange forskellige civile og militære formål under forholdsvis primitive forhold.

Data: Spændvidde 17.69 m, længde 12,8 m, højde 3.83 m (på hjul), 4.57 m (pontoner). Tomvægt 1880 kg (hjul), 2080 kg (pontoner), fuldvægt 3450 kg.

Præstationer (hjul): Maximumfart 257 km/t, rejsefart 224 km/t i 1500 m højde, stigevevne ved jorden 5 m/sek., tophøjde 5000 m, største rækkevidde 1690 km og varighed 10,5 timer. Start- og landingsdistance til og fra 15 m højde henh. 320 og 330 m.

Med pontoner er maximumfarten 246 og rejsefarten 206 km/t.



PIAGGIO P. 148

Konstrueret af Piaggio & C., Italien. Enmotors militærskoleflyvemaskine. Udstyret med 190 hk Lycoming O-435-A 6-cylindret motor med vandretliggende cylindre. Constant-speed metalpropel af Piaggio-type. To sæder side ved side med dobbeltstyring, evt. tredje sæde bagved. Bygget helt af metal, fast halehjul-understel.

Anvendes som standard-skolemaskine af det italienske flyvevåben (sammen med Fokker S.11 Instructor, licensbygget som Macchi M.416). Typen, der fløj første gang i 1951, blev bestilt i 100 eksemplarer.

Data: Spændvidde 11.12 m, længde 8.44 m, højde 2.4 m, planareal 18.81 m. Tom-



Den elegante Piaggio P.148 — en moderne militær træningsflyvemaskine.

vægt 876 kg, fuldvægt (som to-sædet, tilladt til kunstflyvning) 1200 kg, som tresædet 1280 kg.

Præstationer (1200 kg fuldvægt): Maximumhastighed 234 km/t, rejsehastighed 204 km/t. Stigetid til 1000 m 3 min. 40 sek. Tophøjde 5000 m. Startstrækning i stille vejr 135 m, landingsstrækning 150 m, landingsfart 80 km/t. Varighed med fulde tanke 4½ time. Rækkevidde 923 km.

Af P. 148 er der udviklet en firesædet rejseflyvemaskine P. 149, der på mange punkter anvender de samme dele som 148. Se FLYV nr. 5 side 85.



TYPENYT

Stout Bushmaster er en moderniseret version af den gamle Ford Trimotor, der nu skal bygges af Hayden Aircraft Corporation. Det er en fragtmaskine med en fuldvægt på 5.7 tons, nyttelast 2.2 tons, rejsehastighed 200 km/t og rækkevidde 840 km.

Republic XF-103 er en delta-jager med cockpit'et ud i eet med kroppens linier, så piloten må bruge periskop for at se ud!

SE-210 Caravelle, den franske jettrafikmaskine med to Rolls-Royce Avon motorer udstyret på bagkroppen og Comet-førerhus, er nu ved at skulle prøveflyves.

Boeing YC-97J, en Stratofreighter forsøgsvis udstyret med fire 6.000 hk Pratt & Whitney T.34 turbinemotorer, foretog sin første flyvning den 19. april.

Boeing KC-135 ordren er nu på 257 stk. **Lockheed TF-104**, udstyret med katapultsæder, som skyder nedad!

North American Sabre produceres nu igen i versionen F-86F, som der er bestilt 500 af, hvoraf de fleste ventes leveret til det tyske luftvåben. Endvidere bygges F-86H som jagerbomber, udstyret med General Electric J73 på godt 4000 kg reaktionskraft.

Morane Saulnier MS 760 Paris er en firesædet udvikling af 755 Fleuret jettræner Beech i USA har fået licensrettigheder og vil sælge den som forretningsfly.

SO.9000 Trident forsøgsflyvemaskinen har fornylig fløjet med overlydshastighed under vandret flyvning. Den er udstyret med to Viper jetmotorer i plantipperne og med en raketmotor i bagkroppen.

English Electric P.1 har foretaget over hundrede prøveflyvninger, hvoraf mange med overlydfart i vandret flyvning.

Hawker Hunter Træneren ventes snart at flyve. Piloterne sidder ved siden af hinanden.

Fiat G.91 er en let jager, for hvilken der skal være afgivet en amerikansk ordre på en antal forsøgseksemplarer.

Bristol 191 er en maritim udvikling af Bristol 173 helikopteren. Den har to Leonides Major motorer med 4-bladede rotor og kortere krop, så den kan anvendes på hangarskibe.

McDonnell XF-88B, der er udstyret med Allison T 38 turbinemotorer med propel foruden to jetmotorer, har opnået overlydshastighed.

McDonnell XV-1 (se nr. 4 side 71) konvertiplanet har nu foretaget vellykkede prøveflyvninger både i lodret og vandret flyvning med overgang fra den ene tilstand til den anden.

P.16 er den første schweiziske jetjager, som var i luften første gang den 28. april. Den er udstyret med Armstrong Siddeley Sapphire motor.

Bøger

D. Leslie & G. Adamski: Flyvende Tallerkener er landet. — De unges Forlag, 264 sider, 8 sider illustrationer. Pris kr. 13.50. Oversat af K. & P. Hoffmann.

I bogens første og største del behandler Leslie en masse iagttagelser gennem århundreder af fænomener, der svarer til vore dages „flyvende tallerkener“, og han har bl. a. fundet en del i den retning i gammel indisk og keltisk litteratur. I anden del beretter amatørastronomen Adamski om nogle møder, han hævder at have haft med flyvende tallerkener, der skal være landet i USA, og som siges at komme fra Venus. Om man så tror ham og hans vidner på deres beretning bliver en sag, som hver enkelt selv må tage stilling til.

Vær med i FLYVELOTTERIET's store slutspurt! Vi må have helt udsolgt igen



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.

MOTORFLYVEADET

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

SVÆVEFLYVEADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFlyVEADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Aeroklubbens generalforsamling

KDA's generalforsamling den 19. april på Hotel d'Angleterre havde kun samlet få medlemmer. Formanden, direktør Hjalmar Ibsen, aflagde årsberetningen, som vi brugte et resumé af i sidste nummer. Redaktør Poul Westphall henstillede, at man gjorde en propagandaindsats blandt skoleungdommen. Beretningen blev derpå godkendt. Kasseren, civilingeniør Leif Prytz, knyttede enkelte kommentarer til det udsendte regnskab, som derpå blev godkendt, ligesom der blev meddelt bestyrelsen decharge.

Der var ikke fremsat forslag til behandling. De tre afgående medlemmer af hovedbestyrelsen, ingeniør Prytz, direktør Sylvest Jensen og oberstløjtnant Michael Hansen, samt revisorerne Iver H. Iversen og Sv. Abel Hansen blev enstemmigt genvalgt.

Til slut rettede formanden en tak til medlemmer, institutioner, pressen og privatpersoner, som havde vist KDA velvilje i det forløbne år.

Generalforsamlingen varede knap en time. Derefter blev der vist en udmærket SAS-farvefilm „Klar til start“, som fortæller om det store forberedende arbejde, der ligger bag en flyvning med en moderne trafikflyvemaskine.

Nye medlemmer

Mogens Raymond Jensen.
Omnibuschauffør Preben Landler.
Kontorassistent Betty Nymand.
Boghandler Fl. Schou.

Runde fødselsdage

Fabrikant Ib Krøyer Christensen, Solledøvej 25, Holte. 50 år den 17. juni.

Tandtekniker Leo Kæraa, Banegårdsplads 8, Århus. 50 år den 18. juni.

Overingeniør C. Holtermann, Amaliegade 28, 4., K. 85 år den 20. juni.

Grosserer, Konsul A. P. Botred, Nørrevoldgade 16, K. 60 år den 20. juni.

Direktør Johs. F. la Cour, Pinstrup. 75 år den 21. juni.

Nye bøger i biblioteket

L. Sundström: *Hobby Boken 1955*.
Modelflyg Sport 1949—53.

Husk

at aeroklubbens og de tilsluttede klubbers medlemmer har 10 % rabat på alle SAS's indenlandske ruter. Rekvitionen på denne rabat fås ved henvendelse til aeroklubbens kontor.

Ny »Air Touring Guide to Europe«

Denne nyttige håndbog, som er uundværlig for motorflyvere, er udkommet i udgave 1955. Den kan fås ved henvendelse til aeroklubbens kontor (skriftligt, telefonisk eller ved personlig henvendelse) og koster 12 kr. Den har hidtil kun kostet 10 kr., men Royal Aero Club har forhøjet prisen med 2 sh. 6 d., og derfor er prisen i Danmark kommet op på 12 kr. Men den er pengene værd, fordi den indeholder en mængde praktiske oplysninger om alle de flyvepladser i Europa, som kan benyttes af privatflyvere.

Nordisk motorflyvekonkurrence

Den finske aeroklub har meddelt, at dette års Nordiske Motorflyvekonkurrence vil finde sted i Finland den 3. og 4. september.

Indendørs DM afgjort

Danmarksmesterskabet med indendørs modeller blev afgjort ved en konkurrence den 15. maj. Civiling. Bendt E. R. Jensen blev mester for 4. gang og vandt dermed KDA's vandrepokal til ejendom. Selv om han ingen konkurrence havde, fløj han dog alle tre flyvninger over sin hidtidige rekord, tog c-diplom og satte ny rekord med 8 min. 22 sek.

KALENDER 1955

15/6. Flyvelotteriet slutter.

10—19/6. Luftfartsudstilling i Paris.

17-24/6. FAI-kongres i Paris.

1—6/8. International astronautisk kongres (København).

Svæveflyvning

26/6—10/7. Franske mesterskaber St. Yan.

3—16/7. Danmarksmesterskab. Vandel.

17/7—14/8. Svæveflyveskole (Vandel).

30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

12/6. 3. distriktskonkurrence for linestyrede.

15/6. Forsinket frist for sommerlejr.

1—3/7. VM linestyrt. Paris, Frankrig.

1—6/8. Sommerlejr i Vandel.

21/8. Finale i distriktskonk. for linestyrede.

22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.

27-28/8. VM med svævemodeller, Tyskland.

3—4/9. VM med fritflyvende motormodeller (U.S.A. i Tyskland).

4/9. DM for linestyrede (København).

18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.

2/10. Sydsjællands Cup.

16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.

31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Årsrekordår og holdturnering slutter.

Udvekslingen med U.S.A., Canada og Holland

På grundlag af indsendte ansøgninger og en mundtlig prøve er nedennævnte blevet udtaget som deltagere i sommerens udvekslingsrejser:

U. S. A.

Jørgen Kane Hansen, Modelflyveklubben Agaton, Aarhus.

Tonni S. Andersen, Modelflyveklubben Swift, Viborg.

Preben Sylvest Jensen, Birkerød Flyveklub, Birkerød.

Kai Møller Sørensen, Svæveflyveklubben Aviator, Ålborg.

Erik Nielsen, Flyveklubben for Nykøbing Sj., Nykøbing Sj.

Disse fem unge skal til Amerika. Holdet bliver af det amerikanske luftvåben fløjet fra København via Frankfurt til Washington. Derfra flyves til Californien, hvor der ferieres en halv snes dage, og så går hjemrejsen med flyvemaskine til New York og derfra via Nordatlanten til København. Afrejsedatoen fra København bliver den 23. juli. Hjemkomsten til København vil finde sted den 16. august. Som civil leder medfølger civilingeniør Per Bach.

CANADA

Holdet, som er udtaget til Canada-rejsen, består af:

Søren Uffe Friis Hansen, Aarhus Svæveflyveklub, Aarhus.

Stener Thuc Hansen, Hølstebro-Struer Svæveflyveklub, Hølstebro.

Canada-holdet skal med skib via Esbjerg til London, hvor det bliver afhentet af en af det canadiske flyvevåbens transportflyvemaskiner, som fører dem til Montreal.

HOLLAND

Det udtagne hold til Holland består af: Poul Mogensen, Modelflyveklubben Aviator, Ålborg.

Hans Frederik Nielsen, Modelflyveklubben Ikaros, Haslev.

De to deltagere vil blive fløjet fra København til Holland og vil også blive fløjet fra Holland til København. Nærmere om tidspunktet for rejsen foreligger endnu ikke.

Alle nærmere enkeltheder vedrørende påklædning, bagage, visum m.m. vil tilgå rejse-deltagerne direkte fra KDA.

Motorflyvernes flyvedagskonkurrencer

Årets flyvedagskonkurrencer for motorflyverne finder sted den 25.—26. juni på Herning flyveplads med start- og landingskonkurrencer lørdag kl. 1600. Der flyves efter samme propositioner som ifjor, og motorflyverne kan rekvirere disse fra deres klubber. Anmeldelse til konkurrencerne skal sendes til KDA senest den 15. juni.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weisbaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

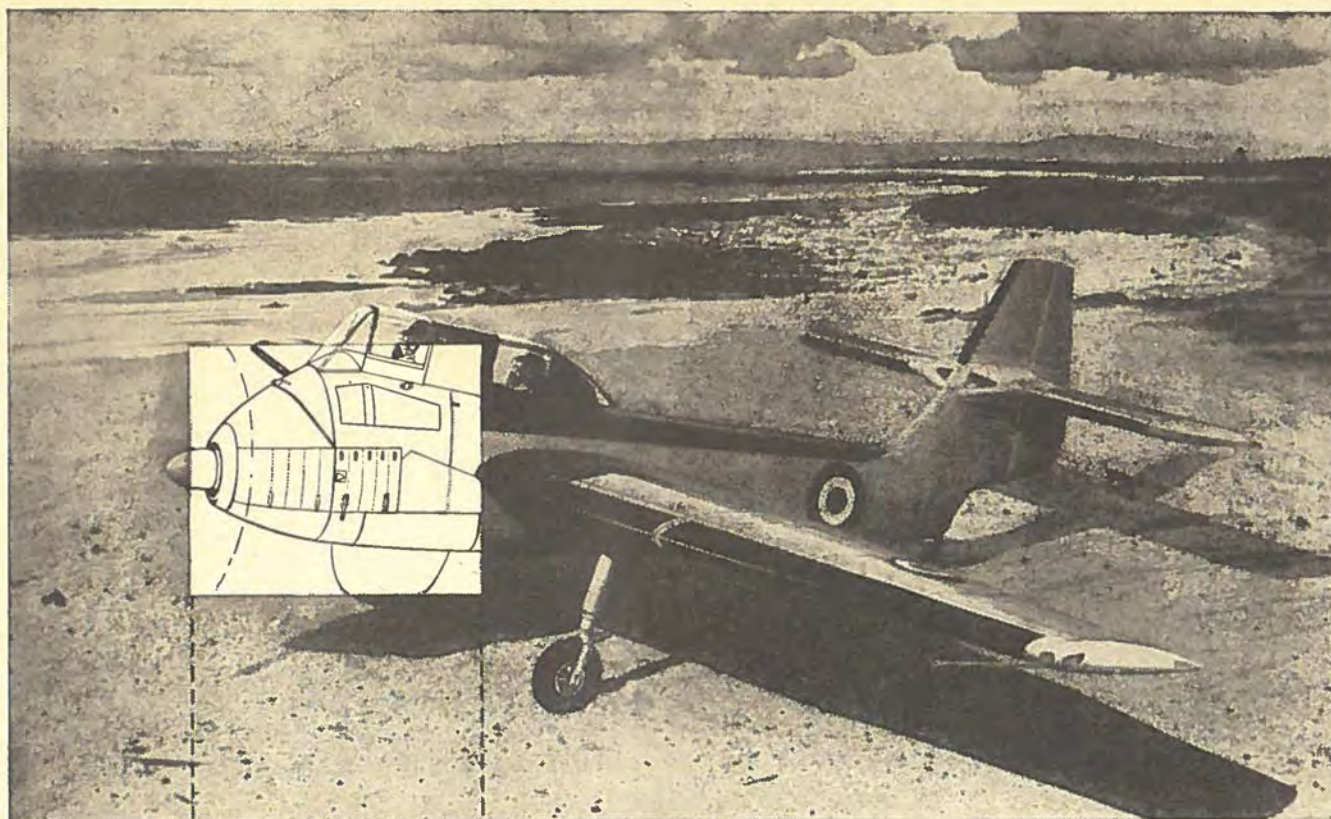
Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



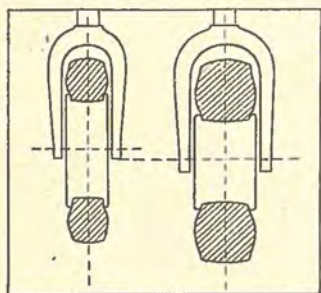
ROLLS-ROYCE AERO ENGINES LEAD THE WORLD

*The only propeller turbine engined
airliners in service in the world
are powered by Rolls-Royce.*

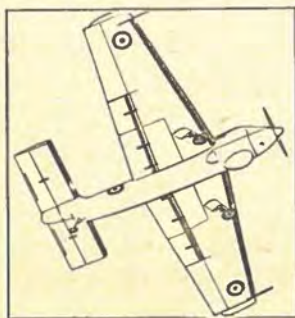
Sandbane – Seamew basis



Konstruktionens enkelhed sikrer enkel vedligeholdelse, økonomi i anskaffelsespris, i brug af reservedele og arbejdskraft. De aftagelige rammer gør udskiftningen af reservedele lettere.



SEAMEW's hjul kan let udskiftes med dæk i forskellige størrelser, alt efter overfladeforholdene på stedet, hvorfra den opererer.



Det store vingearreal er medvirkende til den meget lave stalling og landingshastighed. SEAMEW behøver kun en startbane af minimumslængde i tilfælde af nødlanding eller landing på hangarskib.

Seamew — en stærk økonomisk undervandsbådsjager anvendelig i al slags vejr. Luftbåren på et øjeblik fra en hvilken som helst i hast konstrueret startbane — eller bare et stykke strandbred — kan SEAMEW foretage maritim eftersøgning med moderne radarudstyr og bruge en række forskellige våben med dræbende virkning for øje. Dens store manøvredegtighed, lave stallinghastighed og påmonterede støddæmpende landingsstel sætter SEAMEW i stand til at lande igen i sikkerhed efter operation under vejrforhold, som ville være umulige for andre anti-undervandsbådsmaskiner.

**R. A. F.s KYSTKOMMANDO
skal styrkes med SEAMEW**

— det Britiske forsvars hvidbog.

Konstruktionen godkendt april 1952.

Første flyvning august 1953.

Nu i produktion for
ROYAL AIR FORCE og ROYAL NAVY

Short Brothers & Harland Limited, Queens Island, Belfast, N. Ireland. De første flyvemaskinfabrikanten i verden.



FLYV

28. ÅRGANG

JULI 1955

PRIS 75 ØRE



Tankning i luften udføres rutinemæssigt i meget stor udstrækning af det amerikanske flyvåben, hvorved jetmaskinerne får næsten ubegrænset rækkevidde. Her er en Republic F-84 Thunderjet ved at få kontakt med en Boeing KC-97 tankmaskine.

INDHOLD:

Med FLYV hos flyvemateriale-tjenesten * Jettrænere * Den store rally-sæson * Nyere to-sædede svæveplaner * Viking 0,75 Red Helm motoranmeldelse.

7



ALL WEATHER IS JAVELIN WEATHER

No other all-weather fighter in production today has the development potential of the Gloster Javelin. This big, hard-hitting fighter flies and fights at heights of over 50,000 ft. and at speeds of between 600 and 700 miles an hour. It carries a two man crew because the deadly efficiency of its radar system needs the attention of a full-time expert. Tough, compact and easy to handle the Javelin is a real 'pilot's plane'. No other all-weather fighter has such range, speed or formidable fire power. The Javelin is made by Gloster, who made the first successful jet aircraft. It is in super-priority production for the R.A.F. and has been backed by a substantial American off-shore dollar order. Production is on schedule.

GLOSTER JAVELIN

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD. Gloucester, 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. 7

Juli 1955

28. årgang

TOLD og FLYVNING

INDENFOR flyver kredse er man i øjeblikket fra flere sider i forhandling med toldmyndigheder for at få klarlagt forskellige problemer. Det drejer sig bl. a. om den afgift, som for nogen tid siden blev lagt på legetøj, og som nu af toldmyndighederne fortolkes således, at byggesæt til modelflyvning også skal belastes med denne afgift, fordi man fra toldvæsenets side betragter sådanne byggesæt som hørende under gruppen legetøj. KDA forhandler i øjeblikket med departementet for told- og forbrugsafgifter for at få denne betragtningsmåde ændret, og forhåbentlig lykkes det også at opnå et for modelflyvesporten gunstigt resultat.

Det er også galt med de tovejs radiosæt, som privatflyvemaskinerne efterhånden er tvunget til at anskaffe sig, hvis de da vel at mærke ønsker at flyve frit omkring og ikke vil henvises til at nøjes med en eller anden lille flyveplads et eller andet sted i landet. I øjeblikket fortolker toldmyndighederne afgiftsbestemmelserne således, at der skal betales tilsvarende told og omsætningsafgift for indførsel af disse livsnødvendige tovejs radiosæt, som der betales af almindelige underholdningsradioer og fjernsynsapparater. Forhåbentlig bliver dette forhold også klaret på en for flyvningen tilfredsstillende måde.

Og det samme gælder forøvrigt også indførslen af faldskærme, der i øjeblikket beskattes som andre tekstilvarer. Faldskærmen er et nødvendigt redningsmiddel, og bør ikke afgiftsmæssigt slås i hartkorn med sommerkjoler og gardinstoffer. Men det ordner sig forhåbentlig også nok til alle parter tilfredshed.



Med **FLYV** hos

FLYVEMATERIELTJENESTEN

Lidt om det store tekniske apparat, der skal til for at holde flyvevåbnets maskiner i flyvedygtig stand.

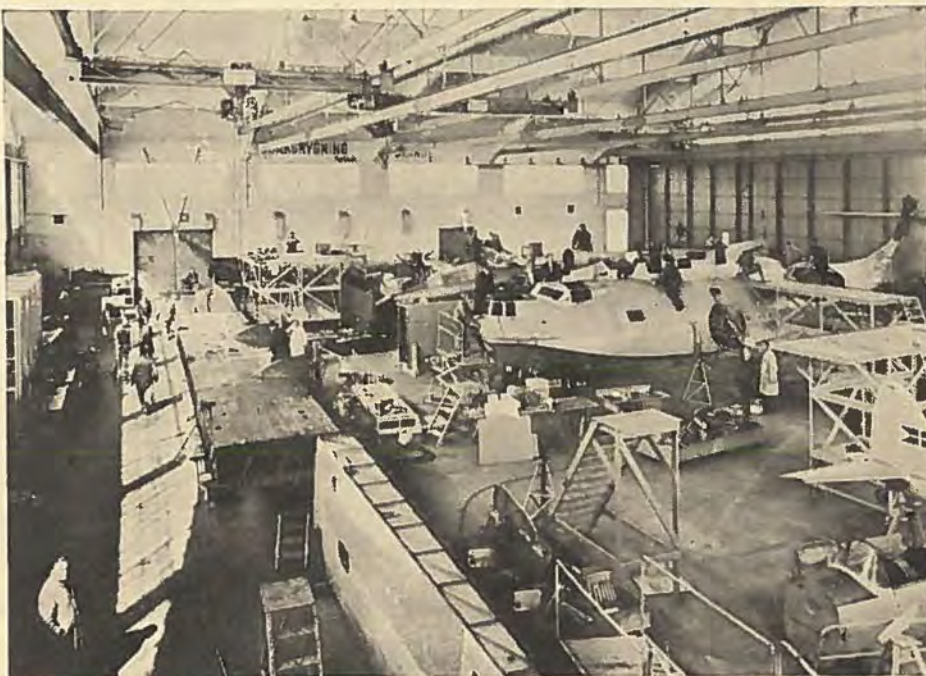
NAR man taler om flyvning, er der en vis tilbøjelighed — især for offentligheden — til at fæstne sig ved flyverne og selve det flyvemæssige, mens man glemmer hele det tekniske apparat bag ved flyvningen. Allerede fra gammel tid har den dygtige og pålidelige flyvemekaniker været en forudsætning for sikker flyvning, og flyveteknikkens udvikling har gjort flyverne stadig mere afhængige af den tekniske tjeneste.

For et par måneder siden kunne vi meddele, at Danmark blandt NATO-landene indtog en særdeles fin stilling med hensyn til udnyttelsen af sit materiel — og det skyldes først og fremmest vore dygtige teknikere.

FLYV har for nylig aflagt besøg hos flyvematerieltjenesten i Værløse for at kunne orientere sine læsere lidt om denne.

Flyvematerieltjenesten er direkte underlagt chefen for flyvevåbnet og opdelt i en ingeniøraftdeling, der beskæftiger sig med flyvetekniske problemer, kontrol, undervisning o.s.v., en forsyningsafdeling, der besørger indkøb eller rekvisition af materiel samt passer det tekniske biblioteksmateriale, en værkstedsafdeling, der leder de civile værksteder, en våbenafdeling, en signalfdeling og en kontraktafdeling.

I flyverkommandoen findes en materielsektion, der planlægger retningslinierne, mens det er flyvematerieltjenestens opgave at udføre disse planer.



Flyvematerieltjenestens store flyvemaskinehal i Værløse, hvor bl. a. en Catalina, Chipmunk og en Harvard er til stort eftersyn.

Flyvmaterieltjenesten blev startet ved oprettelsen af flyvevåbnet i 1950; men allerede et par år før var der oprettet en flyveteknisk tjeneste fælles for Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen. Hæren havde allerede et selvstændigt grundlag herfor, der blev suppleret med personel fra søværnet.

Opbygningen efter krigen

Noget af det første, man gjorde, var at tage fat på en langt mere omfattende uddannelse af flyvemekanikere — i stedet for hold på ca. 40 drejede det sig om 250 — og det har i høj grad betalt sig.

Det tekniske eftersyn af materiellet foregår i tre trin: Dels hos eskadrillerne, der foretager daglige samt visse periodiske eftersyn, dels på stationerne, hvis værksteder har mere specialværktøj, og som foretager periodiske eftersyn og lidt større reparationer, samt endelig hos de civile værksteder, der i øjeblikket findes i Værløse, Karpur og Ålborg. Disse civile værksteder foretager hovedeftersyn samt store genopbygninger f. eks. efter mavelandinger.

Eskadrille- og stationsværkstederne står til rådighed henholdsvis for eskadrille- og stationscheferne, som bestemmer, hvornår det forskellige arbejde skal udføres, mens flyvmaterieltjenesten bestemmer, hvordan det rent fagligt skal gøres.

De centrale værksteder er derimod helt under flyvmaterieltjenesten, og deres arbejde kan derfor tilrettelægges helt ud fra tekniske og økonomiske synspunkter, mens militære hensyn må være fremherskende på de to andre trin.

Høj kvalitet nødvendig

I de fleste andre lande findes der for øvrigt et fjerde trin, nemlig fabrikkerne, som man i betydelig grad kan støtte sig til. Det kan vi ikke, og derfor må flyvmaterieltjenesten bestræbe sig på at holde en meget høj kvalitet. I modsætning til de fleste andre lande kræves det af alle vore mekanikere, at de er faguddannede, og der er ansat mange ingeniører, heraf et stort antal civilingeniører.

Om man stadig kan fastholde kravet til faguddannelsen, må fremtiden vise, for tilgangen er ikke tilstrækkelig, selv om der er mange gode muligheder for disse håndværkere. Også på ingeniørfeltet kan det være svært at konkurrere med civile erhverv. Flyvmaterieltjenesten har iøvrigt haft glæde af en særlig ordning, hvorefter polyteknikerne kan aftjene deres værnepligt ved flyvmaterieltjenesten og fortrinsvis udføre teknisk arbejde. Herunder lærer man hinanden at kende, og en del bliver bagefter civilt ansat, især de egentlig flyveinteresserede, som man altid sætter pris på.

Inden for flyvmaterieltjenesten er der en lang række specialiteter, og hidtil har man måttet lade sig nøje med at have en specialist til hvert af disse områder, selv om man gerne ville have to.

Flyvmaterieltjenestens chef er oberst P. Orm Hansen, der kom ind som ingeniør i marinens flyvevæsen den 1.1.1930, og som således for et halvt år siden kunne fejre 25 års jubilæum. Under nyordningen får flyvmaterieltjenestens chef rang af oberst, selv om han ikke har en egentlig militær uddannelse. Obersten udtalte på vor forespørgsel, at han ikke havde følt dette unaturligt, og at han egentlig fandt, at hele det tekniske personel burde have militære grader. Selv om de bruger regnestokke som våben i ste-



Chefen for flyvmaterieltjenesten, oberst P. Orm Hansen.

det for geværer, er de dog lige vigtige for krigsførelsen!

Lederen af de civile værksteder er afdelingsingeniør A. E. Klem, hjulpet af ingeniør Svend Hansen i Værløse og ingeniør Agård ved de jyske værksteder. Afdelingsingeniør E. Hesselberg er leder af ingeniøraftdelingen for flyveteknik, afdelingsingeniør S. A. Jænsen af forsyningsafdelingen, ingeniør L. Prytz af kontraktafdelingen, ingeniør J. Thykier af signalfdelingen og oberstløjtnant E. F. von Holck af våbenafdelingen.

Værkstederne i Værløse

Under en rundgang på værkstederne i Værløse havde vi lejlighed til at se det store flyvemaskinværksted, hvor der stod Catalina, Harvard, Chipmunk og Firefly på forskellige stadier af eftersyn. I tilslutning til den store hal findes talrige specialværksteder. Alle er lyse, tiltalende, moderne lokaler — og der var endda musik til arbejdet. En afdeling, der får stadig mindre betydning, er snedkerværkstedet, men også propelfdelingen forsvinder måske engang, selv om der nok i en tid endnu vil anvendes propeldrevne maskiner til visse formål.

Da vi i sin tid fik de første Gloster Meteor-jagere, måtte Derwent-motorerne sendes til Rolls-Royce for eftersyn. Nu udføres arbejdet 100 % på det nye store motorværksted. Her demonteres motorerne først, og alle delene renses efter alle kunstens regler, hvorpå jagten på revner og andre fejl går ind med alle mulige midler, endda med ultralyd. Til slut monteres de igen i en tredje afdeling.

Motorværkstedets kapacitet udnyttes i øjeblikket ikke fuldstændigt, fordi de amerikanske jetmotorer får deres hovedeftersyn hos KLM i Holland som led i NATO-samarbejdet.

På den anden side har flyvmaterieltjenesten ikke kapacitet nok til at klare alt materiellet selv, men benytter både SAS-flyveværft og Skandinavisk Aero-Industri. Mens vi får nogle af motorerne efterset hos KLM, har SAS jo »til gengæld« udført og udfører stadig en del arbejde på andre NATO-landes flyvemaskiner.

Det har været et stort arbejde at opbygge et motorværksted for jetmotorer, og meget nyt har måttet læres. Men på den anden side kan danske teknikere og arbejdere gøre det fuldt ud lige så godt, som man kan i andre lande.

De mange forskellige typer

Hen på året vil flyvmaterieltjenesten få en ny flyvemaskinetype og en ny motortype at beskæftige sig med, når Hawker Hunter-jagerne begynder at komme. Det er iøvrigt altid et problem i et lille land, at man som regel har for mange typer i relativt små antal at arbejde med. Nogle af de typer, vi har haft herhjemme efter krigen, er jo gledet ud, f. eks. Percival Proctor, KZ III og nu KZ II-T, Supermarine Sea Otter,

Airspeed Oxford og den enlige Boeing B-17, mens f.eks. Supermarine Spitfire vel også snart udgår; men alligevel er der et relativt stort typeantal at holde i gang, hvad der naturligvis er uheldigt, set fra et teknisk standpunkt.

Nye og stadig mere indviklede typer kommer til, og opgaverne vokser stadig; men flyvmaterieltjenesten bestræber sig for at vokse med opgaverne. I et flyvevåben må teknikken vel nok også sættes endnu højere end i de andre våben, ellers vil det hævne sig. Forhåbentlig vil der på rette sted være forståelse herfor fremover.

P. W.

Radar-demonstration i Kastrup

MENS Københavns lufthavn i Kastrup stadig er uden radaranlæg — en bevilling hertil er dog under behandling af finansudvalget — blev et forholdsvis billigt og enkelt system demonstreret derude den 1. og 2. juni for henholdsvis civile og militære sagskyndige.

Som nævnt i sidste nummer drejede det sig om Bendix International's »SPAR«-system, som er en transportabel indflyvningsradar. Til demonstrationen var den kørt ud ved siden af bane 22.

Det hele rummes i en transportvogn med påhængsvogn og kan stilles op og gøres klar på 6 arbejdstimer, mens det kan skiftes om til en anden bane på godt 10 minutter. Det kan anbringes indtil 300 m til siden for banens midterlinie og 600 til 3000 m fra landingspunktet.

Det betjenes af en enkelt mand, som på sin radarskærm, der rummes i den lukkede og mørke transportvogn, for oven har billedet set fra siden med glidebanen angivet, mens han for neden har billedet fra oven med indflyvningsretningen. Lodrette linier angiver afstanden.

Demonstrationen var arrangeret af civilingeniør Mogens Hartung fra Danavia, der repræsenterer Bendix her i landet.

På den første demonstrationsdag blev flere forskellige maskiner »talt ned«, bl.a. luftfartsvæsenets Avro Anson OY-EVA, med luftfartskontrollørerne Dalshof og Bentzen ombord.

Efter en mislykket indledning blev EVA — eller Victor Alfa, som den hedder i radiosproget — gentagne gange talt ned, og de ombordværende var meget imponeret over systemets store præcision.

Det blev demonstreret af ingeniørerne R. S. Finke og F. Marsden, der som bevis på systemets robusthed anførte, at der ikke havde været noget vrøvl med det trods en ikke lige blid transport fra Helsingfors over Stockholm og Oslo.

En sådan SPAR-radar koster ca. 53.000 dollars eller ca. 370.000 kr. og anses for velegnet som supplement til ILS-systemet på en stor lufthavn eller som selvstændigt system på mindre.

Det man imidlertid først og fremmest savner i Kastrup, er en surveillance- eller over sigtsradar, der sætter flyveledelsen i stand til at overvåge maskinernes positioner i en passende afstand fra lufthavnen, og det håber man snart at få bevilling til.

JETTRÆNERE

En oversigt over jetdrevne træningsflyvemaskiner, der bliver stadig mere aktuelle.

Type	Antal motorer	Reaktionskraft kg	Spv. m	Længde m	Planareal m ²	Tomvægt kg	Fuldvægt kg	Max. fart km/t	Rækkevidde km
Caproni F. 5	1	150	7.9	6.6	10.0	470	750	390	—
SIPA Minijet	1	160	7.2	5.1	8.9	430	759	400	550
SIPA S-300	1	160	8.0	6.7	—	525	880	360	—
Cessna T-37	2	800	10.0	8.3	—	—	2540	565	1300
Jet Provost	1	745	10.7	9.6	20.5	—	2700	520	—
MS Fleuret	2	800	9.6	9.7	18.0	1905	2650	720	—
Fouga Magister	2	800	11.3	9.8	17.3	2100	2870	700	1200
Hispano 200-R1	2	800	10.4	8.9	17.4	1446	3212	652	1700
Lockheed T-33A	1	2040	11.9	11.5	—	3670	5432	960	—
DH Vampire	1	1500	11.6	10.6	28.2	—	5950	864	—
Fokker S-14	1	2270	12.0	13.3	31.8	3970	5550	831	910
Fiat G. 82	1	2270	11.8	12.9	25.1	4400	7000	910	1600

EFTERHANDEN som man for nogle år siden gik over til at anvende jetdrevne militære flyvemaskiner, blev det nødvendigt at bygge jetdrevne træningsmaskiner, som regel to-sædede versioner af jagerne. Særlig bekendt er her typer som Gloster Meteor 7, Lockheed T-33A, der er en træningsversion af Shooting Star, samt de Havilland Vampire's træningsversion. Af de nye jager bygges der i mange tilfælde to-sædede udgaver til omskolingen.

Men den tanke er jo nærliggende også at lade den tidligere træning foregå på jetdrevne typer. Hvorvidt det er bedst at begynde med en propeldreven type for derpå at gå over til den jetdrevne overgangstype eller man skal lade al skolen fra første færd ske på jetfly, ja herom er meningene delte.

Men rundt om i landene skyder der nye træningstyper frem, beregnet både til elementær skoling og til viderekommen. Lad os kigge på nogle af dem:

Caproni F.5 er en lille, let italiensk træner, forsynet med en 150 kg Turboméca Palas motor. Den er bygget af træ, har to sæder bag hinanden, er lavvinget og forsynet med optrækkeligt næsehjulunderstel, der betjenes med håndkraft. Luften suges ind i kroppens sider, og udstødningen foregår under kroppen. Stigehastigheden er 6 m/sek. ved jorden. Den starter på 280 m og lander på 240 m og kan således anvende små pladser.

SIPA 200 Minijet er en fransk type i samme lette klasse. Den er udformet som en miniature-Vampire med halebomme. Den anvender en Palas II. Den har fløjet i over 3 år. Minijet er bygget helt i metal, har sæderne side ved side, optrækkeligt næsehjulunderstel, indsugning i planrødderne og udstødning bagud af kroppen. Den kan forsynes med tiptanke. Rejsefarten i 1000 m er 360 km/t, stigevevne ved jorden 5,75 m/sek., topøjde 8 km, startstrækning 300 m.

SIPA-300 er resultatet af en konkurrence om en jettræner til den franske sportsflyvning. Den er udstyret med Turboméca Palas, anbragt forneden i forkroppen med indsugning i planrødderne og udstødning lige bag planet. Der er plads til to personer i tandem. Rejsehastigheden er 310 km/t, flyvetiden 1 time 20 minutter.

Om man vil anvende så små og lette maskiner til militær træningsbrug, er vel tvivlsomt — de er jo vægtnæssig i klasse med små to-sædede privatflyvemaskiner. De fleste nu anvendte elementære trænere er tungere. Alligevel er der et ret kraftigt spring op til de næste.

Cessna XT-37, der foretog sin første flyvning i oktober 1954, er ikke beregnet til elementær træning, men til overgangsbrug. Den har to Continental J69, d.v.s. licensbyggede Turboméca Marboré. Det er en lavvinget type med to sæder side ved side og katapultsæder. Optrækkeligt næsehjulunderstel. Billede: se FLYV nr. 1/55 side 13.

Hunting Percival P. 84 Jet Provost er en jetversion af Provost, der er RAF's standard-elementærtræner. Den er beregnet som elementær jettræner. Motoren er en Armstrong-Siddeley Viper 101 med indsugning på kropsiderne og udstødning i halen. Cockpit'et er anbragt længere fremme end på Provost og understøttet erstattet af et næsehjulunderstel. Fuldvægten er noget større end Provost's 2000 kg. Stallingfarten er 122 km/t, stigevevne ved jorden 12,8 m/sek., startstrækning til 15 m højde er 600 m.

Morane Saulnier MS 755 Fleuret betegnes som en jager-træner. Den har også to Marboré, anbragt i kropsiderne med luftindsugning i planrødderne. Piloterne sidder ved siden af hinanden i en trykkabine, men i stedet for katapultsæde har de en lem i gulvet, som de kan hoppe ud igennem. Den er helt af metal, bevæbnet med 7,5 mm maskingeværer i næsen og kan tage et par små bomber eller raketter. Den kan lastes til 3050 kg, stiger normalt lastet 17 m/sek. ved jorden, har 12 km topøjde, letter på 400 m og passerer 15 m højde efter 735 m. Der findes også en 4-sædet version MS 760.

Fouga CM 170R Magister i samme klasse og med samme motorer, helt af metal, har sæderne i tandem, samme bevæbning og enten v-formet eller normalt haleparti. Fouga har som bekendt bygget flere andre lette jettyper, Midjet, Sylphe og Gemeaux, baseret på sine svæveplanskonstruktioner og har således en del erfaring. Rækkevidden er med tiptanke. Den stiger 17 m/sek. og star-

Fra oven den nye SIPA-300, MS 755 Fleuret, Fouga Magister, SIPA 200 Minijet, Hunting Percival Jet Provost, Fiat G. 82 og Caproni F.5.



ter til 15 m på 580 m. Den er i produktion.

Hispano HA-200-R1, også kaldet XE-14, er et projekt til en tosedet overgangstræningstype, som spanierne arbejder med. Den er lavvinget, har sæder i tandem og udstyres med to Turboméca Marboré II motorer.

Lockheed T-33A er vel den hidtil mest anvendte jettræner og er medtaget for sammenligningens skyld. Se iøvrigt Typenyt nr. 4/1955.

Af denne har Lockheed nu sat en udvikling i produktion, kaldet T2V-1, der er bestilt til flåden. Den kan udstyres med motorer på 2770 eller 3290 kg reaktionskraft, har en startvægt på 1440 kg og en topfart på 960 km/t. Den har slots samt er som første amerikanske produktionsfly forsynet med kontrol af grænselaget, idet der blæses komprimeret luft over den bageste del af planet, hvorved stallingsfarten nedsættes til 156 km/t.

De Havilland 115 Vampire Trainer er i anvendelse i 14 lande og stadig i produktion og er medtaget for sammenligningens skyld. Fuldvægten er med tiptanke (normalt ellers 5130 kg).

Fokker S.14 Mach-Trainer er også en videregående træner, forsynet med Rolls-Royce Nene-motor (prototypen med Derwent). Her sidder man side ved side som i lidt over halvdelen af jettrænerne. Den er helt i metal, har næschjulunderstel, luftindsugning i næsen og udstødning i halen. Den rejser i 9 km højde med 620 km/t, staller med flaps ved 145, stiger ved jorden med 27,5 m/sek., starter til 15 m på 730 m og har en flyvetid ved 480 km/t på 1.70 timer. Den bygges også i Brasilien.

Fiat G-82 er den tungeste af de egentlige jettræner. Den har en Rolls-Royce Nene med luftindsugning på kropsiderne og udstødning i halen. G 82 er fra 1954 og udviklet fra G 80 (1951 og 1953). Sæderne er i tandem med katapultsæder. Bevæbningen er to 12,7 mm maskingeværer i næsen foruden bomber og raketter. Den normale fuldvægt er 6250 kg. Rækkevidden er med tiptanke og uden reserver. Maximumfarten gælder i 3000 m. I 6000 m skal den have opnået over 1025 km/t.

Japan vil også i gang med jettræner og man har udarbejdet fem projekter. Fuji FJT-2 er baseret på Beech Mentor, ligesom Jet Provost på Provost. Den er forsynet med en 410 kg Continental Marbore. Fuji FJT-51 har pilformet plan og 2090 kg Allison J33 motor. Mitsubishi JTM-1 har en 1000 kg JO-1 jetmotor, Shin Meiwa KJT-1 kan enten have en Allison J33 eller to Marboré, og Kawasaki KAT-2 ligner Cessna T-37 og har to Marboré motorer.

En annonce

vedrørende køb, salg eller stillinger indenfor flyvningen giver altid resultat i FLYV.

☆

Billet mrk.-annoncer ekspederes uden ekstra gebyr.

Den store rally-sæson

Danske privatflyvere i mange lande

LE ZOUTE

Det ser ud til at blive en rally-sæson uden lige. Det er faktisk svært at holde overblik over de mange muligheder, for snart dukker der et nyt op i kalenderen, og snart aflyses et andet.

Den 21.—23. maj var der rally i Le Zoute, et kendt badebad i Belgien.

Der deltog 44 flyvemaskiner fra Belgien, Frankrig, England, Luxemburg, Schweiz, Holland og Danmark. Fra dansk side deltog grosserer A. Strange-Hansen, baron M. Wedel-Wedellsborg og Erik Søby Jensen.

Der var ankomstk konkurrence og i forbindelse hermed en lille præcisionsflyvning, hvor man skulle flyve fra Brügg, passere forskellige berømte klokkeårne og observere mærker på jorden.

Flyveklubben i Zoute havde lavet et glimrende arrangement. Det er en forholdsvis ny klub, der både har lokale på flyvepladsen og inde i byen. Det hele blev naturligvis ikke dårligere af, at det var pragtfuldt vejr hele tiden.

ILSY

Selv om det ikke var et rally, var der dog også danske flyvere, der fløj til Holland for at se det store ILSY-flyvestævne i Ypenburg anden pinsedag. Det var også en stor succes, og der var meget interessant at se på.

Kristianstad

Med ret kort varsel var der kommet invitation fra Kristianstads Flygklub i Sverige til en navigations- og mållandingskonkurrence på Rinkaby flyveplads den 28.—29. maj. Hertil meldte der sig fra dansk side kun en maskine, der blev ført af dyrlæge Finn Nielsen fra Bornholm.

Angers

Næste rally fandt sted den 4.—5. juni i Angers i Vestfrankrig. I forbindelse hermed var der en konkurrence, hvor man fik points for at lande i forskellige lufthavne, og hvor man skulle ankomme til Ankers kl. 15 om lørdagen. I denne konkurrence blev fabrikant Juul Thomsen fra Århus nr. 4 og næstbedste ndlanding. Nr. 1 var franskmænden R. Cachon, der fløj Noreerin, nr. 2 englænderen Grimston og nr. 3 franskmænden Cornu. Bedste ndlanding ifjor, grosserer A. Strange-Hansen, blev ligesom de øvrige danske deltagere hindret i at nå rettidigt frem. Strange-Hansen var startet fredag kl. 7 fra Kastrup og fløj over Jönköping, Göteborg, Esbjerg og Bremen til Amsterdam. Om lørdagen måtte han så sammen med bagermester van Hauen og grossererne Nygaard Jensen og Fahrner vente i Le Zoute.

Selve rally'et omfattede de sædvanlige middage, frokoster og udflygt. Der var dog ikke gjort så meget ud af det, som man er vant til. Således var hotellerne ikke lige gode, og der var lang ventetid på benzin.

Der deltog ikke mindre end 68 maskiner fra Frankrig, Schweiz, Belgien, Luxemburg, England, Holland og Danmark.

Strange-Hansen og van Hauen fortsatte fra dette rally til det store Rally Paris, som vi skal omtale nærmere i næste nummer, mens de to andre maskiner fløj hjem direkte.

Blandt deltagerne i Borås var også den kendte svenske privatflyver Gösta Fraenckel, som den 20. juli fylder 70 år. Hjerter til lykke!



Borås

Den 11.—12. juni afholdt Borås Flygklub et „flygartriff“, hvori der deltog ca. 20 svenske og 11 danske privatflyvemaskiner, mens nordmændene ikke havde efterkommet indbydelsen. De danske maskiner kom fortrinsvis fra Sportsflyveklubben samt fra Bornholms Flyveklub og Vejle Flyveklub.

De fleste af de danske maskiner ankom samlet ved godt 17-tiden lørdag eftermiddag. Alle blev indkvarteret samlet på et udmærket hotel, og om aftenen var der en festlig og kammeratlig middag på Stads-hotellet, hvor der var optræden, og gæsterne fik opgaver i form af crepe nylonsokker, et tørklæde, en blyant, en lommebog o.s.v.

Søndag formiddag gik turen igen til Viaredsfältet, der er en flyveplads, som kun består af en ca. 650—700 m lang jævn græsbane. Der var flere tusinde tilskuere til model- og svæveflyvning samt en konkurrence, hvori deltog 35 flyvere. Det var en landingskonkurrence, hvor det gjaldt om at standse nærmest et mærke.

Konkurrencen blev vundet af svenskeren Billy Hulzell, fulgt af Jørgen Müller fra Sportsflyveklubben og Finn Nielsen fra Bornholm.

Ved 17-tiden gik det hjemad. Godsejer Esbjörnsson fra Simmelbergagård 10 km fra Hålsingborg havde budt danskerne på kaffe på hjemmevejen og skyndte sig selv i forvejen med sin Miles Gemini for at sætte vand over. De fleste fulgte indbydelsen, og således sluttede et overmåde vellykket og velarrangeret weekend-rally.

Det var meget nær idealen for et rally: flyveturen ikke for lang og dyr, det hele kan klares på en weekend, det kostede ikke deltagerne meget, og det kan også af værterne arrangeres for rimelige udgifter. Over det hele hvilede en glimrende kammeratlig stemning, og arrangementet, der tjener Borås Flygklub og især hr. Inge Böös til stor ære, vil forhåbentlig danne skole.

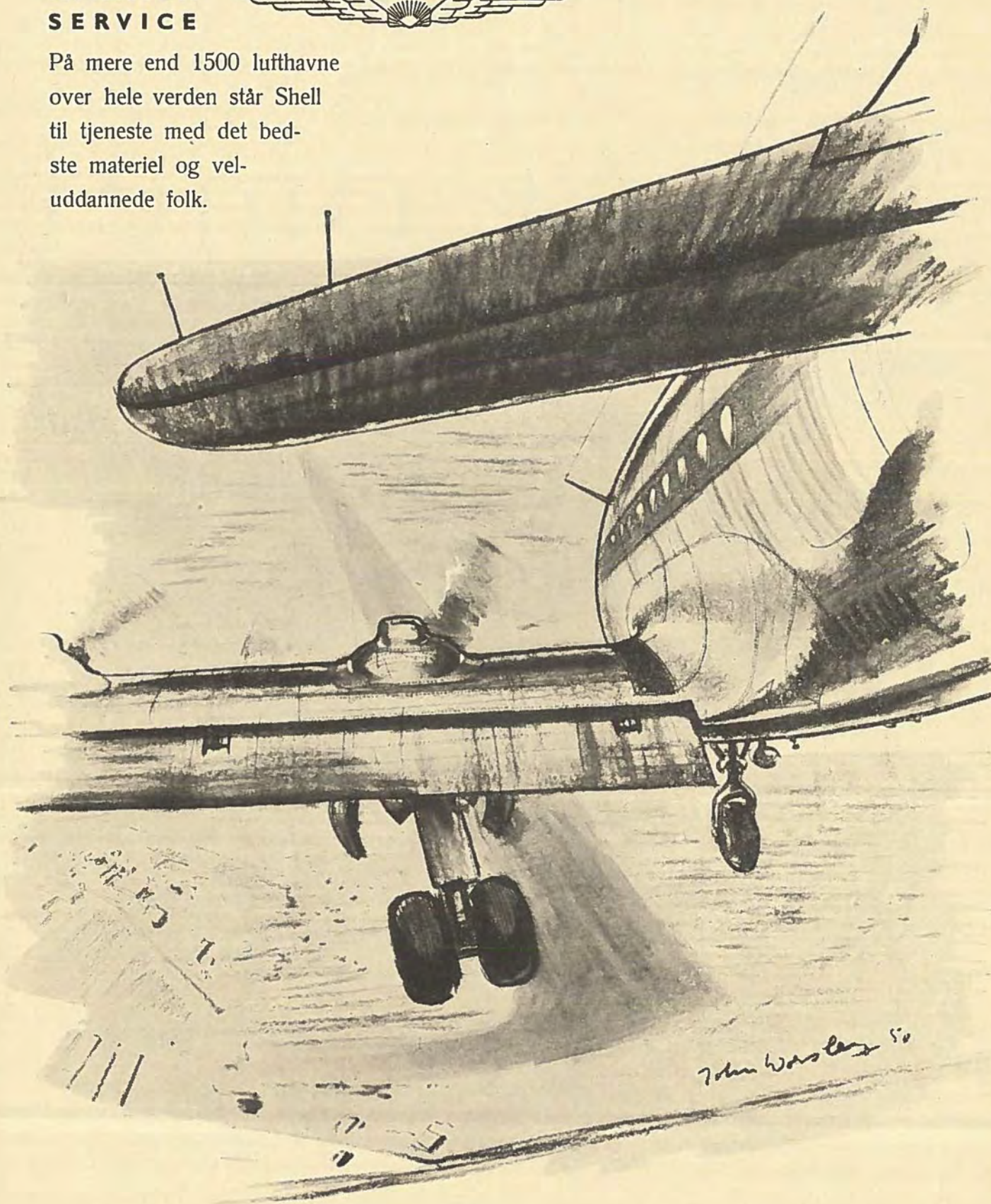
Motorflyvernes Flyvedagskonkurrencer

som skulle have været afholdt i Herning i dagene 25. og 26. juni er blevet udsat indtil videre. Nærmere meddelelse om ny dato for konkurrencernes afholdelse vil tilgå klubberne direkte.

SHELL AVIATION SERVICE



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.

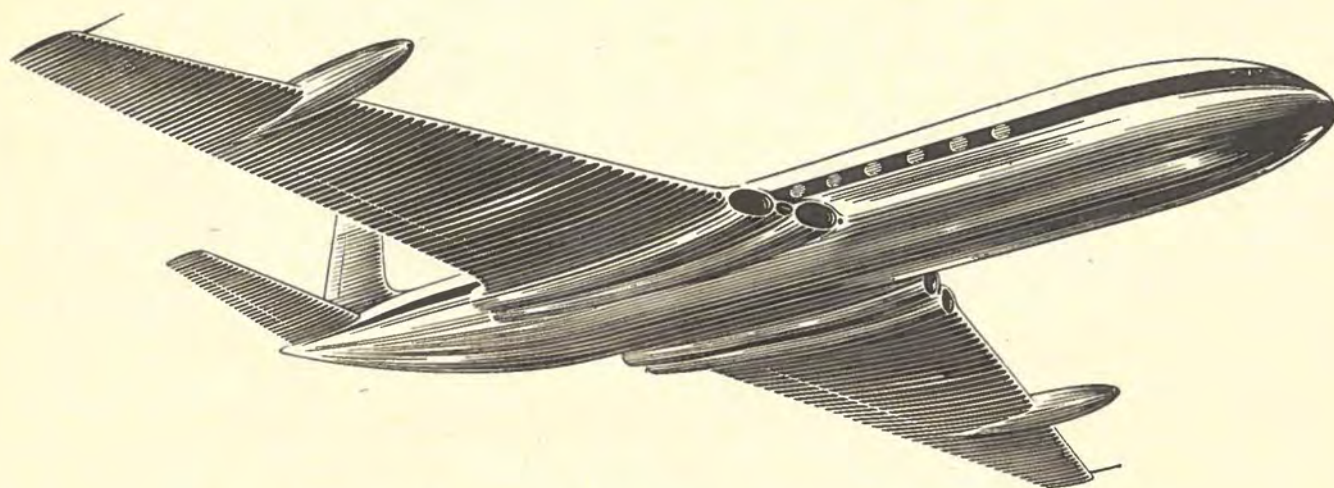


Public choice determines the load factors

The public will choose to fly by the

New Comet

ROLLS-ROYCE AVON JET ENGINES



500 miles an hour in an atmosphere
of incomparable comfort, smoothness
and quietude. Speed shortens the
journey and comfort makes it seem
shorter still

*Basic performance of the new Comet 4: Cruising speed 500 miles an hour, with 58
first-class passengers (alternative arrangement 76 tourist passengers) on stage lengths of
2870 miles, with full reserves, against a 50 m.p.h. headwind.*

The superior vehicle masters the route

DE HAVILLAND OF GREAT BRITAIN

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



Til venstre ses det ungarske to-sædede svæveplan Ifjuság — med næsehjul!

Nyere to-sædede svæveplaner —

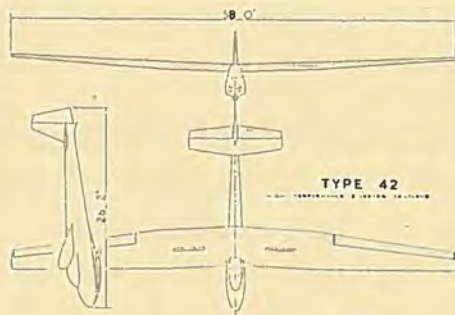
En oversigt over syv typer fra 6 lande.

Type	div. opl. *)	Konstruktion	Spændvidde m	Længde m	Planareal m ²	Tomvægt kg	Fuldvægt kg	Bedste glide tal	Min. synk. m/sek.
SGS 2-25	t h	dural	18.9	6.9	20.5	290	525	30	0.62
Bocian	h b	træ	18.0	8.2		340	500	26	0.80
Slingsby T-42	t h b	træ	17.7	8.0	22.4	286	500		
Ifjuság	t h	træ/dural	15.0	7.5	18.4	290	455	22	
Kookaburra	s h b	træ	11.8	7.5		170	350	21	0.95
Baby V	t h b	træ/stålr.	14.0	6.4	15.0	220	420	20	0.80
Rhönlerche	t	træ/stålr.	13.0		16.3	185	400	19	0.95

*) t = tandem, s = side ved side, h = hjul, b = luftbremser.

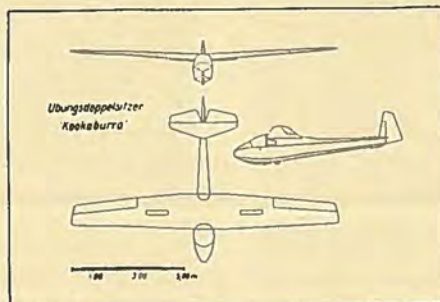
Schweizer SGS 2-25 debuterede ved VM, hvor et landingshavari imidlertid satte den ud af spillet. Den er baseret på Schweizers mangeårige erfaringer og ikke bygget som et plan med yderliggående præstationer, med som et kompromis mellem præstationer og en produktionsmulig konstruktion. Synkehastigheden solo er 0,54 m/sek. Som »bedste rejseshastigheder« opgives 132 km/t solo og 139 km/t to-sædet.

Bocian er en polsk konstruktion til højere skoling, distanceflyvning, kunstflyvning m. m. Som ved de øvrige polske typer er der lagt stor vægt på en fin hastighedspolar. Blandt dens polske rekorder er en målflyvning med tilbagevenden til startstedet på 532 km.



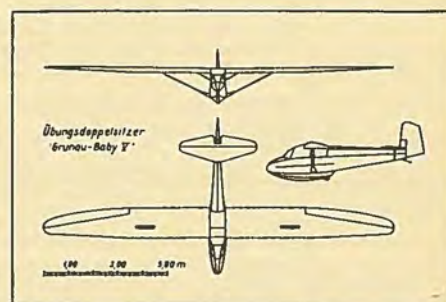
Slingsby T-42 er et to-sædet træningssvæveplan med så gode præstationer, at det ved flyvning som ensædet skal være på højde med Sky. Det deltog som bekendt i VM fløjet af ægteparret Welch. Planet består af et centralplan på 6 m med samme korde, samt af to yderplaner, der spidser til. Der er negativ pilform. Typen er endnu ikke i produktion.

Ifjuság er til en afveksling en ungarsk type, bygget af træ og metal. Den er i produktion. Som det fremgår af billedet er det et velformet svæveplan, forsynet med hovedhjul og næsehjul! Besætningen sidder i en pæn kabine tilsyneladende med godt udsyn.

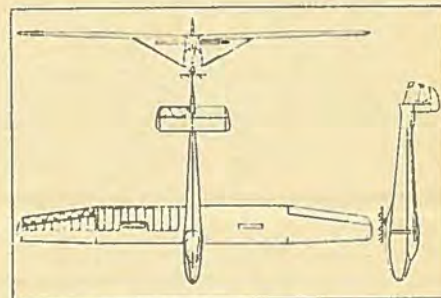


Kookaburra er en australsk type af tysk afstamning, idet den er konstrueret af Edmund Schneider. Sæderne sidder skråt ved siden af hinanden, så i ensædet stand skal der lidt ballast i næsen. Konstruktionen er en konventionel trækonstruktion, og der bygges en lille serie af planet i Australien, efter at man har haft gode erfaringer med prototypen.

Grunau Baby V er en to-sædet udvikling af Baby III, med hvilken den har forskellige dele fælles. Planet er forstærket. Kroppen er en stålrørskrop med sæderne bag hinanden. Glideegenskaberne og flyveegenskaberne skal være lidt bedre end for den normale Baby. Planet er konstrueret af H. Gomolzig i Wuppertal-Barmen. Det er stærkt nok til indøvelse af faretilstande og til begrænset kunstflyvning. Pris 9.750 kr.



Rhönlerche er et to-sædet skoleplan af samme klasse som Baby V og Specht. Den produceres af Alexander Schleicher i Poppenhausen ved Wasserkuppe, der også bygger den to-sædede Rhönschwalbe, som imidlertid er i en højere pris- og præstationsklasse (ca. 14.200 kr.). Rhönlerche har et plan af træ, afstivet med en stræber i hver side og med normale luftbremser. Planbjælken er af lamelleret fyrretræ. Kroppen er af stålrør. Planets egenskaber skal i to-sædet tilstand være bedre end Grunau Baby III. Pris 10.250 kr.



Rhönlerche, der er i klasse med Specht.

ILSY 5.

Golden Fal Air Display.

Europas største internationale flyveopvisning i Ypenburg, Holland. Gratis prislister over fotografier af de deltagende flyvemaskiner.

I prislister findes bl. a.

SOPWITH PUP . STRATOJET
BRISTOL F.2B FIGHTER m. m.

DANSK FLYVE FOTO

Idrætsvej 44 - København - Valby



Udnævnelser m. m.

Overass. K. H. P. Mogensen er udnævnt til fuldmægtig.

Oberst T. A. Poulsen er fratrådt stillingen som chef for flyveskolen og ansat som chef for træningskommandoen fra den 1/5 1955 at regne.

Oberstløjtnant E. B. Meincke, chef for flyvestation Avno, er fra den 1/5 1955 tilige ansat som chef for flyveskolen.

Oberstløjtnant J. B. Danielsen, til rådighed for flyvestation Aalborg, er fratrådt og kaptajn E. P. Willumsen ved flyverstaben er fra den 15/5 1955 tiltrådt som flyvevåbnets repræsentant i forsvarsets personaleudvalg af 20/1 1954.

Efternævnte flyverløjtnanter af 1. grad af res. udnævnes til kaptajnløjtnanter af res. fra den 1/7 1955 at regne: H. U. Darket, N. Hansen, K. G. Gerholm, H. C. Petersen, H. D. Nielsen, P. H. E. S. Hansen, S. B. Helledén og K. J. C. Fleischer.

Sekondløjtnant af art. M. Kjer er forsat til flyvevåbnet og udnævnt til flyverltn. af 2. gr. af res. fra den 12/5 1955.

Oberstløjtnanterne T. V. G. Nielsen, til rådighed for forsvarsministeriet, og P. Ziegler, til rådighed for forsvarsstaben, er udnævnt til oberster.

Oberstløjtnant N. V. Petersen, til rådighed for flyveskolen, er fratrådt nævnte stilling og ansat til rådighed for træningskommandoen fra den 17/5 1955 at regne.

Maskinkaptajnerne C. H. E. Kallehaug og P. K. T. Schleimann er fra 1/6 1955 at regne udnævnt til maskinkommandørkaptajner og ansat henholdsvis som chef for flyvevåbnets mathskole og til rådighed for flyvemateriel tjenesten.

Efternævnte kaptajner i flyvevåbnet er fra den 1. juni at regne udnævnt til oberstløjtnanter i flyvevåbnet og ansat således: V. P. Kofod, til rådighed for flyvestation Aalborg, F. W. Bistrup, til rådighed for flyvertaktisk kommando, K. Jørgensen, til rådighed for flyvertaktisk kommando og E. F. von Holck, til rådighed for flyvemateriel tjenesten.

Auster AOP demonstreret i Danmark

Det nyeste Auster-produkt, Auster Mk 9 med 180 hk Cirrus Bombardier motor, blev torsdag den 26. maj demonstreret i Værløse af Ranaud Porteous. Denne Auster, der var omtalt i FLYV nr. 8/1954, er en observationsmaskine, som er i produktion til den engelske hær.

Konkurrencer i Sportsflyveklubben

Grundlovsdag afholdt Sportsflyveklubben som træning til flyvedagskonkurrencerne en orienteringskonkurrence med et dusin deltagere. Turen gik over en trekantbane på en lille time. Det kneb med at finde de udlagte mærker, der snedigt var anbragt kort før vendepunkterne, hvor man har nok at gøre med at kigge efter disse samt på uret. Flere deltagere fik mange strafpoints ved fejl i flight-planen, der spiller en meget stor rolle efter de nugældende regler. Resultaterne blev:

1. Finmekaniker W. W. Nielsen . 6 points
2. Skotøjshandler J. Frederiksen . 10 points
3. Underdirektør Hostrup Peder-

sen 15 points

På fire tirsdagsaftener fra 24/5 til 14/6 har klubben haft landingskonkurrence. Resultaterne var ikke lige imponerende. En tilskuers ude på vejen hævdes at have spurgt, om det var elever, der fløj! De fire vindere var henholdsvis Jørgen Müller, samme, W. W. Nielsen og Eva Nielsen. I den samlede konkurrence blev Jørgen Müller nr. 1, Gerhard Nielsen nr. 2 og W. W. Nielsen nr. 3.

Stor dansk deltagelse i VM i modellflyvning

Det ser ud til, at vi trods de stærkt begrænsede midler, der står til rådighed, for første gang kan stille med fuldtalligt hold i alle fire VM i modellflyvning.

Det første finder sted i disse dage, nemlig fra 1.—3. ds. ved Paris. Det er hastigheds-konkurrencen, og det danske hold består af: Benny Hansen fra Windy, Jørgen Kde Hansen og Egon Briks Madsen fra Agaton i Århus og Poul Chr. Andersen fra Vejgård i Ålborg. Holdleder er Palle Ruders fra Århus. De to sidste deltager på egen bekostning, mens de tre første hver får et tilskud på 100 kr. fra KDA.

VM for svævemodeller skulle oprindeligt have fundet sted 27.—28. august, mens de to VM for motormodeller skulle finde sted 3.—4. september. Det første skulle arrangeres af tyskerne, de to andre af amerikanerne på en base i Tyskland. Forslag om at kombinere dem har fort til, at svævemodellerne flyver 3.—4. september, men det vides ikke, om det bliver et rent tysk arrangement, eller om det bliver i samarbejde med amerikanerne, da de åbenbart har glemt først at spørge U.S.Air Force. Tyskernes arrangement skulle være endeligt afklaret efter FAI-mødet for en uges tid siden. De er meget kede af, at sagen har udviklet sig således, at forberedelserne ikke kan gøres rettidigt.

Det danske A2-hold, som modellflyverådet har udtaget, er det samme som ifjor: Børge og Hans Hansen samt Svend Pedersen fra Sportsflyveklubben samt Hans Fr. Nielsen fra Haslev.

Vort første fuldtallige hold med gummi-motormodeller består af Erik Nienstedt, Gentofte, K. E. Widell og Erik Knudsen fra Sportsflyveklubben samt Niels Wagner Sørensen fra Næstved.

Disse to hold får alle tilskud à 100 kr., og det samme gælder Erik Johansen fra Haslev med gasmotormodel. På egen bekostning ønsker endvidere Flemming Kristensen, Gentofte, Joel Hansen, Sportsflyveklubben, samt Paul Knudsen, Dianalund, at deltage — sidstnævntes model dog proxy-fløjet af broderen Erik Knudsen.

Men om det bliver til noget, eller det ender med en eklatant fiasko for det amerikanske arrangement, må vi altså vente og se.

Sidste: Det meddeles nu fra FAI, at de tre fritflyvende VM afholdes på flyvepladsen Finten ved Mainz.

Distriktskonkurrencerne

Der er nu kommet så meget hold over 6. distrikt igen, at vi kan bringe stillingen efter anden konkurrence for fritflyvende modeller:

6. distrikt. A1: J. Gronfeldt (612) 443, Fl. Toft (612) 204, T. Jørgensen (604) 119. — A2: Fr. Juhl (607) 781, T. Kjer (612) 592, T. Jørgensen (504) 438.

Anden konkurrence for linestyrede fandt sted den 22/5 — igen i så dårligt vejr, at der kun blev fløjet i tre distrikter, nemlig de samme som sidst, der åbenbart er mest hårdføre. Stillingen var herefter:

2. distrikt. F: Sv. Nielsen (222) 272. — G: Sv. Nielsen 186, B. Sitas (210) 52.

4. distrikt. F: P. Mogensen (403) 352, F. Nielsen (403) 301, P. C. Andersen (423) 165. — G: O. B. Christensen (403) 247, P. Mogensen 197, M. Jensen (423) 134. — H: O. B. Christensen 22.07.

5. distrikt. F: J. Hansen (506) 278, J. Jørgensen (505) 112. — G: T. Juul (505) 310, J. Kibsgård (508) 191, J. Hansen 188. — H: J. Jørgensen vandt med 18 min. 20 s.



„Simple Radio Control“ af H. G. Hundleby. Model Aeronautical Press Ltd., England. Pris 5 shilling.

I „Aeromodeller“s serie af billige model-flyvehåndbøger er der nu kommet en længe savnet bog om radiostyring af flyvemodeller. Der er nok andre bøger på markedet, men de fleste er ikke så lettilgængelige for den radioukyndige.

Forfatteren har den fordel, at han selv er begyndt som sådan og derfor ved, hvor skoen trykker. Bogen giver således letfattelige forklaringer på sendere og modtagere, relæer, instrumenter, modellerne selv, forberedelser og flyvning.

Den er rigt illustreret og vil utvivlsomt være mauge, der er interesseret i radiostyrede modeller, til stor hjælp.

Tidsskrift om flyvende tallerkener

„Flying Saucer Review“, redigeret af Derek D. Dempster, udkommer i England hver anden måned. Tilsendt fra C. A. Reitzels Boghandel, København.

De flyvende tallerkener har nu fået deres eget tidsskrift, hvor rapporter fra verdens lande samles, og de mange problemer i forbindelse med de flyvende tallerkener diskuteres. Nr. 2, som vi har modtaget, er på 32 sider og indeholder bl. a. en artikel, hvori professor Hermann Oberth, der er en kendt raketekspert og var med til forarbejdet på V2-raketterne, går ind for den tanke, at de flyvende tallerkener kommer fra andre kloder.

Nyt dansk flyvetidsskrift

Danske flyvetidsskrifter er blevet forøget med et nyt månedsblad. Det hedder „Flyvevåbnet“ og udgives som tidsskrift for flyvevåbnets officerer. Det redigeres af flyverløjtnanterne P. L. Wiishye og M. C. Bügel. FLYV ønsker det nye tidsskrift velkommen og god travsel.

Nye Bestemmelser for Civil Luftfart

Luftfartsdirektoratet har i juni udsendt BL nr. 1—1 om sikkerhedsattester (som vi skal komme tilbage til) samt nye udgaver af 6—1 om luftfartsskoler og 6—2 om uddannelse af privatflyvere. Her har man lempet de rigoristiske krav til teori-proven lidt, så man kan tåle at få lidt lavere karakterer end hidtil i alle andre fag end love og navigation, hvorimod det samlede resultat dog stadig skal give et gennemsnit af 65 %.

Helikopterruten mellem København og Malmø åbnet

Den tidligere bebudede forsøgsperiode for regelmæssig drift på firmaet Ostermans Aero AB's helikopterute København-Malmø indledes den 17. juni, og fra og med den 18. juni og indtil 31. august beflyves ruten 12 gange daglig i hver retning. Billetkøb og pladsbestilling kan foretages gennem alle de rejsebureauer, som normalt forhandler flyvebiller. Enkelttur fra København til Malmø koster 28 kr. og dobbelttur 50 kr.

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avis-postkontoret.



NYT UDE OG HJEMME

Douglas DC-8.

Præsidenten for Douglas Aircraft Company, Donald W. Douglas, har meddelt, at firmaet har besluttet at bygge Amerikas første jetdrevne passagerflyvemaskine.

Det bliver en luftliner med pilformede vinger; den får en største fart på 885 km/t, den kan medføre 80 til 125 passagerer, og den vil være i stand til at foretage regelmæssige non-stop flyvninger mellem de større byer i Europa og Amerika uanset vinden. Den vil kunne flyve fra Los Angeles til New York på 4½ time, fra Paris til New York på 6½ time og fra Honolulu til San Francisco på lidt over 4 timer.

Donald W. Douglas meddelte, at den nye ultra-hurtige luftliner vil få betegnelsen DC-8; den vil blive klar til de forberedende flyveprøver i december 1957, og leveringen til luftfartsselskaberne vil kunne påbegyndes i 1959. Den vil blive udstyret med en helt ny version af Pratt & Whitney J 57 jetmotor, som har været gennemprøvet tusinder af timer i militære flyvemaskiner.

De tekniske undersøgelser og forberedelser har stået på i over tre år, og i visse af fabrikkens afdelinger er man i virkeligheden allerede i gang med arbejdet på den nye DC-8. Fuldvægten af den nye luftliner (den oversøiske version) vil blive 116.570 kg, mens versionen til indenrigs brug kommer op på en fuldvægt af 95.707 kg. Spændvidden af DC-8's pilformede vinger bliver 41 m, kroppens længde bliver 42,85 m og højden 12,25 m.

Firmaet hævder, at DC-8 til trods for sin størrelse alligevel vil kunne benytte eksisterende flyvepladser.

Trafiken på Københavns lufthavn, Kastrup, i maj

Ank. passagerer	20.489
Afg. passagerer	19.024
	Ialt..... 39.513
Transitpassagerer 2 × 19.635	39.270
Andre passagerer	3.003
	Total..... 81.786

Det tilsvarende tal for maj 1954 var 68.683 (stigning 22,1 %).

FAI-rekorderne

Kaptajn Hans Neij fra Sverige har sat rekorden i hastighed over 1000 km lukket bane op til 900,66 km/t den 23/3 med en SAAB 29. — Frøkerne Abadie og Trubert, Frankrig, har sat den kvindelige rekord i målflyvning med flersædede svæveplaner op til 379,7 km den 16/4 med en Castel 25. Bethwaite, New Zealand, har den 17/4 sat varighedsrekorden for radiostyrede svæveplaner op til 3 timer 28 min.

Flere master

Flere og flere og højere og højere master skyder op rundt om i landet og udgør farlige hindringer for flyvningen.

For nylig blev fjernsynsmasten ved Gladsaxe færdig. Dens top er 266 m over havet, og under visse omstændigheder influerer den på indflyvningen til Kastrup, ligesom den heller ikke er så langt fra Skovlunde, der i forvejen er velsignet med masterne ved Hedstedvester.

Nu melder et Notam fornylig, at der ved Arsballe på Bornholm, en halv snes km fra Rønne lufthavn, er en mast under opførelse, der vil nå 279 m op over havets overflade og dermed overtage Gladsaxe-mastens stilling som Danmarks højeste punkt.



En tegning af den kommende DC-8. Amerikanerne holder sig stadig til den udvendige anbringelse af motorene.

Det nye tyske Luftwaffe

Efter at den Vesttyske Republik er blevet medlem af NATO på lige fod med de øvrige nationer, vil der blive sat al kraft ind på at skabe et nyt Luftwaffe. Det vil imidlertid ikke blive et fuldstændig selvstændigt luftvåben, men derimod en integrerende del af Allied Air Force Central Europe i lighed med kontingenterne fra USA, Storbritannien, Canada, Holland og Belgien.

Karakteren af det nye vesttyske luftvåben og dets størrelse blev fastlagt, længe før fredstraktaten blev ratificeret. Det bliver en ren taktisk luftstyrke, suppleret med seks Staffeln (eskadriller) af transportflyvemaskiner. Dets samlede styrke bliver på 80.000 officerer, underofficerer og menige og nøjagtig 1.326 flyvemaskiner, organiseret i 20 Grundeinheiten (afdelinger), hver bestående af tre eskadriller. De operative enheder vil blive udstyret med dag- og nat interceptors, jagere, jager/bombere, maskiner til angreb mod jordmål og maskiner til taktisk rekognoscering. Der bliver oprettet to afdelinger altvejs-jagere og et lignende antal maskiner til taktisk rekognoscering. Resten bliver interceptors og jager/bombere.

Det nye Luftwaffes træningsprogram ventes at ville blive påbegyndt i september måned, og det vil rimeligvis være klar til operativ anvendelse i sommeren 1958. Sandsynligvis vil halvdelen af de 20 Grundeinheiten blive tildelt hver af de to allierede taktiske luftstyrker. Tyske officerer vil blive ansat i den fælles stab, og det vesttyske luftvåben vil blive administreret af den vesttyske regering.

I Tyskland er der blevet oprettet en organisation, der har fået navnet „foreningen af producenter af dele til luftfartøjer, og en repræsentant for denne har meddelt, at Messerschmitt, Heinkel, Focke-Wulf og andre tyske flyvemaskinefirmaer påtænker at genoptage produktionen af motordrevne luftfartøjer. Imidlertid vil det nok være noget, inden de kan levere nye konstruktioner. I mellemtiden må det tyske luftvåben benytte britiske og amerikanske typer. Hvilke typer vides endnu ikke.

Jydsk Aero Import A/S

Jydsk Aero Import i Viborg meddeler, at firmaet foruden Scheibe Flugzeugbau GmbH i München også repræsenterer Wolf Hirth, Greif Flugzeugbau, Friebe Flugbedarf samt faldskærmsfabrikken Kohnke. Yderligere lig-

ger man i forhandling med flere af de gamle tyske flyvemaskinefabrikker, der nu efter frigivelsen af flyvningen i Tyskland er ved at genopstå.

Lufthavnskonferencen i København

Fra 6. til 10. juni afholdtes en international lufthavnskonference i København under ledelse af havnechef Leo Sørensen. Trafikminister Carl Petersen holdt åbningstalen. På konferencen drøftede man en række fællesproblemer, og herunder ulemperne ved jetdrift med hensyn til udblåsning, skader på belægningserne m.m., idet der blev redegjort for de erfaringer, man allerede havde indhøstet. Påfyldningen af benzin var et af de meget store problemer, og for at undgå ulemperne ved de store benzinovogne drøftedes installeringen af trykpumper i forbindelse med et rørsystem med aftapningshaner lagt ned i selve platformene på luftfartøjernes standpladser.

Lufthavnenes økonomi som helhed var også på dagsordenen, og man tilstræber en ensartet politik på de store lufthavne med hensyn til udgifter, og det gælder både landingsafgifter, lysafgifter og en passagerafgift. Endelig udveksledes erfaringer med hensyn til helikoptertrafik, indretning af ekspeditionsbaser i nybygninger og selve princippet i hele ekspeditionen, både i afgangshaller og ankomsthaller.

Som svar på forespørgsel fra flere af vore medlemmer skal det oplyses, at ingen af privatflyvningens problemer var på konferencens dagsorden. Denne beskæftigede sig udelukkende med lufttrafikken.



Hr. redaktør.

Blot en lille hilsen med en stor tak for de skalategninger. De er begyndt at bringe i bladet. Strålende idé, som bør gentages mange gange endnu. Hvad med en tegning af Fouga Magister eller SIPA 300?

Venlig hilsen, J. Kragerup.

— Vi kommer igen ved lejlighed med skalategninger og skal tænke over forslagene. Red.

Svæveflyvenyt

DM i svæveflyvning begynder nu

Søndag den 3. ds. skulle de månedlange forberedelser til DM i svæveflyvning være endt, og deltagerne være ankommet til Vandel for i de kommende 14 dage at kæmpe om danmarksmesterskabet samt holde en fornuftig svæveflyveferie med glimrende lejlighed til at udveksle erfaringer og derved lære af hinanden til gavn for udviklingen af dansk svæveflyvning.

For netop at fremme samværet har konkurrenceledelsen i år koncentreret både indkvartering, bespisning og flyvning til selve flyvepladsen, i hvis nordlige udkant man bor i telte omkring et hus, der rummer konkurrenceledelse og køkken, mens spisningen foregår i et lejet transportabelt hus.

Det har været meget svært for deltagerne at få endelig klarhed over holdenes sammensætning. Selv den meget sent satte tilmeldingsfrist er blevet overskredet, hvilket ikke har gjort forberedelsesarbejdet lettere for ledelsen.

Svend Michaelsen fra Herning trak sig tilbage efter havariet af klubbens Mü-13d (selv om klubben også har en Baby!) og dermed er der ingen af de tre førstplacerede ved de to første DM, som deltager.

Listen ser således ud:

Signe Skafte-Møller, Landssvæveflykl., Baby.
Kaj V. Pedersen, Aviator, Spatz.
Rasmus Døssing Jensen, Viborg, L-Spatz.
Mogens Henriksen, Ringsted, Spatz.
Aage Dyhr Thomsen, Herning, Olympia.
B. J. Elle, Værløse, Polyt III.
Hans Hende Jacobsen, Værløse, Olympia.
Niels Sejstrup, Karup, Olympia.
Poul Erik Nielsen, Karup, TG-3A.
J. A. D. Friis, Karup, Baby.

Af disse har Hende Jacobsen deltaget to gange for, Kaj V. Pedersen, Dyhr Thomsen, Sejstrup og Friis hver en gang.

Flyvevåbnet har velvilligst lovet at stille to slæbemaskiner til rådighed til starterne.

Svæveflyveskolen

finder sted de 14 dage umiddelbart efter DM og bliver en blandet skole. Der er dog fortrinsvis begyndere og folk på S-kursus blandt deltagerne, kun enkelte på andre trin.

Flyvevåbnet har velvilligst stillet en 2G, en slæbemaskine og en transportvogn til rådighed for skolen.

Endnu to sølv-diplomer i Karup

Foruden *Hag Jensen* har nu også *Uffe Jacobsen* og *Svend Poulsen Ravn* fra Karup bestået deres sidste betingelser til sølv-diplom. Jacobsen manglede som bekendt kun højden, og Ravn distancen, som han fik den 4/6 ved en 56 km flyvning til Lemvig. Skal vi ingen civile sølv-diplomer have i år?

Ny boble til Gövier

Dansk Svæveflyvefunds toårede skole-svæveplan af typen Gövier er nu blevet udstyret med en blæst forerskærm af perspex, udført af „biografmanden“, *Ejvind Nielsen* fra Havdrup. Den pynter i høj grad og vil sikkert også vise sig at give planet forbedrede flyveegenskaber. Ejvind Nielsen har efterhånden fremstillet ca. 70 af disse blæste forerskærme, hvoraf et betydeligt antal er eksporteret.

Svæveflyvning ved Holbæk

Den nydannede svæveflyveklub i Holbæk har indledt flyvning i samarbejde med Nykøbing S. Flyveklub ved Audebo, ca. 10 km fra Holbæk.



Et spøgeligt syn: Så godt som intet er tilbage af Birkerød Flyveklubs fine Baby (i baggrunden) og den Rhönbussard, som H. Fugl i sin tid fik Götapokalen for bygningen af. Kranich'en slap med sideret.

Klubben beder os meddele svæveflyveinteresserede i Holbæk og omegn, at den gerne optager og uddanner nye medlemmer.

Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til løjtnant Egon Rasmussen, Torvestræde 4, Holbæk.

Branden på Sandholm

Som det vil være bekendt fra dagspressen, blev to svæveplaner totalt ødelagt ved brand i hangaren på Sandholm eksercerplads natten mellem den 24. og 25. maj. Det var Birkerød Flyveklubs Rhönbussard OY-DIX og Grunau Baby OY-AXG, der brændte, mens Kranich'en slap med et brændt sideret og SG-38'en, der delvis stod under Bussardens plan, forblev uskadt ligesom spil, selve træhangaren og Stamgruppens planer i samme hangar!

Der havde været indbrud i hangaren, og branden menes enten påsat med forset eller ved uagtsomhed. Som billedet viser, er de to planer bortset fra et par plantipper og højde- og sideret totalt brændt. Det er et forbløffende held, at dette har kunnet ske, uden at det hele er gået op i luer.

Takket være et smævert samarbejde, klubben fra sæsonens begyndelse har haft med Stamgruppen, kan man fortsætte nogenlunde ubindret. Skolingen med det nye elevhold fortsætter på SG'en og for to mands vedkommende forsøgsvis på Kranich, som de iøvrigt alle får et par starter på.

Klubben havde forsvarligt brandforsikret (har alle klubber iøvrigt det?) og kan vel forholdsvis hurtigt få fat i en Baby, mens man kan give sig god tid til at finde den helt rigtige efterfølger til Rhönbussarden.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Havdrup og Sportsflyveklubben kunne p. gr. af græssets højde kun flyve i Roskilde pinsen med. Havdrup fortsætter på sin egen endnu dårligere plads, mens Sportsflyveklubben har ansøgt om at få Skovlunde godkendt til flysløb, så man kan flyve på den måde, til høsten er overstået.

Herning Flyveklub er ophævet og blevet til en svæveflyvesektion i den nye Midtjysk Flyveklub.

Odense har afsluttet sit s-teorikursus, der blev bestået af 5 mand.

Næstved har mistet sin flyveplads for sommeren, men af flyvevåbnet fået lov at benytte flyvestation Avnø.

Slagelse siges at have solgt sit materiel til Norge, efter at klubben gennem længere tid har ligget stille.

Flyvedagskonkurrencerne

Maj hjalp en del på flyvedagskonkurrencerne, især pinsens højtryksvejr kunne udnyttes i form af tørtermik af de klubber, der flyver inde i landet, hvorimod pladser nær ved kysterne fik termikken ødelagt af søbrise. Stillingen den 31. maj var følgende:

Varighed (Ekstrabladets pokal):

1. Flyvestation Karup 52 t. 54 m. (10)
2. Silkeborg Flyveklub 16 t. 00 m. (6)
3. Ringsted Svæveflyveklub . 14 t. 41 m. (10)
4. Flyvestation Værløse 7 t. 38 m. (4)
5. Vejle Svæveflyveklub .. 2 t. 24 m. (2)
6. Sportsflyveklubben 1 t. 07 m. (2)

Højderinding (Berlingske pokal):

1. Flyvestation Karup 13.900 m. (9)
2. Ringsted Svæveflyveklub . 8.795 m. (7)
3. Silkeborg Flyveklub 5.300 m. (3)
4. Vejle Svæveflyveklub 2.350 m. (2)
5. Aviator, Ålborg 2.200 m. (2)
6. Flyvestation Værløse 1.250 m. (1)

Distance (Politikens pokal):

1. Flyvestation Karup .. 503 km- 597 p. (5)
2. Viborg Svæveflyveklub 281 km- 597 p. (3)
3. Esbjerg Svæveflyveklub 58 km- 58 p. (1)
4. Ringsted Svæveflyvekl. 52 km- 52 p. (1)
5. Flyvestation Værløse 36 km- 36 p. (1)

Karup fører altså — i varighed endda over sidste års rekordresultat. Selv uden skrant-flyvninger ville Karup være nær dette, så de bliver svære at slå her, hvorimod der endnu er gode muligheder i de to andre klasser.

Som man ser, er en del af de civile klubber nu kommet i gang, men man savner de fordums så energiske klubber i Århus, Herning samt PFG.

Siden sidste nummer er der foretaget følgende distanceflyvninger: *Døssing Jensen*, Viborg, 27/5 til Varde. *Kirk*, Esbjerg, 15/5 til V. Nebel. *Carl Bauer*, Ringsted, 17/5 til Ganløse. *Charles Nielsen*, Silkeborg, 1/6 til Herning (mål). Sidstnævntes start og landing blev kontrolleret af *Bloch Jørgensen*, der hurtigere fløj til Herning i Spatz'en! *Elle*, Værløse, 22/5 til Køge. Samme dag skal *Feddersen*, PFG, også i stærk sidevind være fløjet fra Avedøre til Præsto, og *P. E. Christensen* fra Ålborg til Århus.

Sidste: Karup nået 54 t. 02 m., Silkeborg 21.41. Højde: Karup 14.250 m, Silkeborg 9.220. — Sejstrup forsøgte 12/6 trekant-flyvning via Ålborg og Tistrup. Næde at passere Ålborg og derpå ned til Høbro, hvor vejret blev dårligt, hvorpå han re-turnerede til Ålborg. God VM-træning.

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



VISCOUNT
maskinernes
succes
følges op
af TCA
på nye ruter

Trans-Canada's fremsyn
betaler sig allerede i de første
uger

STØRRE LASTKAPACITET

Den totale fremgang i last på Toronto-New
York ruten i april, 86.5 %.

FLERE PASSAGERER

319 passagerer fløj daglig med Viscount i den
første måned, Toronto-New York ruten blev
befløjet — en forøgelse på 55.5 % i sammen-
ligning med foregående måned.

CODE NYHEDER FRA BEA

I løbet af rekordåret 1954/55 indtjente
hver BEA Viscount kr. 700.000.

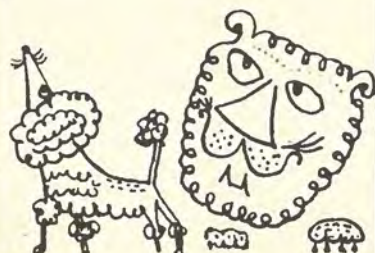
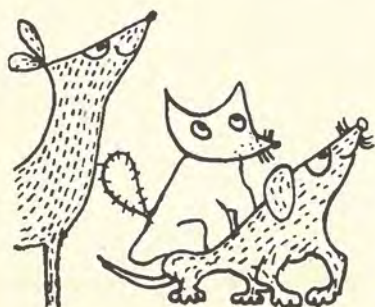
VICKERS **VISCOUNT**

FIRE ROLLS-ROYCE DART PROPEL-TURBINER

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED · WEYBRIDGE · ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

OA 404



Mod skiftende horisonter —
 over mange landes fauna —
 over arktisk og eksotisk
 jagtrevir —
 ligger ruteflyveren
 på støt kurs —
 fra »take off« til »scheduled landing« —
 fra BP tankning —
 til BP tankning.....

BP AVIATION SERVICE repræsenteres i Danmark af **BP OLIE-KOMPAGNIET A/S**

— et af de mange BP selskaber.

Motoranmeldelse:

VIKING 0,75 RED HELM

NÆ — hvor er den sød! Lige gyldig hvor forherdet man ellers er, så bliver dette uvægerligt udtryk, man kommer med, når man præsenteres for den lille nye Viking motor på 0,75 ccm »Red Helm«.

Motoren leveres fiks indpakket i en æske, og er ydermere indpakket i en plasticpose. Dette burde alle motorfabrikanter gøre og ligeledes alle modelflyvere benytte sig af, når motoren ikke anvendes. Derved undgår man, at støv o.l. kommer ind i motoren og medvirker til et forøget slid, når den igen startes en flyvesøndag.

Der medfølger også en almindelig fin brugsanvisning, og det ser virkelig ud til, at de oplysninger, som er opført heri, passer efter de faktiske forhold. Brugsanvisningen omtaler udførligt, hvorledes man skal starte motoren og i det hele taget behandle den. Bl. a. siges der også, at man skal lade være med at skille motoren ad.

Af samme grund og vel også lidt for at tilfredsstille min menneskelige nysgerrighed efter at se, »hvad der er inden i«, er noget af det første, jeg foretager mig, selvfølgelig at skille den ad i stumper og stykker. Derved konstateres, at den lille Viking absolut må betegnes som en modelmotor efter aller nyeste opskrift. Forhåbentlig røber jeg ikke fabrikkemmeligheder ved at fortælle, at opskriften syntes mig noget amerikansk, idet den lille Viking på mange måder minder om den amerikanske »Mc Coy 0,49«, og det tjener vel egentlig kun til ære for fabrikanterne, at de er gået denne vej, og virkelig har formået at efterlave en udenlandsk motor, som lever op til originalens egenskaber.

Vi har jo før set dette forsøgt herhjemme med mindre heldige resultater for slet ikke at tale om de fejltagelser, man har gjort på vort hjemlige motormarked ved at konstruere danske nyskabelser.

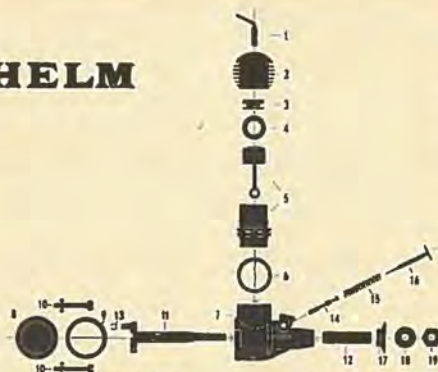
Dette, at konstruere en virkelig effektiv modelmotor, er en meget kompliceret sag, idet modelflyvere af i dag ikke anerkender en motor, som bare kan præstere dette ene kunststykke: at køre rundt. Man vil have både en let startelig motor, en let motor, stor ydelse af motoren og lang levetid for den, og man kommer derfor meget let ind på, at modelmotorfabrikanterne må være meget forsigtige i deres valg af materialer og særdeles påpasselige ved udformningen af de forskellige dele.

Konstruktion og opbygning

Motoren er som sagt efter aller nyeste opskrift. Krumtaphuset er ualmindelig fint støbt. Indvendig er der i hver side boret en omløbskanal, som foroven ender i et hulrum og fortsætter hele cylinderen rundt. Cylinderen, der er lavet af stål, skrues ned i krumtaphuset. Fra det lille hulrum er der adgang til forbrændingsrummet gennem 3 udføringer i cylindervæggen, hver på ca. 80°. Umiddelbart derover er der 3 lidt større udføringer til udstødningen.

Det smukke røde topstykke, der er skruet ned over cylinderen, er foroven forsynet med kompressionskrue. Kompressionsstempellet passer fast ned i cylinderen og lader sig kun flytte ved hjælp af skruen eller når der sker eksplosioner under kørslen.

Motoren er »overkvadratisk« med en boring på 10,2 mm og en slaglængde på 9,1 mm og er således konstrueret med store omdrejninger for øje.



Viking Red Helm motorens enkelte dele, der omtales i artiklen.

Plejlstangen er tilsyneladende motorens svageste led. Dette skal dog ikke opfattes således, at den er underdimensioneret, for det er ikke tilfældet. Men den er fremstillet af stål og skaber derved nogen modvægt mod de virkelig høje omdrejninger. I udenlandske motorer ser man næsten aldrig plejlstænger af andet end duraluminium, og ofte er disse forsynet med bronzebøsninger ved krumtap og stempelpind.

Forøvrigt er der overhovedet ingen stempelpind i »Red Helm«. Stemplet sidder fast på et kuglehoved foroven. Dette system medfører selvfølgelig den fordel, at stemplet ikke bliver slidt ovalt; men samtidig medfører det den ulempe, at man ikke uden besværligheder kan foretage separate udskiftninger af plejlstang og stempel.

I dette kuglehoved konstateres et ganske lille bitte slør; men det ser ikke ud til at have forværrer sig efter ca. 1 times kørsel med motoren.

Plejlstangen kan man ikke uden videre tage af krumtappen, idet den er låst med en lille ring. Denne ring synes mig noget overflødig, og det er da også første gang, jeg konstaterer det på en modelmotor.

Der er — selvfølgelig burde man vel sige — ind sugning gennem krumtappen, og hullet er anbragt således, at motoren suger, medens stemplet går i top og holder op, så snart toppen er nået. Med mange hurtiggående motorer oplever man under chokeingen, at motoren puster brændstoffet lidt tilbage i slangen lige til sidst. Derved udnytter man den inert, ind sugningen har, hvilket man altså ikke har følt sig foranlediget til med »Red Helm«. Krumtappen løber i en stålforing, og medbringerskiven sidder fast på et konisk stykke. Motoren er beregnet til »venstrekørsel« i lighed med alle udenlandske motorer.

Nåleskruen er meget praktisk anbragt, således at den peger skråt bagud. Ens fingre udsættes derved for mindst mulig risiko ved indstillingen. Selvom karburatornålen ikke er særlig spids, er der ingen vanskeligheder med at finde den rigtige indstilling. Nålen holdes i position af en lille fjeder.

Montering på modellen

Bagdækslet er skubbet løst ind i krumtaphuset og bliver kun holdt fast og tæt på grund af motorens særlige fastspændings-system. Dette system består af 2 flanger, der er anbragt således, at motoren nødvendigvis må spændes på en plade på tværs af trækretningen. Man slipper således for at bygge motorfundamenter i sine modeller, men må til gengæld sørge for, at det spant, hvorpå motoren fastgøres, sidder mere end almindeligt godt fast.

Prøvekørsel

Prøve- og tilkørsel af motoren fandt sted indendørs, og der går ikke mange minutter fra det øjeblik, man sætter motoren i prøvebænken, til den snerrer arrigt. »Red Helm« brummer nemlig ikke — den snerrer, og ovenikøbet i en meget høj og skarp tone, når den kører for fulde omdrejninger. Det viste sig, at nålen skulle være ca. 4 omdrejninger åben og at man lettest starter motoren med lidt mindre kompression, end det den normalt skal køre med.

Desværre er jeg ikke i besiddelse af nogen omdrejningsstæller og måleapparat for ydelsen, men at dømme efter lyden er omdrejningstallet oppe på 10—12.000 i minuttet. »Mc Coy 0,49« er prøvekørt i »Aeromodeller« for oktober 1953, og kurven deri viser, at ydelsen ligger på ca. 1/13 hk. ved 11—13.000 omdr./min., og man har vel lov til at regne med noget lignende for Viking 0,75.

Flyvning med linestyret model

For at prøve motoren i praksis har jeg bygget en lille kunstflyvemodell (som selvfølgelig bliver døbt »Rødhætte«) på 56 cm i spændvidde og et planareal på 7 dm². Vægten er 155 gram, og en planbelastning på ca. 22 gr/dm² må vel siges at være ret passende.

Motoren er anbragt med hængende cylinder, hvilket giver tilbøjelighed til oversnapsning og meget hurtigt resulterer i et par blodige fingre. Den første flyvesøndag er vejret meget koldt, og det er yderst vanskeligt at få motoren igang. Næste flyvedag er temperaturen ca. 15°, og motoren volder ingen særlige vanskeligheder. Alt i alt må man sige, at motoren hverken er sværere eller lettere at starte end andre af samme type. Den kræver blot, at man kender den.

Den propel, der anbefales i brochuren på 150 × 100 mm, er yderst velegnet. Jeg har forsøgt med andre, men resultatet er ikke blevet bedre.

Man kan dog ikke flyve med mere end 7—8 meter line, og flyvningen er helt anderledes end med en større og kraftigere motor. Man skal være mere behersket med sine øvelser og flyve på synet alene. Normalt spiller trækket i linerne også en rolle, men dette mærkes næppe med så lille en model. Motoren trækker fint og konstant i alle øvelser og kan ikke »rystes i stå«. Det er bemærkelsesværdigt alt det, en lille kunstflyvemodell kan holde til. Selv hårde styrt i jorden resulterer højst i en knækket propel.

Mange anvendelsesmuligheder

»Red Helm« er dog ingen udpræget linestyrmotor, dertil er den for lille; men den åbner så mange muligheder for den eksperimenterende modelflyver, at man alene af den grund bør anskaffe et eksemplar. Også til konkurrencer med gasmotormodeller vil den have en chance. Modeller på størrelse mellem Wakefield og A1 på 150 gram vil ganske givet opnå anseelig højde — jeg glæder mig i hvert fald til at prøve.

Sidst men ikke mindst, motoren er dansk og reservedelene er inden for rækkevidde. Den er fuldt på højde med de fleste udenlandske motorer i samme størrelse, så man kan sige, at vi er »helgardedet« i denne klasse. Derfor slutter jeg mig til den længselsfulde skare der spørger: »Hvornår får vi en 1,5, en 2,5 og eventuelt en 3,5 efter samme opskrift?«

Egon Briks Madsen.

Ercoupe til salg

Helmetmaskine, næsehjul, radio og pejler, gyrokompass, ca. 600 flyvetimer ialt, i fineste stand, til salg.

Henvendelse til billet nr. 71, FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112



Flyv
BEA
VISCOUNT
SERVICE
til
London

Turistklasse kr 760 t/r
Tal med Deres rejsebureau!

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressor og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



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 Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr. Pris kr. 140,—.

Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

HUNTING PERCIVAL PROVOST

Konstrueret af Hunting Percival Aircraft Ltd., England. Første flyvning i 1950.

Tosædet træningsmaskine udstyret med en 550 hk Leonides 25 motor.

Standardtræner i R.A.F., hvor eleverne nu får 120 timer (heraf 60 solo) på denne type, hvorpå de går direkte over på de Havilland Vampire. Provost kombinerer altså den elementære og videregående træningsmaskine, eller rettere man udelader den elementære og letfløjne type og anvender en skolemaskine, der i større grad svarer til typer, der senere skal flyves på, og som er i stand til at udskille uegnede elever.

Hunting Percival P.56 var allerede påbegyndt på tegnebrættet, da R.A.F. udstedte sin specifikation, og firmaet havde mange erfaringer fra Percival Prentice at bygge på.



Hunting Percival Provost. Tegning lånt fra Aircraft of the World.

Provost er helt af metal, piloterne sidder side ved side, og der er halehjulunderstel.

Den kan udstyres med maskingeværer, bomber og raketprojektiler til operativ træning.

Af Provost er udviklet P.84 Jet Provost (se side 125).

Data: Spændvidde 10,9 m, længde 8,85 m, højde 3,66 m med halen oppe. Tomvægt 1521 kg, fuldvægt 2000 kg.

Præstationer: Maximumfart 322 km/t, største rejsefart 310 km/t (økonomisk 283 km/t). Stallingfart med flaps 108 km/t. Stigehast: ved jorden 11 m/sek. Stigetid til 3000 m: 7 min. Tophøjde 6860 m. Start til 15 m højde: 260 m på græs, landing 242 m. Varighed 4 timer.

SUD-EST BAROUEUR

Konstrueret af S.N.C.A. de Sud-Est, Frankrig. Første flyvning i 1953.

Ensædet jager til angreb mod jordmål. Bygget som en let jager, der kan operere uafhængigt af store flyvepladser. Starter på en vogn af svejste stålrør med „næsehjulunderstel“. Lander på optrækkelige ski og er således uden egentlig understel. En særlig ski-bremse giver en vis manøvredegytighed. Vognen har bremses, der kan manøvreres af piloten og efter udløsningen automatisk standser vognen.

SE-5000 er udstyret med en SNECMA Atar 101 reaktionsmotor, der på den første prototype er på 2800 kg reaktionskraft,



SE-5000 Barouleur. Tegning lånt fra The Observer's Book of Aircraft.

men som på senere eksemplarer er på 330 kg.

Det hævdes, at Barouleur har præstationer på højde med eksisterende jagere, men at den kan starte fra en plads på 700 m. Den er blevet prøvet på marker, strande, samt mudret eller frossen jord. Den har under dyk fløjet hurtigere end lyden.

Den er bevæbnet med to 30 mm kanoner og kan tage bomber eller raketprojektiler.

Data: Spændvidde 10 m, længde 13,5 m højde på vognen 3,6 m, på ski 3,04 m. Tomvægt 4470 kg, fuldvægt 6300 kg for prototypen, senere 6.900 kg. Kan lastes op til 9.100 kg.

Præstationer: Maximumfart for prototype 1040 km/t, senere 1140 km/t. Stigeevne ved jorden 53 m/sek., tophøjde 15.000 m.

TYPENYT

Il-20 skal være en russisk jet-fragtmaskine, der bruges på indenlandske ruter.

Convaair 340B er en ny version af Convaair tomotors trafikflyvemaskine med forbedret hastighed, nyttelast og lyddæmpning.

Lockheed XFV-1 har nu fået navnet Salmon. Den har nu adskillige gange oppe i luften foretaget overgangen fra lodret til vandret flyvning og tilbage, men starter og lander stadig på sit midlertidige understel.

Scheibe Sperling er en tysk tosædet højvinget afstræbet sportsflyvemaskine med 65 eller 85 hk Continental motor, fuldvægt 520 kg, Maximumsfart 160 henh. 180 km/t. Spændvidde 9,87 m, længde 6,00, planareal 9,1 m². Pris 14.000 DM.

Lockheed XF-104 jageren, der ventes at flyve op mod to gange lydhastigheden, har nu foretaget over 140 flyvninger siden februar 1954, men prototypen blev for nylig ødelagt — efter sigende p. gr. a. en våbeneksplosion. Føreren reddede sig i faldskærm. XF-104 har tynde planer uden pilform og går så nemt gennem lydturen, at piloten ikke behøver røre styregrejserne!

Breguet Br. 965 prototypen fløj første gang den 26. marts. Det er en ændring af Br. 960, og den tjener som forsøg for en ny type, Br. 1050, som er en anti-ubåds-maskine med turbinmotor (Dart eller Mam-ba). Louis Breguet døde iøvrigt den 4. maj. Denne store pioner byggede blandt mange andre typer allerede i 1907 en helikopter — iflg. Igor Sikorsky verdens første af nogen betydning.

Dassault MD 550 er en letvægtsjager med to Armstrong Siddeley Viper jetmotorer og raketmotor. Den er snart klar til prøveflyvning.

Breguet Taon er en anden letvægtsjager. Den har i versionen Br. 1001 en Bristol Orpheus motor og som Br. 1100 to mindre franske jetmotorer.

Riley '55 er sidste udgave af Riley Twin Navion (FLYV 4/54-72), et forretningsfly som nu har to 170 hk motorer og kan udstyres med tiptanke, der giver 1900 km rækkevidde.

MKEK 4 Ugur er en tyrkisk lavvinget skolemaskine med Gipsy Major 10 motor med metalpropel. Maskinen er bygget af træ, sæderne er i tandem under en førerskærm. Der er fast halehjulunderstel og flaps.

Bristol Britannia i produktion i Belfast

Short Bros. og Harland Ltd. i Belfast er i fuld gang med at bygge Bristol Britannia. De 8 vil blive bygget som kombineret fragt- og passagerluftfartøj, mens de 7 bliver indrettet helt og holdent til passagerer. Man regner med, at den første af dem vil komme i luften til august 1956.

Der er i øjeblikket 40 Britannia i fast ordre, men hvis denne skulle blive forøget, vil fabriken i Belfast kunne øge sin produktion til 1 luftfartøj pr. uge.

Modelflyvesommerlejren

Tilmeldingen til modelflyvernes sommerlejre i næste måned i Vandel er nu ved at slutte. Det ser ud til, at deltagerantallet bliver lidt mindre, end vi tidligere var vant til; men det er nok en naturlig følge af, at der er færre medlemmer. Til gengæld får de ca. 30 deltagere det så meget mere hyggeligt med hinanden, og konkurrencerne bliver mere overskuelige.



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: Aeroklub.

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 3615.

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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Hvem vil være vært for en eller to af vore ni udenlandske flyverkadetter?

Til gengæld for de ni unge danske fra flyveklubberne og to voksne ledere, som er inviteret til henholdsvis USA, Canada og Holland, får KDA besøg af det tilsvarende antal unge fra de tre nævnte lande. Programmet, som KDA har lagt for besøget i Danmark, går i korte træk ud på følgende:

Den første uge tilbringes i København, hvorfra turen går til flyvestation Avno. Her tilbringes 6 dage, og i den kommende uge er henholdsvis Odense Flyveklub og svæveflyveklubben Aviator i Ålborg værter for vore udenlandske gæster. Der på går turen tilbage til København, hvor den sidste uge tilbringes, afbrudt af udflugter til Nordsjælland og Bornholm. Gæsterne bliver fløjet til Avno, Odense og Ålborg ved flyveåbnets foranstaltning, og det samme er tilfældet til og fra Bornholm (hvor Bornholms Flyveklub er vært under opholdet på øen).

Opholdet i København vil blive fra 22.—28. juli og fra 8.—17. august, og i disse to perioder søger KDA kvarterværter for de unge udenlandske kadetter og deres ledere.

De af vore medlemmer — eller andre — som er interesseret i at have en af de unge boende i ovennævnte perioder, bedes kontakte KDA. Det er af overordentlig stor betydning, at de unge udenlandske kadetter kan få lejlighed til at opholde sig i et dansk hjem, og KDA henstiller derfor meget indtrængende til medlemmerne at gøre, hvad der står i deres magt, for at gøre det muligt for os at skaffe kvarterværter til alle elleve gæster.

Nye bøger i biblioteket

Air Touring Guide to Europe 1955.

Rtt Ar i Luften 1955.

Eric Nessler: Le Vol a Voile en France.

Kongelig Dansk Hof og Stats Kalender.

Hotel d'Angleterre 1755—1955.

Nye medlemmer

Flyvermath Vagn Toft.

Flyveelev M. E. Hansen.

Nyt firmamedlem

Sønderjyllands Flyveselskab v/ Ingolf Nielsen, Sønderborg.

Runde fødselsdage

Grosserer Jørgen Rindom, Shellhuset, Kampmannsgade 2, 65 år den 25. juli.

Flyvelotteriet

Det kan ligeså godt blive sagt med det samme: — Flyvelotteriet blev ikke det, som vi alle havde ventet. Da salgsperioden sluttede, lå der endnu ca. 35.000 lodsedler, som ikke var blevet solgt. Dette resultat skyldes imidlertid ikke klubmedlemmernes svigtende interesse for sagen, for det skal sides til de fleste klubbers ros, at deres medlemmer gjorde en overordentlig stor indsats for at få solgt lodsedlerne.

Den største vanskelighed for salgsarbejdet var det meget dårlige vejr det meste af maj måned. Når klubmedlemmerne kørte ud for at sælge lodsedler, var der ingen at sælge til, fordi gader og veje simpelthen var mennesketomme. Vejret holdt folk indendørs, og de enkelte, der vovede sig ud, var sure og alt andet end oplagt til at købe lodsedler. Der var også andre årsager, som var medvirkende til det forholdsvis ringe salg, og det var bl. a. det store 4.-maj lotteris ca. 2 millioner lodsedler.

Det kan imidlertid ikke hjælpe at tabe modet, og alle de enkeltpersoner, som givet har gjort en stor indsats, skal have en tak for deres arbejde, fordi de trods alle vanskeligheder ikke tabte modet. Resultatet kunne nemlig være blevet meget værre.

I næste nummer af FLYV skal vi bringe en oversigt over, hvad de forskellige klubber har solgt.

Rejserabatten på SAS indenrigs ruter

På givne foranledning skal der gøres opmærksom på, at alle de rekvisitioner, som udstedes af KDA til rabatkøb af billetter på SAS indenrigsruter, kun er gyldige ved køb af billet de steder, som er angivet på rekvisitionen.

KALENDER 1955

1—6/8. International astronautisk kongres (København).

5—11/9. Farnborough.

Svæveflyvning

26/6—10/7. Franske mesterskaber St. Yan.

3—16/7. Danmarksmesterskab. Vandel.

17/7—31/7 Svæveflyveskole (Vandel).

30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

1—3/7. VM linestyling. Paris, Frankrig.

1. 6/8. Sommerlejr i Vandel.

21/8. Finale i distriktskonk. for linestyling.

22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.

28/8 Fynske landsstævne (Odense)

3—5/9 VM for svæve modeller og fritflyvende motormodeller (Mainz, Tyskland).

4/9. DM for linestyling (København).

18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.

2/10. Sydsjællands Cup.

16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.

30/10 Københavnerstævnet.

31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Motorflyvning

9—11/7 Rally Livorno.

16—17/7. Int. rally, Dolomitterne (It.).

13-18/8. 4. Schweizer-rundflyvning.

20/8. Int. kunstflyvekonk. (England).

3—4/9. Nord. Motorflyvekonk. Finland.

FAI-landingskort som fritager for betaling af landingsafgift i forskellige lande

Som meddelt i juni-nummeret af FLYV har FAI indført et landingskort, der giver privatflyvere fritagelse for landingsafgift i flere lande i og udenfor Europa.

Nu har FAI meddelt KDA, at dette landingskort også kan benyttes i Vesttyskland, hvor det giver ihændeleveren den fordel, at der kun skal betales 50 % af de normale landingsafgifter.

FAI-landingskortet kan fås ved henvisning til KDA's kontor. Det koster 10 kroner. Et fotografi af størrelse 4×4 cm må medbringes (eller indsendes) til indklæbning i kortet.

Forhåbentlig lykkes det også at få Danmark med til at yde udenlandske privatflyvere en lignende service.

Til CAP-kongres i Lissabon

Fra 8. til 15. i forrige måned havde Civil Air Patrol (CAP) inviteret delegationer fra alle de europæiske lande, som deltager i udvekslingen af flyveinteresserede unge, til en kongres i Lissabon, hvor detaljerne vedrørende udvekslingen for indeværende år blev fastlagt. Der deltog delegationer fra følgende lande: Belgien, Danmark, Frankrig, Grækenland, Italien, Nederlandene, Norge, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Schweiz, Tyrkiet og USA samt fra Israel. Fra Danmark deltog generalmajor Tage Andersen og kaptajn John Foltmann sammen med den herved amerikanske luftattaché, oberst William T. Bolt, og chefen for den amerikanske ambassades Public Affairs Office, Mr. Earl Dennis. Den amerikanske Military Air Transport Service (MATS) sørgede for transporten af samtlige delegerede.

KDA fik andel af tipsmidlernes overskud

KDA havde søgt finansministeriet om et tilskud på 20.000 kr. at anvende til følgende formål: Uddannelse af instruktører til modelflyveklubberne, tilskud til oprettelse af en central svæveflyveskole for at prisen for deltagerne kan sættes så lavt som muligt, opretholdelse af teorikursus for motorflyvere, og endelig til fortsættelse af udvekslingen af flyveinteresserede unge med USA, Canada m. m.

Den 11. juni fik KDA den glædelige meddelelse fra finansministeriet, at man havde bevilget et beløb på 15.000 kr. til ovennævnte formål.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249. Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295. Redaktionssekretær: Ing. Per Weisshaupt. Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.

Abonnementspris: 9 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15. Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



ROLLS-ROYCE FLYVEMOTORER VERDENS FØRENDE

*Sytten luftfartsselskaber har bestilt
Rolls-Royce propeller turbine flyvemotorer.*



Hvad siger klerken i Manilas rønner nu til dags?

Da Poul Martin Møller skrev »Rosen blusser –«, sagde Manilas klerk som bekendt, at Danmark var et lidet, fattigt land. Men nu i 1955 ved han bedre: Hver fredag og søndag ser han SAS-maskinen fra København lande på dens 13.030 km lange tur til Tokyo – og SAS er for ham som for hele verden et af de store internationale luftfartselskaber, den moderne repræsentant for Danmark og de to skandinaviske broderlande.



SAS

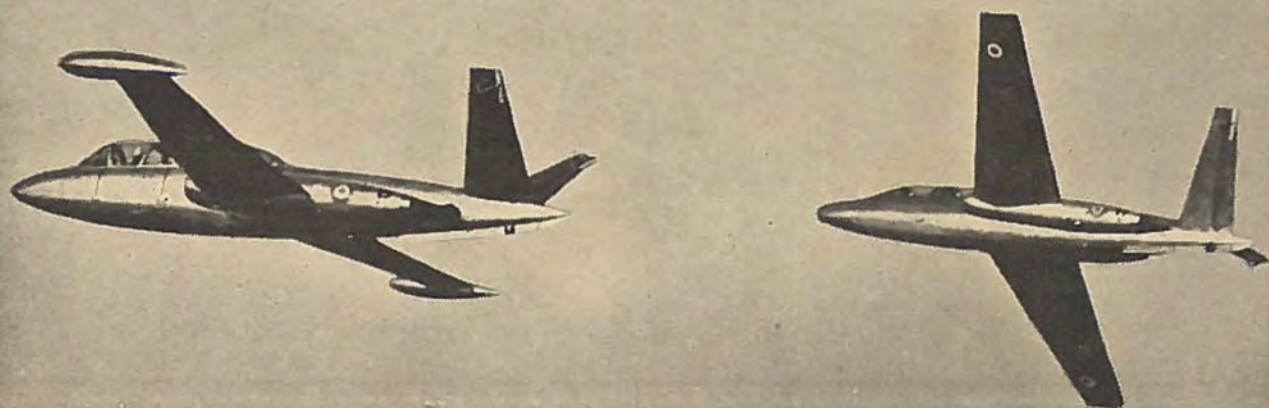
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

FLYV

28. ÅRGANG

— AUGUST 1955 —

PRIS 75 ØRE

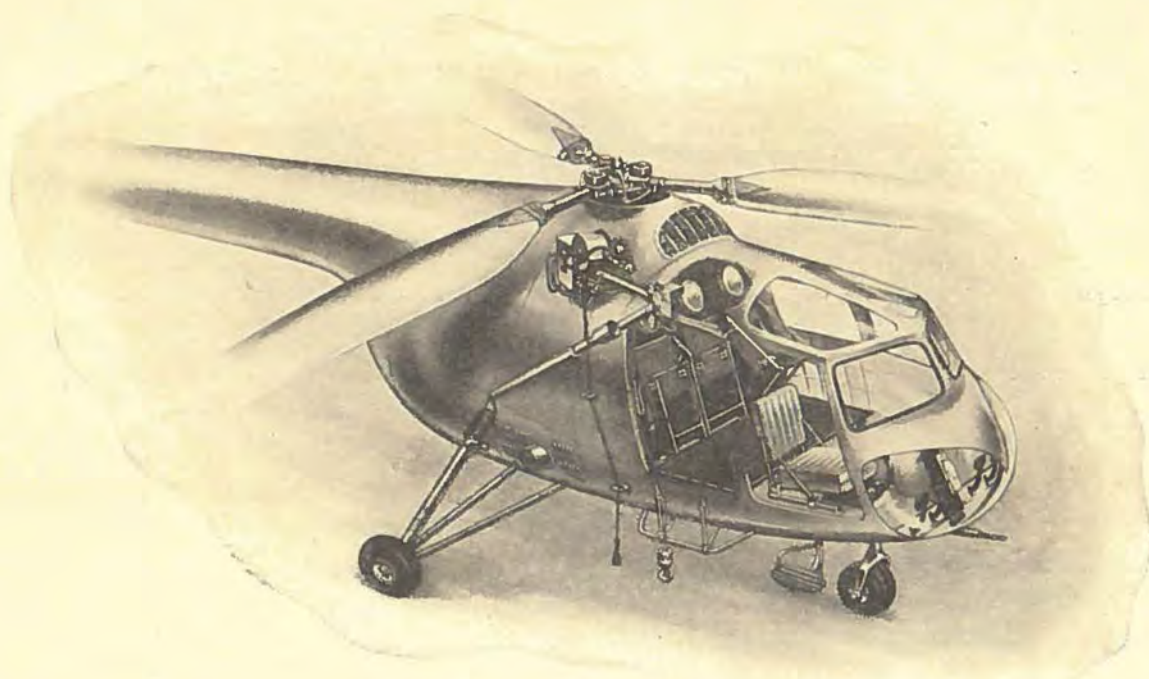


To af de franske Fouga Magister jettrænere, som var blandt de mange typer, der blev forevist ved opvisningerne i Paris.

8

INDHOLD:

Pariser-udstillingen * DM i svæveflyvning * Rally Paris * Forsøg med jordbølger * Helikopterruten over Sundet * VM i linestyring * Flyvelotteriets tal.



SYCAMORE

BRISTOL Sycamore Mark 4 helikopteren, som er afbildet her, er udstyret til eftersøgnings- og redningsarbejde, således som den anvendes i Royal Air Force. Det hydrauliske spil, som betjenes af en hydraulisk pumpe forbundet med drivakslen på hovedgearkassen, er anbragt på siden af kroppen ovenover og umiddelbart bagved styrbords indgang, således at kablet hænger lige udenfor døråbningen. Telefonkablet, som under en redningsaktion holder forbindelsen vedlige mellem hjælperen og flyveren, er fastgjort lige ved siden af døråbningen, under hvilken der er anbragt et stativ, som danner et bekvemt håndtag, når en reddet person tages ombord. Lærredsskærmen, som dækker døråbningen under flyvningen til og fra redningsområdet, kan rulles op over åbningen, således at der er uhindret adgang til kabinen. Dørtrinnet går i flugt med gulvet, som er fuldkomment plant og helt dækket af en gummimåtte. De tre lærreds-klapstole bagi kabinen er vist parat til brug, og et førstehjælps-udstyr er anbragt på spantet umiddelbart ovenover stolene.

Udstyret med Alvis Leonides motor

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND
 REPRESENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. A/S · INDUSTRIBYGNINGEN · KØBENHAVN V · DANMARK

334 AH

FLYV

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

Nr. 8

August 1955

28. årgang

Presse og flyveulykker

VI har sagt det mange gange før i årenes løb, men må blive ved dermed, indtil det engang giver resultat: mange forstår ikke pressens indstilling over for flyveuheld og flyveulykker. Ulykker skal selvfølgelig ikke forties; der skal redegøres for dem snarest muligt, efter at undersøgelserne har fundet sted. Men af en eller anden grund tiltrækker flyveulykker sig pressens opmærksomhed i ganske uproportionalt omfang.

Mens de desværre meget hyppige trafikulykker behandles med få linier, slås tilsvarende flyveulykker op over den halve forside. Eksempler fra sidste måned er svæveflyveulykken i Vandel, der fik dobbelt så megen presseomtale som den iøvrigt udmærkede behandling af den 14 dages mesterskabskonkurrence. Noget tilsvarende gælder et helikopteruheld ved Helsingborg, hvor ingen kom noget til.

Ganske normale landinger med svæveplaner ude i landet omtales som »nødlandinger«, og det samme gælder ofte almindelige sikkerhedslandinger med motormaskiner, selv om rejsen kort efter fortsattes normalt.

Man kunne til nøds forstå denne indstilling i flyvningens barndom, da flyvning var noget sensationelt, men ikke i 1955, hvor det er noget dagligdags at flyve.

Er pressen ikke lidt for sensationsivrig, eller har flyvningens negative sider virkelig gjort sig fortjent til så meget af avisernes kostbare plads?

Det er spørgsmålet, der stilles til vore venner i dagspressen ikke blot fra den private og sportslige flyvnings side, men også fra den militære og kommercielle.

Fra alle sider er vi interesseret i et sagligt svar herpå. Har dagspressen ikke plads hertil, står FLYV's spalter gerne åbne for sådanne indlæg.

Den 21. luftfartsudstilling i Paris

Stævnets største begivenhed var demonstrationen i luften af Leduc's ramjet

PARIS stod rigtig i flyvningens tegn i juni, hvor FAI fejrede 50 års jubilæum. Denne celebre begivenhed blev fejret ved et storstilet, internationalt rally, ved en kongres — og den 21. internationale luftfartsudstilling. Sidstnævnte arrangeres hvert andet år af »Union Syndicale des Industries Aeronautiques«, den franske luftfartsindustri sammenslutning.

Her viser Frankrig samt mange andre lande, hvad man kan præstere af fly, motorer, instrumenter og andet tilbehør. Allerede i 1953 var udstillingen blevet af et så stort format, at udstillingens hidtidige hjemsted, Grand Palais, måtte opgives. Den blev koncentreret på Paris internationale lufthavn Le Bourget, hvor den blev opbygget i og omkring en stor, permanent udstillingsbygning i havnens SW-hjørne. Bygningen blev udvidet, så den i år er kommet op på et gulvareal af 100.000 kvm. Udstillingen er ved sin opbygning med en afsluttende 2 dages opvisning i luften et internationalt sidestykke til englændernes nationale Farnborough stævne i september. I år var der tilmeldt 181 stande fra Belgien, England, Frankrig, Holland, Italien, Luxembourg, Polen, Tyskland, Tjekkoslovakiet samt USA. Foruden disse indendørs stande var der en større udstilling i det frie af fortrinsvis større flyvemaskiner.

Heraf var mange gengangere fra 1953-udstillingen. Ikke mindst for stamgæsterne virkede det som en stimulerende indsprøjtning, at Leducs ramjet 021 dukkede under udstillingen, hvor det kunne bese på jorden på nært hold. Leduc har siden 1930 beskæftiget sig med ramjet-problemet. Hans 010 udførte 21/4-1949 den første frie flyvning med motor — den første i verden med ramjet. 010 efterfulgtes af 021, hvoraf to var med på udstillingen. Såvel 010 som 021 startes fra et stillads på ryggen af det 4-mot. Languedoc trafikfly. 021 er faktisk en flyvende provestand for ramjetprincippet.

Fine ting i svæve- og privat-flyvemaskiner

Polen udstillede 3 lækre svæveplaner: De 1-sæd. Moucha 100 og Jaskolka — begge omtalt i FLYV nr. 4/55 — samt det 2-sæd. Bocian (Flyv 7/55). De blev om lørdagen demonstreret af franske svæveflyvere fra skolen i Beynes.

Blandt de udstillede amerikanske typer skal bemærkes Cessna 180 med en ualmindelig fin instrumentering, bl. a. ILS-kurs-

viser og automatisk radiokompas! Ens tænder løb også i vand ved synet af en så lækker tingest som den 2-mot. Beech Twin-Bonanza — noget for forretningsmanden. På samme stand var udstillet en Piper Super-Cub m. komplet sprøjteudstyr — pris: 64.000 kr.!

Frankrig er ualmindelig velforsynet med mindre typer til privat brug. En af de nyeste er SIPA 1000, tosædet, ultralet lavvignet med næsehjul, dråbeformet plastikkuppel. Med en 90 hk Continental er fuldvægten 570 kg og marchfarten 180 km/t. En gammel kending for danske »rallyister« var udstillet, nemlig den lækre 4-sædede Norécrin med 3-hjulet optr. understel. I sidste lyd-dæmpede udgave er prisen 60.000 kroner.

Militære trænings- og forbindelsesmaskiner

I denne gruppe vistest den nye Nord 3201 lavv., 2-sæd. lukkede træningsfly for kunstflyvning, forbindelsesopgaver m. m. Den minder i udseendet om Miles Magister. Med en 160 hk rækkemotor er marchfarten 195 km/t. Den udførte under opvisningen fin kunstflyvning, bl. a. et halvt udvendigt loop. I samme klasse deltog Farman Monitor III, der også udførte et halvt udvendigt loop, rulning under lodret stigning m. m.

Den skuldervingede NC 856 blev demonstreret i AOP-udgaven. Med en 160 HK Regnier motor er tomvægten 700 kg, fuldvægten 911 kg. Største og mindste fart henholdsvis 200 og 70 km/t. Den starter og lander på 90 m. Til brug på små improviserede pladser kan NC 856 startes m. en enkel katapult. Det blev demonstreret — desværre rigeligt fjernt fra publikum, ligesom den demonstrerede en landing på nogle få meter — foran publikum — ved hjælp af stoppewirer, der greb fat om en nedhængende krog fra halen.

Det højvingede Max Holste Broussard — i klasse med DHC Beaver — blev demonstreret om lørdagen i luften. Med en Pratt & Whitney 450 HK motor »marcher« den 240 km/t. med pilot og 6 passagerer.

Morane Saulnier Alcyon, som i et antal af 100 er leveret til det franske flyvevåben som standardskolemaskine, var udstillet.

I samme kategori var USA repræsenteret med Beech Mentor, der har næsehjul.

Angrebsflyvemaskiner

Potez 75 — der deltog i opvisningen — anvendes bl. a. til bekæmpning af kamp-



vogne, idet den har raketbevæbning samt 4 lette mg. I udseende kan den minde om den svenske J. 21 jager: Den har næsehjul-understel og en skubbende 450 hk motor mellem de to halebomme.

Englænderne demonstrerede ubådsjagerne Short Seamew og Fairey Gannet. Begge typer imponerede ved deres manøvreedygtighed, f. eks. udførte Seamew rulning under stigning. Efter landingen bøjede Gannet sine planer sammen og Seamew sine bagud — det så pudsigt ud — og udført på få sekunder!

Jettrænere

var repræsenteret ved adskillige typer. Frankrig indtager på dette område en førende stilling, hvilket ikke mindst skyldes samarbejdet mellem Fouga og Turbomeca. Den 2-sæd. Fouga Magister er den første prisbillige jettræner i verden. Der er 100 i produktion. Med 2 stk. 400 kg Turbomeca Marboré II har Magister en fuldvægt på 2766 kg og max. fart 715 km/t i 9000 m.

Andre bemærkelsesværdige jet-letvægtere på udstillingen var SIPA 200 Minijet og SIPA 300 — begge omtalt i sidste nr. af FLYV.

Af udenlandske jettrænere så man Fokker S-14, FIAT G 82 og DH Vampire trainer. S-14 blev fremragende demonstreret af *Sondermann*, der lavede nogle smukke 8-kantede roll.

Jetjagerne

var vel nok den gruppe, som kan regne med den største publikumstække. Frankrig er kommet fint med på dette område — og produktionen — den franske luftfarts Achillesehæl — skrider godt fremad. F. eks. er Dassault Ouragan leveret i 350 eksemplarer. Indien har fået leveret Ouragan til sit luftvåben.

Dassaults forskellige Mystère jagerer fra II til Super-Mystère 4 B1 — sidstnævnte minder meget om Super-Sabre — var udstillet og blev demonstreret i luften.

En M. II demonstrerede en ny bremseanordning, så jetstrømmen kan vendes frem i flyveretningen og derved afkorte landingsaflobet, ja endog få den til at bakke! M. IV B1 er den første franske maskine, der har gennembrudt lydmuren i vandret flyvning, hvilket blev demonstreret. Efter programmet skulle en eskadrille på 12 Mystère II have gennembrudt lydmuren i formation, men man mente ikke, vejret var godt nok!

En M. II startede under stævnet med den franske minister for off. arbejder, *Molinier* og fløj til Nice, 700 km, på 43 minutter — eller 975 km/t. i rejsefart.

En Mistral-jager (franskbygget Vampire) demonstrerede start og landing på ski på græsset. 12 Aquilon-jagerer, licensbyggede DH Sea-Venom, lavede nydelige ankerformationsflyvning over pladsen. En Aquilon demonstrerede en fantastisk kort start m. raketthjælp, som det gores fra et hangarskib.

Baroudeur — se sidste nr. af FLYV — startede også med raketthjælp. En anden startede på startvognen og gik i luften med denne og landede igen på den! Perfekt!

Vautour (2 stk. 3000 kg Atar turbiner) fløj gennem lydmuren om lørdagen. Den stiger fantastisk: 12 km på 2 minutter! Den blev demonstreret i 3 udgaver: Som altvejrjager, angrebsfly og bombefly, sidstnævnte

med 6 udvendige bomber! En rekognoscerings-udgave er under fremstilling. Fra halen kan Vautour udløse en lille fald- eller rettere bremseskærm til afkortning af landingsaflobet.

Trident skal være den første jager med kombineret jet- og raketfremdrift, hvor jet-turbinerne kun er det sekundære. Den flyver med marchfart på Viper-jetmotorerne i plantipperne, men starter så raketmotoren (4500 kg), hvis et fjendtligt fly skal indhentes og bekæmpes. Trident kan overskride lydens hastighed under stigning. Mach 1,5 skal være opnået, men Mach 1,8 regnes som muligt. Under stævnet startede Trident på raketmotoren. Efter starten steg den under en fantastisk vinkel og forsvandt på utrolig kort tid som en prik i det fjerne.

Flyvningen med Leduc 021 var utvivlsomt dagens clou. I ca. 150 m slap den forbindelsen med Languedoc'en, kort efter så man en ildhale efter den. Den kredsede rundt om pladsen i lav højde med ca. 960 km/t. Kroppens indre var oplyst med et orangegult skær fra forbrændingen. Efter en halv snes minutter var brændstoffet opbrugt. I glideflyvning med ca. 325 km/t kom Leduc 021 ind til landing, tandem-understellet og støtterne under planerne blev fældet ud, vingeglidning ned til ca. 15 m, hvor der blev rettet op, bremseskærmen udløstes, og landingen var perfekt med ret kort aflob. Der var ingen påfaldende forskel på lyden fra den arbejdende ramjet og en normal jetmotor.

Leduc 021 og Trident var dagens store oplevelse, Frankrig har med disse enestående typer givet verden endnu et bevis på fransk ingeniørkunst' inspiration og fremsyn.

En F 84 Thunderstreak viste også start med raketthjælp. Neville Duke gav en af stævnets bedste opvisninger med sin Hunter, som han fløj gennem lydmuren i ca. 100 m højde lige foran publikum. Det gav et sæt i en, da man hørte dobbeltbraget og formelig fornemmede et luftslag i ansigtet! 3 Avro-Canada CF 100 blev demonstreret for første gang i Frankrig.

Flyvende trekanten

I Paris vistes verdens mindste Deltavinge, Payen PA 49 Flechair (160 kg Palas). Spv. er 5,16 m, længde 5,1 m, fuldvægten 650 kg. Største hastighed er 500 km/t. Dens manøvreedygtighed og stigeevne imponerede. PA 49 er en flyvende skala-model af en overlydsjager.

En anden fransk deltavinge var Gerfaut, der fløj gennem lydmuren i vandret flyvning uden efterbrænder, raket eller lignende til kortvarig forøgelse af motorkraften.

De engelske deltavingede Javelin og Vulcan deltog ligeledes i stævnet. Ikke mindst Vulcan imponerede ved fine rulninger under stigning.

Transporttyper

To Hurel-Dubois 2-mot. trafikfly startede forbløffende kort og udførte stejlkurver på 45—60° i ganske lav højde. Den enestående manøvreedygtighed var mulig gjort af de slanke planer med et sideforhold på ca. 20:1.

Bristol Britannia demonstrerede flyvning og landing med de to højre motorer standset! En af Air France's Breguet 763 landede med 105 unge mænd, der på et par minutter var strømmet ud af maskinen og fordelte sig langs den halve startbane!

Fra oven: Leduc 021, Super Mystère IV B 1, SO Trident, Gerfaut, Payen PA 49, Hurel Dubois HD 32, Caravelle, Vautour.

Den 77,5 t Armagnac, der med 84 passagerer er en af verdens største trafikmaskiner, var udstillet. I turistudgaven kan der medføres 107 passagerer.

Noratlans, der var udstillet sammen med Fairchild Packet, som den ligner på en prik, startede fantastisk kort og steg stejlt. Den var utrolig manøvreduktig, selv på en motor.

Af opvisningen med transportmaskiner var demonstrationen af den jetdrevne Caravelle (2 Avon, anbragt på hver side af bagkroppen) imødeset med den største forventning. Caravelle, der fløj første gang 27/5 i år, har 44 t fuldvægt og 770 km/t marchhastighed. Der er plads til 70 pass.

Helikopterne

Den nye 3-sæd. Bell 47H-1 var udstillet for første gang i Europa. Den er mere komfortabel og har bedre ydeevne end Bell 47. Den franske flåde demonstrerede en Piasecki HUP2 helikopter, englænderne Bristol 171 og 173 samt Saro Skeeter.

Af franske helikoptere var der udstillet Djinn og Alouette. Sidstnævnte, der 6/6 satte ny verdenshøjderecord med 8250 m, er udstyret med en 400 HK Turbomeca Artouste II turbine. Den var en fin vægtløfter. Den hævde en 500 kg Citroen 2CV fra jorden, fløj rundt med den over plad-

sen og satte den ned igen på samme sted. Djinn er den første readrevne helikopter. En Palouste turbine leverer komprimeret luft, der ved udstømningen af dyser i rotor-tipperne driver disse. 5 Djinn var i luften samtidigt, en med sprøjteudstyr, en med udvendige bærer, en tredje blev fløjet festligt og livligt med ægte gallisk esprit.

Flot afslutning

Flyveopvisningerne de to sidste dage varede fra 10 til 19, altså rigeligt længe til, at man kan følge med hele tiden.

De berømte amerikanske Skyblazers i 4 Sabre gav en blændende opvisning i kunstflyvning i formation — hvilket tidligere var vist af tre RAF-Hunters og 4 Ouragan jagere — som en festlig afslutning på opvisningen. Iflg. en fransk avis skulle der have været 100.000 tilskuere om lørdagen, iflg. en radioreporter, jeg talte med, 400.000. Blandt tilskuerne om lørdagen var Frankrigs mand nr. 1, præsident Coty.

Der var altså nok at se på i Paris — på jorden som i luften, næsten for meget til at fordøje på en gang. Det var en meget stor oplevelse at se den interessante udstilling og overvære det storstilede flyvestævne.

PS. Le Bourget var under stævnet lørdag og søndag lukket for trafikflyvning, der var henvist til Orly.

Johs. Thinesen.

Hvad eftersøgninger koster

VINDSTRUTEN, det svenske luftfartsvæsens personaleblad, beskæftiger sig i et nummer for nylig med en af de sidste eftersøgninger af privatflyvere:

Privatflyveren træder ind hos briefing, folder sine kort ud og planlægger sin rute. VFR-flyveplanen udfyldes, og så er han klar til en rar flyvetur. Flyveplanen afleveres, bl.a. for at den i givet fald kan lette redningstjenestens virksomhed. Hvad sker der nu, hvis flyveturen ikke forløber efter programmet? Som eksempel tjener »flyverbønderne« flyvning den 27/3 fra Groningen i Holland til Bulltofta.

De var på hjemvejen efter en længere ferieflyvning. Vejrmeldingen før starten i Groningen talte om snevej; men det er skønnede, at flyvningen helt igennem kunne udføres efter VFR-bestemmelserne. De ville flyve via Sønderborg i Danmark, og som alternativ plads valgte de Hamburg. Imidlertid mødte de et temmeligt kraftigt nedbørsområde med sne og stærkere vind end beregnet. Det dårlige vejr medførte, at de mistede orienteringen, og de måtte til slut lande på en snedækket stubmark ca. 10 km fra byen Rostock. Der strømmede mange mennesker til, og de var allesammen hjælpsomme og venlige. Efter piloternes udsagn kunne man imidlertid ikke få nogen landingsmeddelelse frem.

Mens myndighederne i Østtyskland tog sig af »flyverbønderne«, blev der på grundlag af flyveplanen iværksat en eftersøgningsaktion.

I eftersøgningen deltog fartøjer fra toldvæsenets kystbevogtning, lodsvæsenet, sel-skabet for redning af skibsbrudne samt en dansk Catalina og flere maskiner fra det svenske flyvevåben. Den danske, vesttyske og hollandske redningstjeneste blev alarmet.

Ved 12-tiden den 28/3 kom der så meddelelse om »flyverbønderne« lykkelige lan-

ding. Redningsaktionen blev indstillet. Hvilke omkostninger havde nu denne eftersøgningsaktion medført?

De foretagne beregninger udviser følgende tal:

Svensk eftersøgning fra luften ..	9.690 kr.
Dansk eftersøgning fra luften	3.735 kr.
Svenske eftersøgningsfartøjer ..	1.775 kr.
Diverse omkostninger	50 kr.

Ialt 15.250 kr.

(Tallene er svenske kroner svarende til ialt ca. 20.000 danske kroner.)

Udover dette beløb er der omkostninger i forbindelse med en telefonisk eftersøgning, som redningscentralerne i Holland, Vesttyskland og Danmark har udført. Disse omkostninger var ikke tilgængelige ved beregningen.

Alt dette viser, hvilket stort og dyrt apparat, der sættes igang, når en flyvemaskine savnes.

Dette forhold bør på den ene side indgyde vore flyvebesætninger og flyvepassagerer en stor tryghedsfølelse; men det er også et forhold, der forpligter, og det er noget, som må fremhæves, måske i særlig grad for vore VFR-flyvere. Føreren må være klar over, at han skal planlægge flyvningen, så den virkelig kan gennemføres efter flyveplanen. Og siden må han på alle måder forsøge at gennemføre flyvningen efter denne flyveplan og efter landingen sørge for, at der bliver sendt landingsmeddelelse til vedkommende flyveledelse.

Skulle der trods alt forekomme afvigelser fra flyveplanen, må han ufortøvet give flyveledelsen meddelelse herom.

Fra oven: Alouette II, MH 1521 Broussard, Noratlans, NC 856, Potez 75, Nord 3201 og nederst SIPA 1000.



Capital!

VICKERS / VISCOUNTS

FITTED WITH

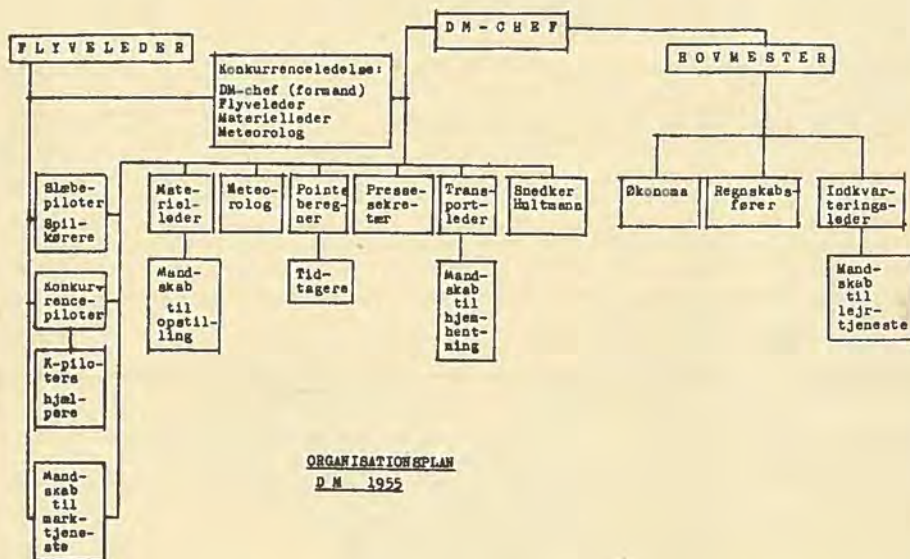
DUNLOP

**TYRES, WHEELS, BRAKES
& MAXARET ANTI-SKID UNITS**

✱ The twenty additional Vickers Viscounts ordered by Capital Airlines Inc., of Washington, D.C., brings the number of these aircraft sold to this airline to 60, in value the largest post-war dollar order obtained by a British Company. The number of Vickers Viscounts sold in the North American continent now totals 83—all Dunlop equipped.

4H/627

DM I SVÆVEFLYVNING



Sejrherrn: Aage Dyhr Thomsen.

DET tredje DM i svæveflyvning var som sine forgængere karakteriseret ved, at det var vanskeligt at få flyvedage nok; men medens dette tidligere skyldtes regn og lavtryk, var det denne gang sol og højtryk, der lagde sig hindrende i vejen.

Når man endelig ikke kan flyve, er det naturligvis ulige behageligere, at vejret er for godt end for dårligt, og der var god lejlighed til badeture og andre udflugter, men især fremmede vejret også det kammeratlige samvær mellem deltagerne.

I stedet for en fjernliggende gård anvendte vi som ved skolen ifjor et lille hus i den nordlige udkant af flyvepladsen. Her var der kontorer, en samlingsstue, hvor man kunne få forfriskninger (kaldet »isobar'en«) samt køkken. Som spisesal havde vi lejet et elementhus, dyrt men dejligt, og rundt omkring boede deltagerne i telte.

Stor organisation nødvendig

De færreste udenforstående er klar over, hvilken betydelig organisation og forarbejde, en svæveflyvekonkurrence kræver.

Organisationen fremgår af figuren. Heraf er den højre del under hovmesteren noget nyt, som krævede en betydelig ekstra indsats af arbejde, men som altså var meget værdifuld. Den fælles indkvartering og forplejning blev i høj grad værdsat — og økonomaen og hendes flinke hjælpere fik megen ros for deres mad, der var af langt højere standard end normalt i en svæveflyvelejr.

Det flyvemæssige arbejde begynder tidligt om morgenen, hvor meteorologitjenesten går igang med at indsamle oplysninger om vejret, mest direkte fra Karup. Hertil var der direkte telefon, først og fremmest a. h. t. flyveledelsen, som ved felttelefoner var i kontakt med kontor og startspil.

Derpå går materiel-tjenesten igang med at stille op ude på pladsen — afmærkning, telefoner, signalgrej o. s. v.

Planerne tages fra hangar og enten flyves eller køres den lange vej til startstedet.

Ind imellem er der morgenmad, og kl. 0930 samles alle til briefing i spisehuset.

Her har meteorologen ophængt to vejr-kort, temperaturkurver, oversigt og udsigt, som bliver detaljeret gennemgået. På grundlag af udsigterne bekendtgør konkurrenceledelsen dagens opgave samt starttids-punktet.

Til den aftalte tid går starten hurtigst muligt. Med de to slæbemaskiner, flyvevåbnet havde stillet til disposition, kunne det gøres hurtigt. Enhver start og landing af motorfly eller svæveplaner foregår under kontrol af flyvelederen med lyssignaler. Selv transport af planer tværs over den ellers forbudte hovedstartbane, der deler motor- og svævezonen, må kun foregå ved grønt lys. Når det gik hedest til, var der en start- eller landingsoperation hvert 80. sekund — og sikkerhedsbestemmelserne var så godt gennemtænkte og indarbejdede, at der end ikke var tilløb til den mindste kritiske trafiksituation.

Når deltagerne er forsvundet fra pladsen, holder transportlederen vagt ved telefonen og sender efterhånden sine hjem-hentningshold i den fælles transportpulje ud efter de landede planer. Pointberegneren gør resultaterne op og offentliggør som presse-sekretær resultaterne.

Endelig er der et værksted til at udbedre småskader, og det var der god brug for. Ialt skal der ca. 40 mand på jorden til for at holde 10 piloter i luften.

Hvem var hvad?

Ligesom sidste gang var Jørgen Nissen DM-chef, Bent Halling og i nogle dage Hans Harboe flyveledere, Kai Hultmann materielleder, sergent Jørgen Leif Hansen meteorolog, Mogens Buch Petersen og Per Weishaupt hver en uge point- og presse-mand, Hans Jørgen Bie transportleder og E. Hultmann værkstedsleder.

Flyverløjtnant U. Høg Jensen var hovmester, fru Emma Hemmingsen økonoma, Arvid Horn regnskabsfører og indkvar-

teringsleder, og som slæbepiloter fungerede kaptajn-løjtnant A. V. Rasmussen begge uger, og flyverløjtnanterne Aage E. Madsen og A. W. Andresen hver en uge.

I deltagerlisten, som vi offentliggjorde sidste gang, skete den ændring, at Henrik Henriksen fra Ringsted deltog i stedet for sin broder Mogens, da denne ikke kunne være til stede hele tiden.

Abningen om søndagen

Søndag middag bød Harboe som svæveflyverådets formand velkommen, takkede flyvevåbnet, repræsenteret ved ritmester Zeilau for hjælpen og overgav ledelsen til Jørgen Nissen. Ritmesteren bød velkommen til Vandel og udtalte, at det måske nu var sidste år, han kunne være vor vært der.

Første konkurrencedag: fri distance

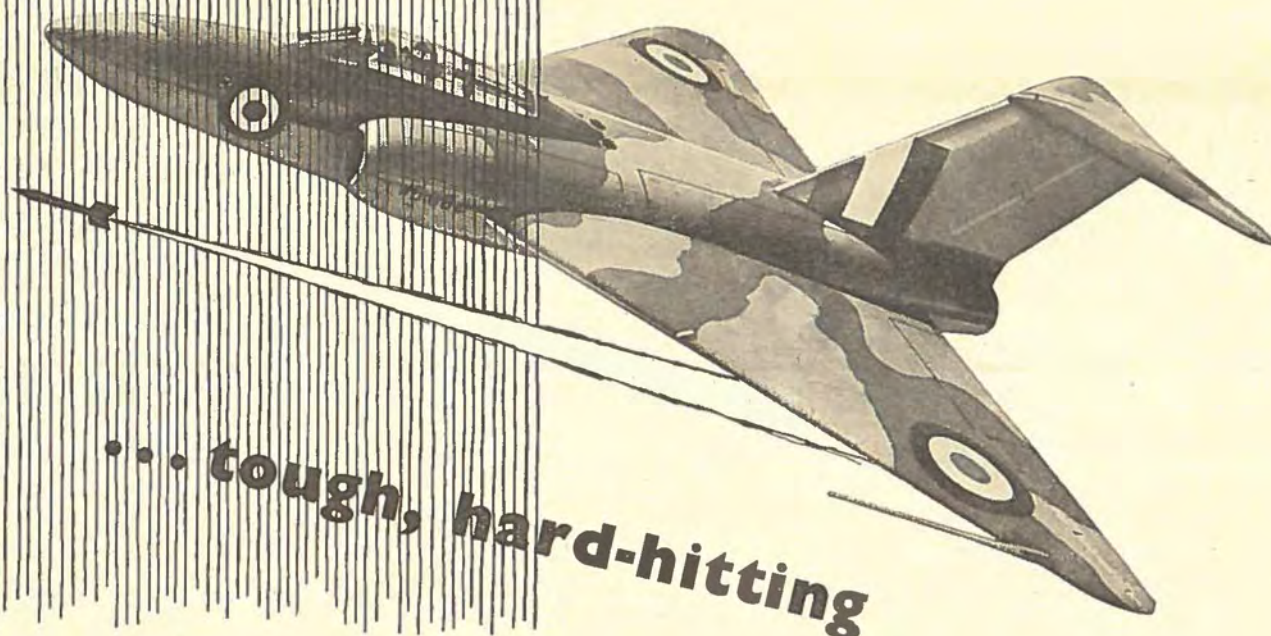
Efter lavtryk og regn søndag og mandag blev det tirsdag den 5. juli nogenlunde anvendeligt vejr med nordlig vind. Der blev udskrevet fri distance, og starterne gik mellem kl. 15 og godt 16. Dyhr Thomsen og Signe Skafte Møller kom af sted samtidig midt i perioden og var de eneste, som virkelig kom væk. Dyhr landede i Sønderborg, 94 km, og fik de 1000 points. Signe nåede 41 km til Christiansfeldt og fik 435. Jørgen Friis kom 12 km syd for Vamdrup, en distance på 32 km, der gav 339 points, mens Elle kom 31 og fik 329 points. Det var en fin begyndelse for de dårligere planer. Poul E. Nielsen fik 286, Hans Hende Jacobsen 265 points og resten, deriblandt Sejstrup, der nåede 15 km, ingen points.

Anden dag: hastighed til Esbjerg

Om onsdagen var vejret begyndt at stabilisere sig med svag nordlig vind. Mod nord kunne man dårligt gå, mod syd var der udsigt til optræk af dårligt vejr, så det blev til hastighedsflyvning de 50 km til Esbjerg lufthavn.

To nåede frem: Dyhr med 44 km/t og Sejstrup med 34. Det gav henholdsvis 1000 og 849 points. Elle nåede 10 km øst for Esbjerg og fik 322, Henrik Henriksen 39 km og 279, Kaj V. Pedersen 42 og 207, Poul E. Nielsen 35 og 200, Dossing Jensen 52 km ned til Ribe, hvilket kun gav 179 points, da det giver betydelige fradrag at afvige fra kursen. Hende fik 76 og Signe ingen points.

All weather fighter



... tough, hard-hitting

All weather

is Javelin weather

In the Gloster Javelin the fighter of the future takes shape today. Fair weather or foul—the Javelin flies and fights higher and faster than any other fighter. Powered by twin Armstrong Siddeley Sapphire turbojets, it reaches 50,000 ft. a few minutes after take-off. No other fighter in production today can equal the fire power, speed, altitude and radar efficiency of the all-weather Gloster Javelin. It will also carry the new Air-to-Air Guided weapons now being developed. Large-scale super-priority production orders for the R.A.F. have been placed.

GLOSTER JAVELIN



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester, England

Member of the Hawker Siddeley Group/Pioneer . . . and world leader in aviation for forty years.

Hermed var den samlede stilling: Dyhr 2000, Sejstrup 849, Elle 651, Nielsen 486, Signe 435, Friis 411, Hende 341, Henriksen 279, Kaj V. Pedersen 207 og Dossing 179 points.

Sent på eftermiddagen indtraf som andetsteds omtalt den tragiske ulykke. Den bevirkede, at man p. g. a. undersøgelser og oprydning ikke kunne flyve torsdag, hvor vejret var fint.

Tredie dag: fri distance

Freitag gik det løs igen. Nu var det for alvor blevet højtryksvejr med svag nordøstlig vind, vanskeligt vejr. Dossing trak sig tilbage efter ulykken, så der var 8 hold tilbage. Tre af disse kom ikke af sted, Hende nåede 20 km, men fik ingen points.

Sejstrup blev dagens vinder. Han fløj 85 km til Daler ved Tønder. Kaj Pedersen nåede 52 km til Ribe og fik 612, Friis 48 km til Darum (564), mens Dyhr nåede 39 til Nykirke (459).

Vejret for godt til flyvning

Nu var højtrykket og varmen for alvor over landet. Forøvrigt lå man helt stille søndag og mandag p. g. a. begravelserne, men de øvrige dage blev der fløjet med hjælpemandskabet, og mange af deltagerne prøvede hinandens planer.

Endnu onsdag gav vejrmændene en udsigt, der lod helt håbløs. Solen brændte fra en skyfri himmel, og man besluttede at tage ud og bade. Pludselig kom der imidlertid en lille perlerække af cumulusskyer på himlen. Et par planer rykkede ud og fløj op til to timer, deriblandt Aviators Bergfalke, som klubben havde fået ned dels til eget brug, dels til flyvning for andre deltagere, da Gö-4'en var blevet beskadiget ved ulykken.

Fjerde dag: kurs mod Frederikshavn

Torsdag blev heldigvis endnu bedre. Der var udsigt til sydøstlig vind i den sydlige og sydvestlig i den nordlige del af Jylland, og cumulusskyerne dukkede hurtigt op. Konkurrenceledelsen besluttede at prøve den nye internationale konkurrencedisciplin, der har afløst målflyvningerne: flyvning på fastlagt kurs. Det blev en kurs Vandel—Frederikshavn. Man skal lande i en korridor på 5 km til hver side for kurslinien. Ellers projiceres landingspunktet ind på kurslinien, og afstanden mellem de to punkter fradrages den projicerede flyvestrækning.

Vinden og de termiske forhold bevirkede ret store afvigelser vest for linien. Der blev fløjet over Grindsted, Herning og Viborg af flere, men de fleste landede i eller tæt uden for korridoren.

Sejstrup var første starter kl. 1115, mens Hende var den sidste kl. 1400. Der var ikke mange omstarter. Kun en af slæbemaskinerne var i funktion. Startrækkefølgen blev første dag fastsat ved lodtrækning og blev derpå for hver dag forskudt.

Telefonen var dejligt længe tavs. Først kl. ca. 16 meldte første mand sig. Henriksen var efter 3 t 22 min flyvning landet ved Bjerringbro, 81 km, 406 points. Signe gik ned ved Kellerup, 67 km, men fik kun 276 points, da det var godt 20 km fra kurslinien.

Så meldte Hende, der var indisponeret p. g. a. maveværl, sig fra Silkeborg flyveplads (59 km, 296 p.).

Næste mand var Friis, der på knap 5 timer var nået 128 km til Astrup, hvor han landede tæt ved kurslinien hos en kusine! Fint klaret i en baby at blive nr. 3 med 642 points på sådan en dag. De fleste deltagere rapporterede, at de havde tophøjder på 1800 til 2400 m. Friis havde til slut let modvind, antagelig p. g. a. en byge.

Kl. 1617 ringede Sejstrup, at han kl. 1600 efter 4 t 45 min var landet 4 km vest for Sæby. Det var 199 km, den hidtil længste konkurrenceflyvning ved et DM, når man ser bort fra Feddersens hjemflyvning til København i 1951, hvor opgaven var hastighed til Odense!

Kaj Pedersen nåede 93 km til Foulum, men fik noget fradrag og 396 points. Elle & Borreby landede efter godt 3 timers flyvning ved Nr. Vinge, 96 km, 446 points. Det er hidtil længste distance med et to-sædet plan i Danmark, men danmarkrekorden tilhører *Meulengracht* med 294 km i USA.

Kl. 1735 landede Dyhr Thomsen efter 5 t 20 min kun ca. 2 km syd for Sejstrup ved Sæby. Sejstrup fik de 1000 points, Dyhr 990, så der var næsten ingen forskydning i den samlede placering: Dyhr 3449, Sejstrup 2849, Friis 1617, K. V. Pedersen 1215, Elle 1097, Signe 711, Henriksen 685, Hende 637.

Vanskelige hjemtransporter

Efter en hektisk nat oprandt fredag med fint vejr, men det kneb med at få Dyhr hjem, for dels var der vanskeligheder med vognene, dels var der landingsuheld med den ene og motorværl med den anden KZ VII. Efter reglerne kunne vi have fløjet uden Dyhr, men det var der selvfølgelig ikke tale om.

Lørdag kunne der heldigvis også flyves, der blæste en frisk VNV-vind, og opgaven blev hastighed til Odense lufthavn. Fem kom af sted, mens vejret blev dårligere, så tre blev hjemme. Fire nåede frem efter en vanskelig flyvning. Sejstrup vandt med 76 min for de 76 km, altså 60 km/t. Dyhr var nede i 150 m kort før Beldringe, men nåede ind på 78 min, mens Friis i Babyen atter leverede en imponerende præstation med 79 min. Kaj Pedersen brugte 89, idet han faktisk var ved at lande i Vandel, men atter fik bid og ganske klogt tog chancen for at nå frem, selv om det gik lidt langsomt. Signe nåede 70 km til Skovby — kunne se Beldringe, men ikke nå frem.

Afslutningen

Transportholdene var allerede på vej og havde fra en post ved Lillebælt kunnet rapportere deltagerens passage. Mens de sidste kørte ind på Vandel eller landede efter hjemslæb, bekendtgjordes resultaterne:

Dyhr Thomsen blev danmarksmester med 3975 points (selv om Sejstrup haled 459 points ind på ham, da den dårligste dag iflg. reglerne bortfaldt). Sejstrup blev nr. 2 med 3849, Friis nr. 3 med 2522, Kaj Pedersen nr. 4 med 2125, Elle fik 1097, Signe 1005, Henriksen 685 og Hende 637.

Pokalen blev overrakt ved en højtidelighed, og der blev holdt afslutning i den lyse sommeraften med lejrball og det hele.

Søndag stod vi op kl. 0615, det store oprydningsarbejde blev tilendebragt i løbet af formiddagen, og det gik atter hjemad. Det tredje DM var endt.

PW



Fra oven: Sejstrup, Friis, Elle og Borreby, Spisehuset og Ringsted's Spatz forsynet med Havdrup.



• VISCOUNT SUKCES'EN FORTSÆTTER

KLM

bestiller

VISCOUNTS

Ni Viscount 800 flyvemaskiner er blevet bestilt af KLM, Det Kgl. Hollandske Luftfartselskab, til flyvning på dets ruter i Europa og til Mellem-Østen.

Vi er overbeviste om, at forbindelsen mellem KLM's ansete traditioner og den ny tids flyvning med turbine propeller vil være af største betydning for fremtidens luftfart.

Antallet af Viscounts, der er i brug eller er bestilt, er nu oppe på 227, heri medregnet fire, der benyttes privat af ledende forretningsfolk.

OA. 414

VICKERS VISCOUNT

FIRE ROLLS-ROYCE DART PROPELLER-TURBINE MOTORER

VICKERS-ARMSTRONGS (AIRCRAFT) LIMITED . WEYBRIDGE . ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL & Co, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

RALLY PARIS - ÅRETS STORE RALEY

6 DANSKE MASKINER DELTOG

I anledning af FAI's 50 års beståen indbød Aero-Club de France til et storstilet internationalt rally i dagene 7.—16. juni.

Rally'et var opdelt i to dele, A og B. Deltagerne i A mødtes i Vichy, hvorfra de fløj via Bordeaux til Tarbes den første dag, via Montpellier til Nice den anden dag, over Grenoble til Clermont-Ferrand den 4. dag, Lyon—Geneve den 5., Basel—Mühlhausen til Vittel den 6., Luxembourg—Le Touquet den 7. dag, hvor man mødte deltagerne i den anden del af rally'et, B. I Le Touquet var der middag for alle deltagerne.

I del A deltog fabrikanten E. Ørum-Petersen og Åge Dyhr Thomsen, Herning, samt direktør H. H. Laursen, Rindsholm Mølle ved Viborg med farvehandler Anders Petersen, Viborg, som observatør. Laursen og Petersen blev hængende i Tyskland nogle dage på udturen, så de kom først med i Le Touquet. Del A omfattede en strækning på ca. 3415 km.

Anden afdeling af det internationale rally, B, udgik fra Perpignan, hvor deltagerne mødtes 7. juni. Programmet lød på: 8/6: Perpignan—Barcelona—Valencia, 9/6: Valencia—Granada—Rabat, 10/6: Rabat—Jerez—Sevilla, 11/6: Sevilla—Madrid—Biarritz, 12/6: Biarritz—Cognac—La Baule, 13/6: La Baule—Dinard—Brest, 14/6: Brest—Dinard—Le Touquet, 15/6: Le Touquet—Le Bourget. Det giver en sammenlagt strækning på godt 3700 km. Det var altså ikke nogen rekreation eller egentlig turistrejse, kan man forstå.

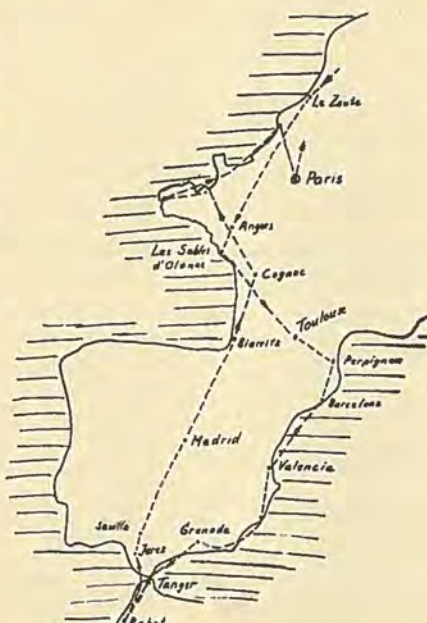
I afdeling B deltog grosserer A. Strange-Hansen solo, godsejer Th. Fleuron Dahl, Valnæs, solo, bagermester Leo Mac van Hauen med frue samt flyveleder H. C. Petersen, Skrydstrup, med frue. Alle deltagende danske fly var af typen KZ III.

Med KZ III i skræntflyvning, da benzinen var ved at slippe op

Van Hauen berettede til FLYV, at der på strækningen Valencia—Granada blæste en vind, der tiltog til ca. 80 km/t, en KZ III kommer ikke meget frem i så strid modvind. Benzinen var da også ved at slippe op. Men ved at udnytte skræntopvindene »svævefløj« van Hauen med motoren næsten i tomgang. I passet gennem Sierra Nevada ind til Granada oplevede van Hauen den værste turbulens, han har været udsat for nogensinde. Fruen tog det »som en mand«! KZ III måtte flere gange foretage mellemlandinger mellem de officielle landingspladser, den var nok et af de langsomste i rally'et og faktisk ikke den mest velegnede til de lange distancer. Van Hauen nåede velbeholdt til Granada p. gr. af den store højde, han havde fået i opvinden.

Kun van Hauen og H. C. Petersen nåede Rabat, mens Fleuron Dahl og Strange-Hansen fløj til Tanger, som det oprindeligt var bestemt i programmet. Van Hauen kom til Rabat i buldrende mørke og kom ned på den forkerte plads, idet franskmændenes kort ikke passede. Hver deltager havde ved starten fået kort over strækningen med de pladser, der skulle benyttes. Indkvarteringen i Spanien, der delvis blev foretaget på deltagerens egen regning — ellers var man gæster hos Aero Club de France — var ret primitiv.

Ca. 30 flyvemaskiner med 100 deltagere var med i del B. En Piper Apache ført af Piperforhandleren i Belgien, Goomann, havde været 90 % under landingen i Rabat. Der skete heldigvis kun noget med flyvemaskinen.



Rute A gennem Spanien og Frankrig samt en del af hr. Strange-Hansens tilflyvning på Rally Angers (se sidste nummer).

Den 15. juni skulle samtlige maskiner være fløjet fra Le Touquet til Le Bourget, men p. gr. af lave skyer kunne der først startes hen på eftermiddagen. Mange kom først til Paris — hvor de landede i Toussus le Noble — om aftenen. Så den afsluttende middag i Aero-Club de France kunne først begynde ved 22-tiden. Her blev resultaterne fra rally'et læst op. Der var ikke dansk repræsentation bl. vinderne. Jeg havde før middagen i ventetiden talt med næstformanden for klubben, der antydede, at man havde villet undgå konkurrencemoment for ikke at presse uøvede amatører unødvendigt. Og mere lagt vægt på det kammeratlige. Præmiefordelingen blev vist nok bestemt ved lodtrækning!

De danske deltagere var gennemgående godt tilfredse med turen, selv om der skulle flyves for meget. Van Hauen havde f. eks. været 65 timer i luften på turen, da han landede i Kastrup! Da opholdet i Frankrig blev betalt af aeroklubben, der også støttede turen med tilskud i form af gratis benzin, var det et plaster på såret. Strange-Hansen, der sjældent forpasser en lejlighed til at komme med på rally, var meget populær og blev almindeligt kaldt »Churchill«.

Rally i Kiel

I Kiel-rally'et den 18.—19. juni deltog seks danske maskiner, nemlig Holck & Asted, A. Kragels og frue samt Lund Hansen fra Sportsflyveklubben, Østergård Vejvad med familie samt Erik Wieghorst fra

Vestjysk Flyveklub og Finn Nielsen fra Bornholm.

Ankomsten fandt sted sent lørdag eftermiddag. Der var indkvartering på et studenterkollegium. Om søndagen var der modtagelse på rådhuset, flyvning med de tyske værter, som endnu ikke selv har fået maskiner, og en sejltur med en båd tilhørende flyveklubbens præsident.

Der deltog ikke andre end danskerne i dette rally. Flyvepladsen er glimrende, men endnu ikke almindeligt åben. Modtagelsen i Kiel var meget hjertelig og arrangementet vellykket. Vejret var godt indtil hjemturen om mandagen, hvor de først afgæede dog nåede smertefrit til København, men en maskine måtte mellemlande både i Sønderborg og Odense, mens esbjergfolkene brugte 2½ i stedet for normalt 1 time til turen.

Rally Basse-Normandie

Her deltog grosserer A. Strange-Hansen i et rally den 25.—26. juni. Der deltog ialt 36 maskiner, mest fra Frankrig og England. Der var ankomstkongurrence med overflyvning af 4 byer omkring byen Flers de l'Orne, hvor klubben har hjemme, og hr. Strange-Hansen fik en smuk skål som præmie, selv om han ikke vandt — han nåede ikke at finde de udlagte mærker.

Selve arrangementet var glimrende og folk meget elskværdige og gæstfri. Hr. Strange-Hansen skulle hilse hjemme og sige, at andre danskere var meget velkomne næste år — dette var det 9. rally i Flers.

Turen ud og hjem vanskeliggjordes af NATO-manøvren, og hr. Strange-Hansen kom ud på en 2½ times tur over skyerne ad luftvejene helt ned mod Paris — radioen muliggjorde dette og bevirkede også på hjemturen, at strækningen Bruxelles—København kunne gøres i eet stræk på godt 5 timer, idet en planlagt mellemlanding kunne udgå ved ændret flyveplan over radioen.

FAI-kongressen i Paris 50-året for stiftelsen af FAI

I anledning af 50-året for starten af FAI havde den franske aeroklub indbudt til årskongressen i indeværende år, og denne fandt sted i Paris.

Inden møderne tog deres begyndelse, foretoges overrækkelsen af FAI's medailler og diplomer for året 1954. Guldmedaillen tildeltes general James Doolittle (USA), Lilienthal-medajllen overrakte VM-svæveflyveren Philip A. Wills (England) og Bleriot-medajllen blev overrakt Ignio Guagnellini (Italien). Tissandier-diplomet blev for Danmarks vedkommende tildelt oberst C. C. Larsen og luftkaptajn i SAS Åge Hedall Hansen. Sidstnævnte var selv kommet til Paris for at få diplommet overrakt.

Under kongressens møder vedtoges en række forslag, som var udarbejdet af de nationale aeroklubbers generalsekretærer, og disse vil uden tvivl blive til gavn for det fremtidige internationale arbejde. Bl. a. vedtoges det at oprette en »international teknisk og økonomisk komite for privatflyvning«, der skal tage sig af alle de mange spørgsmål, som vedrører flyveklubber, der beskæftiger sig med praktisk flyvning. Endvidere vedtoges det at oprette en permanent komite under FAI til varetagelse af »aviation education«, en »komite til varetagelse af spørgsmål og problemer vedrørende luftfartøjer med roterende bærepåner« samt en »komite til undersøgelse om mulighederne for at organisere store, internationale stævner og konkurrencer for alle grene af flyvesporten«.

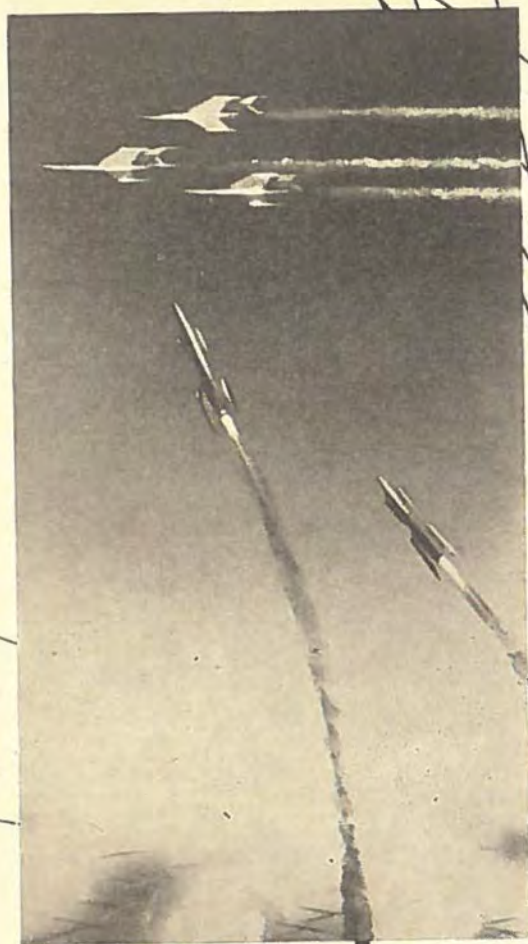
Valg af præsident og vice-præsidenter: Kaptajn K. J. G. Bartlett (England) genvalgte til præsident, generalløjde C. Sillevaerts (Belgien) genvalgte til første vicepræsident, og blandt de øvrige 14 vicepræsidenter genvalgte kaptajn John Foltmann (Danmark).

Det vedtoges at afholde næste års kongres i Østrig.

Pioneer in Guided Missiles

Armstrong Whitworth are playing a leading part in the development of these vital new weapons. Other Armstrong Whitworth products helping to preserve the integrity of the Free West are the Night Fighter; the Sapphire Hunter and the Sea Hawk, the Royal Navy's latest fighter.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
Baginton, Coventry
MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP



Interessante forsøg med jordbølger

3—3,5 mc/s, området anvendt i nordatlantområdet.

DEn stedse stigende interkontinentale lufttrafik over det nordatlantiske område stiller betydelige krav til en effektiv kommunikationstjeneste mellem luftfartøjer og jordstationer. Det er en nødvendighed, at disse krav honoreres, såvel af hensyn til flyvekontrolltjenesten som for at imødekomme luftfartsselskabernes ønsker om udveksling af operationelle meddelelser.

Det har i flere år været muligt for et luftfartøj under flyvning mellem Europa og Amerika at etablere radioforbindelse med en jordstation på det ene eller det andet af kontinenterne, uanset hvor på ruten luftfartøjet befandt sig. Der blev hertil anvendt radiobølger af type A1, altså radiotelegrafi, og fartøjerne medførte dygtige telegrafister, der nok skulle vide at finde den kortbølge, der på det givne sted og tidspunkt af døgnet skabte mulighed for forbindelse med den ønskede station, ifald forholdene da ikke helt umuliggjorde dette.

I forbindelse med overgangen fra radiotelegrafi til radiotelefoner opstod imidlertid visse kommunikationsmæssige problemer, da man selvsagt ikke kunne forvente, at en pilot i samme grad som en fagtelegrafist ville kunne afse tid til at hellige sig radioarbejdet eller have mulighed for i samme udstrækning at opelske den fag entusiasme, som faktisk var nødvendig for at kunne opnå det fulde udbytte af et radioanlæg.

Network Operation

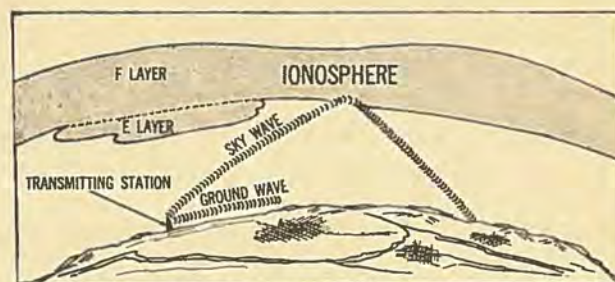
Der måtte gøres noget, og resultatet blev indførelsen af den såkaldte »Network Operation«, der i korthed går ud på, at et antal jordstationer indenfor et bestemt område arbejder i »team« på den måde, at de samtidig aflytter flere, fælles frekvenser i HF-området (kortbølge). Luftfartøjet kalder den station, det ønsker at komme i forbindelse med, afleverer sin meddelelse, som gentages af den modtagende station, hvorpå andre stationer, for hvem meddelelsen er af interesse, kvitterer for den. Er luftfartøjet ude af stand til at kontakte den station, for hvem meddelelsen er af primær interesse, kan meddelelsen befordres til en anden station i nettet, og denne station vil da drage omsorg for, at meddelelsen bliver sendt pr. kabel til den lufthavn eller de lufthavne, der har det primære behov for meddelelsen.

Et sådant arrangement er ensbetydende med, at et luftfartøj, uanset hvor det befinder sig, bogstavelig talt altid vil være i stand til at kunne afgive sine meldinger uden at skulle prøve sig frem på flere forskellige frekvenser og afse megen tid på dette.

Store anstrengelser har været udfoldet på at udbygge et HF-radiotelefoner network system, som garanterede en effektiv kommunikationstjeneste, og det må idag siges, at disse anstrengelser er kronet med held. Systemet har faktisk opfyldt stillede forventninger, og denne særligt organiserede telefonitjeneste har endog høstet mange laurbær.

Kun i dele af det nordatlantiske område har tjenesten ikke helt været så effektiv, som kunne ønskes, på grund af ustabile refleksionsforhold. I kortere eller længere pe-

Af
luftfartskontrollør
S. O. Madsen.



Hvis ionosfærens reflekterende lag opløses, kan man anvende jordbølgerne (ground wave), der har vist sig at kunne bruges over store afstande over vand.

rioder, der kunne indtræffe mere eller mindre hyppigt, har det endda været helt umuligt at etablere HF-forbindelser med årsag i total opløsning af det reflekterende lag (»black out«).

Jordbølger og rumbølger

Som bekendt er der ved benyttelse af kortbølger tale om dels en jordbølge, dels en rumbølge. Den første går normalt, på grund af jordens absorption, meget hurtigt tabt og spiller derfor almindeligvis en ubetydelig rolle. Rumbølgen derimod vil forplante sig op i ionosfæren, lade sig reflektere her for atter at ramme jorden på et sted, der er afhængig af den anvendte frekvens og tidspunktet på året og døgnet. Selv om disse refleksioner, der betinger kortbølgenes store anvendelighed, er af en noget kompliceret natur, er de alligevel underkastet så vel kendte love, at en effektiv udnyttelse af reflekterede kortbølger i HF network systemet har været mulig — dog, som nævnt, i det nordatlantiske område undtaget.

Dette er så meget mere uheldigt, som en af de mest trafikerede luftruter i verden netop fører gennem dette område.

Det ser imidlertid nu ud til, at den hidtil foragtede jordbølge skal komme til ære og værdighed. En telegrafist ved PAA, Ralph Rafford, havde funderet over, hvorfor det gik forholdsvis nemt for fiskerbåde at opnå radioforbindelse med kyststationer på frekvenser, der ikke lå langt fra de af luftfarten benyttede, hvor problemerne tårnede sig op, og i 1952 påbegyndte han en række forsøg med jordbølger.

Disse forsøg har bragt overraskende resultater og fortsætter idag på en mere officiel og langt bredere basis. På et af ICAO afholdt nordatlantisk regionalmøde i oktober 1954 havde man således hele sagen under en velvillig og optimistisk behandling.

Men mr. Raffords pionerarbejde fortjener en nærmere omtale.

De første forsøg med i praksis at udnytte jordbølger i luftfartskorrespondance tog sin begyndelse for ca. 1½ år siden, da mr. Rafford installerede sig ved Simiutak i Sydgrønland og retransmitterede meddelelser mellem luftfartøjer og jordstationer. Specielt bygget for udnyttelse af jordbølgen kunne Simiutakstationen da kontakte luftfartøjerne, når andre jordstationer var ude af stand dertil. Mr. Rafford anvendte en vertikalt polariseret antenne, placeret så nær vandet som muligt for at undgå terrænets absorberende indflydelse.

De første forsøg

De allerførste eksperimenter fandt imidlertid sted allerede i sommeren 1952 og gik blandt andet ud på at undersøge, i hver høj grad de hidtil anvendte antenntyper på luftfartøjerne lod sig anvende til formålet. Mr. Rafford etablerede en lille modtage-

station på Long Island og foretog under flere uger forsøg med udvalgte Pan American maskiner på 3 og 3,5 mc/s. Det viste sig, at denne station horte luftfartøjerne betydeligt bedre end de stationer, hvor modtagningen var baseret på rumbølger.

I august 1952 flyttede Mr. Rafford sin station til Torbay, New Foundland og indledte nu også et samarbejde med canadiske myndigheder og Trans-Canada Airlines. I 6 dogn blev al korrespondance mellem luftfartøjer, specielt briefet til forsøgene, og Gander monitoreret på frekvenser 3117,5 kc/s. Det var da muligt på jordbølger at opnå god signalstyrke på alle afstande op til ca. 1000 km i tilfælde, hvor Gander enten slet ikke eller kun svagt kunne høre luftfartøjerne. Det fremgik af journalen, at det i samme 6 dogn i 90 tilfælde enten var umuligt at gennemføre en forbindelse mellem luftfartøjer og Gander eller nødvendigt at gentage eller retransmittere meddelelserne.

Med yderligere støtte også af U.S. Air Force blev det nu besluttet at fortsætte forsøgene i et af de i kommunikationsmæssig henseende vanskeligste områder i verden, idet modtagestationen blev etableret ved Simiutak. Det blev her endeligt bevist, at det med jordbølger var muligt at opnå kontakt under forhold, hvor andre signaler fadete ud. I dagene 11. til 24. november var stationen flere hundrede luftfartøjer behjælpelig med at formidle meddelelser, ligesom stationen retransmitterede 140 positionsrapporter til jordstationer.

Det bedste bevis

Selv om dette område var behæftet med alle drilske fænomener som fading, black out, solpletter, nordlys og jordmagnetiske forstyrrelser, lykkedes det i et langt overvejende antal tilfælde at opnå gode forbindelser ud til afstande på omkring 800 km, idet signalerne først på afstande mellem 800 og 1000 km begyndte at vise tendens til at fade ud. Under totale »black outs« den 14. og 23. november retransmitterede Simiutak 39 telegrammer mellem luftfartøjer og andre jordstationer.

PAA forelagde derefter resultaterne af sine eksperimenter for islandske og britiske luftfartsmyndigheder. Dette har medført oprettelsen af en »ground wave« station ved Grindavik i Island, medens en anden station er under etablering på Hebriderne.

Selv om de hidtil indvundne erfaringer på et »network« med »ground waves« således lover godt, vil fremgangsmåden selvfølgelig ikke garantere en 100 % mulighed for kontakt under alle forhold og på alle årstider, men meget tyder på, at en fuldt udbygget kæde vil være ensbetydende med en effektivitet på eller bedre end 95 %.

S. O. Madsen.

Helikopterruten til Malmö

Den 17. juni åbnede Ostermans Aero AB forsøgsruten København—Malmö, der løb til og med den 31. juli. Ostermans er efter SABENA det andet selskab i verden, der driver internationale helikopterruter. Indvielsen blev festligholdt både i Malmö og København.

I »Københavns heliport« ved Faste Batteri på Amager Fælled var der forsamlet en repræsentativ skare af indbudte, da Ostermans driftschef, generalmajor *Paul R. af Uhr*, bød velkommen og i sin tale betegnede, at de nuværende helikoptertyper var for små til at være økonomiske, men at de dog var værd at samle erfaringer med.

Kl. 1510 ankom SE-HBA, en Sikorsky S-55 ført af Ostermans chefpilot *Nils Grimskog*. Lige inden den satte sig, hvirvlede den en sky af stov op, der nok kunne få de mest nærgående fotografer til at flytte sig.

Med maskinen kom bl. a. landshovding *Widell* og repræsentanter for Malmö by, ing. *Lennart Osterman* og frue samt *Sergej Sikorsky*, Igor Sikorskys søn.

Selskabet blev budt velkommen på Københavns vegne af borgmester *Ove Weikop*, og Lennart Osterman takkede og udtalte bl. a., at han håbede, forsøgsruten ville vise, at der virkelig var behov for denne rute.

Så gik passagererne til næste tur ombord og fløj af sted kl. 1525 — så der var ikke tid til lange taler. Ruten var indviet og går nu med 12 daglige dobbeltture, begyndende fra Malmö kl. 0610 og med sidste ankomst dertil kl. 2140, hvorpå den går til Bulltofta for eftersyn — dette rutineeftersyn kræver ca. 15 arbejdstimer hver nat.

En morgentur på ruten

Da ruten havde været i gang en halv snes dage, prøvede vi den. FLYV var som bekendt med på billet nr. 1 ved den første prøvetur i foråret — nu prøvede vi den almindelige rutine.

Passagererne anmodes om at møde 10 min. før afgang, og efter at have passeret hovedbanegården 5 min. tidligere ankom jeg kl. 0825. Der er ikke mange formaliteter i de interimistiske bygninger på fælled — forøvrigt har man efter belgisk mønster fået godkendt forenklede papirer for maskinen.

Skipperen, kaptajn *Edde*, klatrede op i forersædet, mens vi passagerer gik ind i Sikorsky'ens tykmavede kabine, hvor der er plads til 8 passagerer — 3 med ryggen i flyveretningen forrest, derpå 2 og 3 med ansigtet i flyveretningen.

Døren blev lukket, motoren startet, rotoren koblet til, og kl. 0835 løftede HBA sig en meter eller to lodret op, lagde næsen lidt nedad og steg fremad udover den lille bane. I et venstresving tog den højde på, passerede bygningerne og gik så ud på ruten.

Denne går som tidligere omtalt langs voldgraven med en glimrende og særpræget udsigt fra den lave flyvehøjde mod Københavns tårne. Fra Provøstenen flyver man nogle minutter over vandet til Saltholm, hvis nordlige ende overflyves, og så er der ca. 5 min. over vandet til Malmö.

Der er ganske godt udsyn fra de store vinduer. Trods lydisoleringen er kabinen

ikke så rolig som en moderne trafikmaskine. I bagsæderne kan man tale sammen som f. eks. i en KZ III, men på forsæderne, der ligger tæt ved motoren og transmissionen, kniber det noget.

Så dukker Limhamn op til højre, og vi går nedad mod Malmö havn. Den sidste del af turen er måske den, der er den mest spændende. Man flyver bogstaveligt talt ned gennem havneindløbet, forbi skibe, kraner og pakhuse, og lander på kajen, hvor Malmö's »heliport« er midlertidigt indrettet. Den er endnu mere centralt beliggende end Københavns, men om den vil kunne følge med udviklingen og tage flere og større helikoptere, er mere tvivlsomt. Det kan Amager fællede imidlertid, hvis man tager hensyn hertil ved fremtidig bebyggelse.

Turen varer efter fartplanen 20 min., men tog i vort tilfælde kun 13. I en del tilfælde er der kun 15 min. ophold, men i dette afgik returfarten kl. 0925, så jeg havde 35 min. ophold.

Jeg havde valgt en af de fire daglige enkeltture, der går via Københavns lufthavn

gere hjemmefra end normalt havde nået at være over en halv time i Malmö foruden et svip i Kastrup.

Sikkerhedsforanstaltninger

Ruten havde hidtil haft en belægning på ca. 50 %, udtalte distriktschef *Chr. Hundrup*. Det er naturligvis for lidt; men sådan en rute skal først oparbejdes, folk skal først vænnes til den.

Nogle er måske ængstelige ved at flyve med dette nye luftfartøj — og så over vand. Det er også bemærkelsesværdigt, at luftfartsmyndighederne har tilladt en rute over vand med et enmotors luftfartøj — det kan man ellers ikke få lov til. Det sorterer imidlertid under de svenske myndigheder, som altså har dispenseret fra de almindelige regler, for at man kan indvinde erfaringer. Der flyves også kun med en mands besætning.

Med den lave højde (90 til 150 m), der skal flyves i, er der ikke meget varsel, hvis det usandsynlige skulle indtræffe, at moto-



Osterman's Sikorsky S-55 er netop ankommet til København på indvielsesflyvningen.

i Kastrup a. h. t. forbindelserne med den øvrige lufttrafik. Det benyttede en passager sig af, som netop var kommet et minut for sent i Bulltofta til Stockholm-maskinen. Han fangede nu en anden forbindelse fra Kastrup!

Blandt passagererne var iøvrigt et ungt par, og den unge dame så ud, som hun troede hendes sidste time var kommet, da Sikorsky'en hævdede sig og hoppede ud over boldværket. Da den imidlertid fortsatte opad, blev hun kendetegnet beroliget.

Vi afgik 0927 og ankom præcist til Kastrup 0940, hvor der flyves direkte ind på platformen. Kl. 0943 afgik bussen igen, gik nordpå langs strandkanten, forbi det nye pyrolyseværk, ind langs voldgraven, over Amager Boulevard forbi Serumintitutet og ned på fælleden, hvor vi landede præcis 0950.

10 minutter senere passerede jeg Kgs. Nytorv trods langsom trafik over Knippelsbro. Jeg kom på kontoret godt en time senere end normalt, og her ville man dårligt tro, at jeg ved blot at tage 10 min. tidli-

ren går i stå. En del af højden går til at få rotoren i autorotation, så man er hurtigt nede.

Der er imidlertid taget de nødvendige forholdsregler: store gummiblærer kan automatisk pustes op og holde helikopteren flydende, og der er gummibåd og svømmeveste ombord.

Ostermans har iøvrigt fløjet over 7000 timer med 30.000 landinger i sine første syv års helikoptervirksomhed uden alvorligt uheld. Flåden består nu af to S-55 og 10 Bell 47, som man venter at flyve 7—8000 timer med i år.

Bedre ord end »heliport«

Ostermans har anvendt det engelske kunstord »heliport«, en forkortelse af helicopter airport. Det er et meget nemt ord, men port betyder jo noget andet på dansk. Vi skulle snarere sige en »helihavn«, men det lyder heller ikke særlig smukt. Kan nogen af læserne hjælpe os til en bedre betegnelse?

PW

WORLD'S FINEST FIGHTER NOW IN SERVICE !

The Hunter is being produced in large quantities in Britain, and, under licence, in Holland and Belgium. In fact, Hawker Hunters now form the teeth of European Defence.

From now on they will play a key role in guarding the safety of the whole Free World. The Hunter is an interceptor fighter, capable of fulfilling ground attack and close support tactical roles. It handles beautifully at all speeds—from landing approach to beyond the sound barrier. With its power-operated controls it really is a 'pilots aircraft'! No wonder the Hunters already on squadron service with the R. A. F. are meeting enthusiastic praise from the pilots themselves.

FLIGHT PHOTOGRAPH

In Full Production. The Hawker Hunter is in full production at Hawker factories at Kingston-on-Thames and Blackpool and Armstrong Whitworth factories at Coventry. They are also being manufactured under licence in Holland and Belgium.



HAWKER AIRCRAFT LTD.
KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL

*Member of the Hawker Siddeley Group
pioneer ... and world leader in aviation*

TJEKKISK SEJR ved VM I MODELFLYVNING

Ifølge meddelelser i dagspressen blev VM i hastighed vundet af en tjekkoslovakisk modelflyver med 179 km/t, mens italienerne blev nr. 2, 3 og 4. Der deltog 11 lande.

Et par dage efter VM modtog vi følgende kommentarer fra Paris fra *Egon Briks Madsen*, der gik ud fra, at vi havde modtaget en officiel resultatliste fra den franske aeroklub, hvad vi desværre ikke har. Madsen skriver:

Den første ubehagelige overraskelse, vi blev præsenteret for efter vor ankomst til Paris, var, at vi skulle flyve med 15,92 m line. Der var ikke nogen af det danske hold, som havde forsøgt denne linelængde før, men alligevel klarede man dette problem. Vore resultater blev af samme grund noget mindre, end vi var vant til hjemme fra; men lad os alligevel hellere tilstå med det samme, at vi overhovedet ikke »fik et ben til jorden«.

Den næste ubehagelige overraskelse var, at vore hæderkronede engelske og tyske dieselmotorer aldeles ikke er så hurtige, som vi til daglig går og tror. De fleste udlændinge anvendte gløderørsmotorer, og disse kørte med fantastiske omdrejningstal.

Dårlig bane

Banen var det inderste af en cykelbane og bestod af slagger. Den var i allerhøjeste grad ujævn, og alene af den grund kiksede flere, ikke alene danskere, men mange andre også, idet »dollyerne« hoppede så meget, at modellerne »stod af« i tidte.

I kunstflyvekonkurrencen om den uofficielle titel af verdensmester var der en halv snes deltagere. Der blev fløjet virkelig fint, og selvfølgelig havde vi som sædvanlig vanskeligheder med motorerne i den ulidelige varme.

Efter min mening burde en af belgierne have vundet, og vi selv skulle være placeret cirka i midten. Det var derfor stævnets sidste og mest ubehagelige overraskelse at opdage, at man havde fået to franskmænd anbragt som nr. 1 og 3. Placeringerne vakte også en del misfornøjelse ved den ellers så festlige afslutningsmiddag.

Tag til Bruxelles i oktober

Iøvrigt lovede jeg belgierne at anbefale, at danske modelflyvere tog til Bruxelles i oktober. Man vil der få lejlighed til at flyve på en gummibelagt bane med radius på 20 meter. Banen ligger forøvrigt midt i byen, så det skal nok blive det store sus.

Jeg håber at få lejlighed til at fortælle noget mere om VM-modellerne forinden, for der var meget at se og lære dernede.

Så vidt Briks Madsen. Nu må vi se, om vi kan få plads i næste nummer — vi havde ellers udbedt os en hel side til dette nr., men Paris og varmen har nok distraheret.

M. h. t. linelængden har vi jo set rygter i engelske blade om, at der skulle flyves med 15,92 m line. Referaterne fra sidste FAI-moder sagde imidlertid intet herom, og gentagne forespørgsler til den franske aeroklub om linelængden forblev ubesvarede, hvorfor KDA anbefalede deltagerne at være forberedt på denne eventualitet.

Fremtidige VM kun med 2,5 ccm motor

Ved modelflyvekommissionens møde i Paris den 20.—22. juni blev det vedtaget, at nye regler eller ændringer principielt skal gennemprøves et eller to år i fremtiden, inden de bliver endeligt fastlagt.

Hastighed må flyves med en enkelt line, forudsat dens diameter er det dobbelte af hver af de to enkelte, der ellers anvendes.

Mens man hidtil skiftevis har fløjet hastighed i 10, 5 og 2,5 ccm klassen, vil der fremtidigt kun blive fløjet i 2,5-klasse — atter et skridt imod de mindre motorer.



Radiostyringen går fremad. Her ses J. Holm Jørgensen og Jan Hacke med deres nyeste modeller. I baggrunden en KZ III.

Stadig skat på byggesæt

Mens andre lande giver modelflyvningen statsstøtte og tildels fordeler gratis byggesæt, har Danmark som bekendt oplevet, at man beskatter de unges byggesæt til flyve-modeller. Selv efter at man fra KDA's side havde orienteret det nævnte, for hvilket tolddepartementets afgørelser kunne indtænkes, om modelflyvesporten og dens betydning, fastholdt dette, at modelflyvning ikke var sport — men afgiftspligtig leg!

(Derimod kan det oplyses, at ting som bordtennisredskaber, berneriver, hønseringe, kælle, skofter, udstansede julekalendere og skakspil er afgiftsfrie!)

Modelflyverne i klubberne klarer sig vel endda nok. De kan udbygge de fælles materialeindkøb, flere klubber i forvejen har, for materialerne i sig selv er ikke afgiftspligtige. De kan også købe alle losdelene i modelflyvehandelen uden afgift.

Men så snart delene kommer i en æske som et byggesæt, så er det altså galt, og det vil sige, at det vil gå ud over tilgangen af unge modelflyvere, der som regel begynder med at købe byggesæt og derved bliver interesserede i at gå ind i klubberne. Da tilgangen inogen grad er gået tilbage de sidste to år, forbedrer fordyrelsen af modelflyvernes sportsrekvisitter altså ikke sagen.

De franske svæveflyvemesterskaber

Efter endnu flere nervespilende forberedelseskampe med Adler'en end sædvanlig kom *Fedderson & Co.* af sted til de franske mesterskaber i St. Yan fredag morgen den 24. kl. 0830 og nåede målet uden større besvær mandag morgen kl. 0750. Ved en træningstur samme eftermiddag var Feddersen på en tur op i 2500 m for at afprøve sin horisont og radio.

Foruden Danmark var England, Holland,

Belgien, Tyskland, Schweiz samt Tjekslovakiet repræsenteret — samt Frankrig naturligvis.

Tirsdag var der trekantflyvning på 200 km. 6 gennemførte, *Lepanse* blev nr. 1, Feddersen kun nr. 23, da han kom for sent af sted. Han nåede det ene ben i modvind. Adleren fulgte med hele tiden takket være radioen og fandt Feddersen 10 min. efter landingen.

Onsdag var der hastighedsflyvning over 285 km til Avignon. Her vandt *Pierre*, der nåede 251 km. Feddersen startede som nr. 26 i vanskeligt vejr og holdt sig oppe med besvær 75 km sydpå. Ved landing på en tilsyneladende pæn græsmark forsvandt denne pludselig efter 20 m rulning og dukkede først op igen 5 m længere fremme, skriver holdlederen *J. Teilgård*. Resultat fire knækkede næsespanter.

Ved hjælp af en ganske fantastisk fransk snedker fik de dog repareret til næste konkurrence fredag den 1/7. Feddersen startede 2 t 20 min efter de øvrige med sømlister og våd lim. Trods ikke fremragende vejr nåede han dog 150 km mod nordøst efter 5 t 10 min. Limen var derfor tør, så landingen gik fint! 21 fløj over 300 km, *Fontailles* blev nr. 1 med 380 km.

Teilgård skriver, at standarden er meget høj. Franskmændene flyver alle Air 100, men der deltager dog også to Breguet 901.

Radioen er til stor hjælp, men Adleren volder nogle kvaler. Den koger, så snart den skifter en stigning forude, og kaldes af franskmændene »le locomotive«!

Feddersen sluttede som nr. 27. Tyskeren *Frowein* vandt.

Svæveflyveulykken i Vandel

Den 6. juli sent på eftermiddagen skete der i Vandel en flyveulykke, hvorved den 24-årige oversergent *Poul Erik Nielsen* og den 23-årige oversergent *Uffe Saby Jakobsen*, begge fra flyvestation Karup, blev dræbt.

Efter en konkurrenceflyvning i retning af Esbjerg blev de slebt tilbage til Vandel af en flyvemaskine. Efter udkoblingen kredsede de i deres Schweizer TG-3A lidt i aftentemikken, mens slæbemaskinen kørte i hangar. Dernæst begyndte nogle stejle kurver, et loop og et hårnålesving, efterfulgt af et dyk, der afsluttedes med, at planet styrtede gennem hangartaget ned på cementgulvet. Begge ombordværende blev dræbt på stedet, planet blev totalt ødelagt, ligesom der skete en del småskader på et par svæveplaner i hangaren. Som ved et under blev flere personer, der stod tæt ved nedslagsstedet, ikke ramt.

Ulykkens årsag er desværre helt klar: der blev udført kunstflyvning i for lav højde. Under dykket blev planets maksimalhastighed overskredet, hvorved det begyndte at blive deformet, således at en opretning blev umulig. Planet var blevet styrkeprøvet i vinter og var stærkt nok til almindelig kunstflyvningsmanøvrer; derimod begyndte der vibrationer, hvis en tilladt hastighed blev overskredet.

Poul Erik Nielsen, bedre kendt som »Pillerik«, var civil svæveflyver fra Næstved fra 1948. Hans store flyveinteresse førte ham til flyvevåbnet som tekniker, og her fik han lejlighed til for alvor at dyrke svæveflyvning i stor stil. Med ca. 200 timer var han en erfaren og dygtig pilot. Han holdt af at flyve og desværre også af lidt »frisk« flyvning. Han var blevet advaret herimod både i Karup og så sent som dagen før af flyvelederen i Vandel. — Vi vil savne Pillerik, der var en god kammerat, altid munter og veloplagt og en fantastisk morsom fortæller i hyggeligt svæveflyverlag.

Uffe Jakobsen fik sin svæveflyveuddannelse hos flyvevåbnet og nåede i foråret frem til sit sølv-diplom. Han stammede fra København og var ligesom Poul Erik Nielsen ugift.

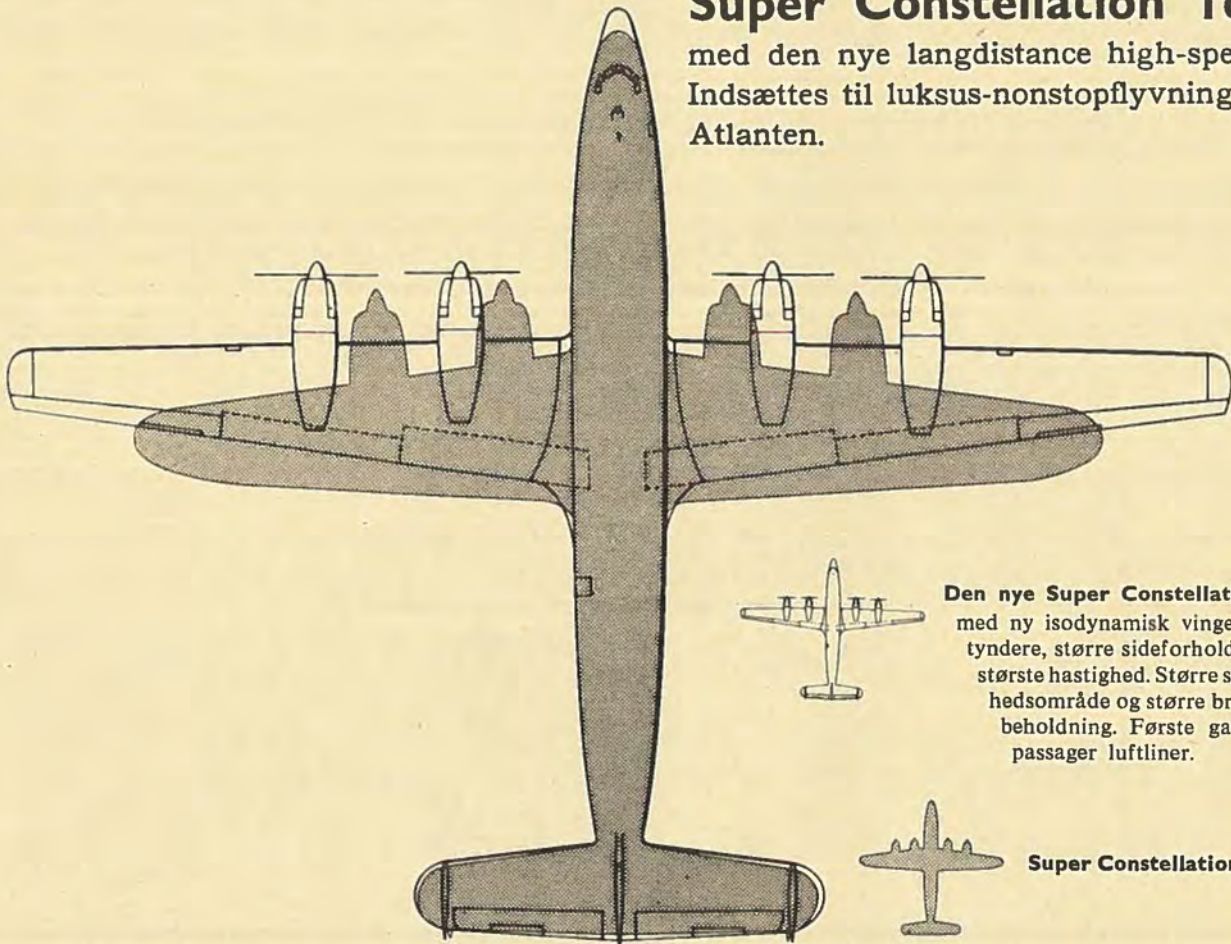
Lockheed

meddeler:

AIR FRANCE

har anskaffet 12 af de nye

Super Constellation 1649 A
med den nye langdistance high-speed vinge.
Indsættes til luksus-nonstopflyvning over
Atlanten.



Den nye Super Constellation 1649 A
med ny isodynamisk vinge —
tyndere, større sideforhold for
største hastighed. Større sikker-
hedsområde og større brændstof-
beholdning. Første gang på en
passager luftliner.

Super Constellation 1049 Serien

LÆNGST RÆKKENDE

10.500 km. Den nye vingekonstruktion giver den større rækkevidde end nogen hidtidig luftliner. *Alle* europæiske hovedstæder kan nås pr. *nonstop* fra New York.

HURTIGSTE

Største hastighed vil komme op på over 640 km/t. Største marchfart ca. 560 km/t. Hastighederne fra by til by bliver indtil 112 km/t hurtigere end noget andet stempelmotor-drevet luftfartøj med rækkevidder, der begynder ved 6.750 km. De fire turbo-compound motorer yder 13.600 hk, en ny topydelse for denne motortype.

MEST LYDLØSE

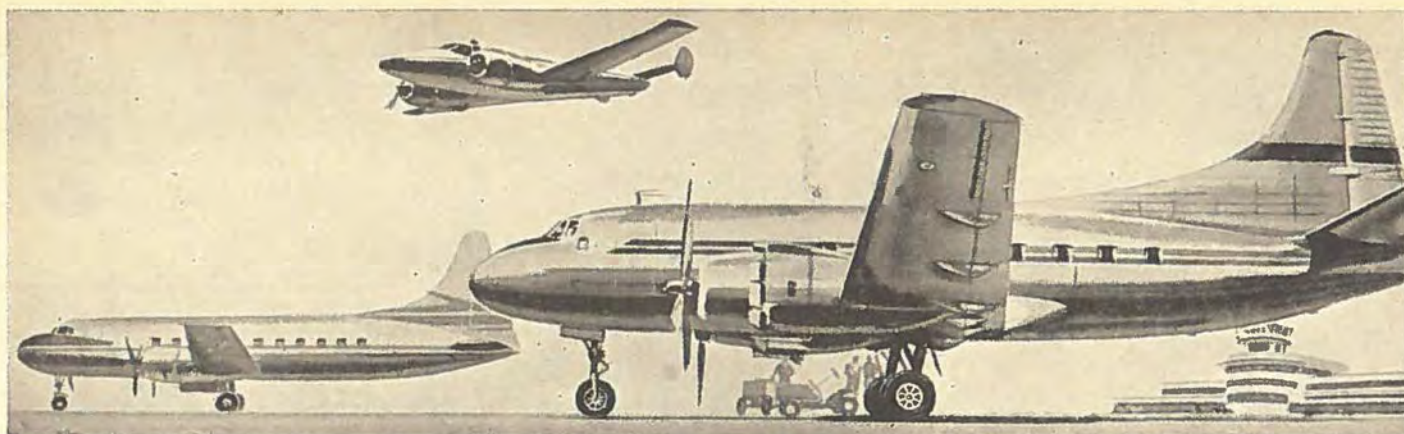
Lockheed's konstruktører gjorde to fremskridt, som gav denne liner en endnu mere støjfri flyvning: Motorerne blev flyttet halvanden meter længere væk fra kroppen, og større og langsommere roterende propeller blev anvendt.

STØRSTE

Den største vinge og længste passagerkabine af alle igangværende luftlinere. Der er plads til 58—64 passagerer i luksus-klasse.

Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION
BURBANK, CALIFORNIA, USA



Flere luftfartøjer ... og flere typer luftfartøjer ...

lander idag paa Goodyear dæk, hjul og bremses end på noget andet mærke.

Et overvældende udtryk af tillid til kvaliteten og pålideligheden af Goodyears aero produkter — et område, hvor Goodyear har været pioner siden 1909.

GOODYEAR
AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskindæk, hjul, bremses, brændstoftanke, af-isningssystemer og en lang række andre produkter til kommerciel, militær og privat luftfart

Hvor teknikken er i forgrunden står Esso bagved!

Netop indenfor flyvningen, hvor hensynet til sikkerheden altid bliver sat i første række, og hvor kravene til den tekniske ydeevne stadig spændes til det maksimale, er det naturligt, at man overalt bruger Esso's produkter. Det er kvaliteter, der er resultatet af forskningens nyeste undersøgelser, og de kontrolleres til stadighed af Esso's laboratorier verden over.



DANSK ESSO A/S



Flyvelotteriets resultater

FLYVELOTTERIET blev som nævnt i sidste nummer en skuffelse i år, og sluttallene, som findes herefter, er endda endnu dårligere end ventet dengang.

Forskellige årsager såsom vejret og et usædvanligt kraftigt konkurrerende lotteri var de væsentligste årsager hertil. Tallene viser nedgang over hele linien, så det er ikke klubberne, der har svigtet, men simpelthen salget, der har været usædvanligt svært.

Desværre vil resultatet få alvorlige følger for flyvesagens økonomi i det kommende år.

Hvem solgte flest lodsedler?

Trods alle vanskeligheder kunne der sælges — det viser topsælgernes resultater:

Erik Agård (Silkeborg Flyveklub) ..	3.335
G. V. Binderkrantz (Odense Flyveklub) ..	1.684
Signe Skafte Møller (Midtjysk Flyveklub) ..	1.500
Svend Skou (Odense Flyveklub) ..	1.355
Preben Danielsen (Odense Flyvekl.)	1.300
E. Lund Knudsen (Nakskov Svæveflyveklub) ..	788
Tage Denager (Næstved Svæveflyveklub) ..	600
Kaj Rørbe Christensen (Vejle Svæveflyveklub) ..	566
Flemming Nielsen (Hårslev Model-flyveklub) ..	500

Gevinstnumrene

Førstepremien, en Renault 4 CV Luxe, blev vundet på nr. 91.805 — og blev straks afhentet af den lykkelige vinder, en Falck-redder fra Herning. Også Vespa 150 scooteren på nr. 7191 gik med det samme — til en ung mand på Midtlyn.

De øvrige gevinstnumre var: 79.020 Atlas køleskab, 90540 Elna symaskine, 76579 pladespiller, 8895 rejsegrammofon, 97170 flyverejse til London, 34157 til Paris, 33149 Stockholm og 32765 Oslo.

Salgsresultater

	1954	1955
Motorflyveklubberne	9.216	5.003
Svæveflyveklubberne	60.780	37.849
Modelflyveklubberne	16.184	10.768
Kiosker	562	393
Boghandlere	1.387	882
Falck	2.602	1.305
Andre sælgere	9.269	6.387
	100.000	62.587

Rækkefølge af klubber som har haft det største salg

Odense flyveklub	7.500 stk.
Silkeborg svæveflyveklub ..	5.879 »
Midtjysk flyveklub	4.664 »
Aviator, Ålborg	3.267 »
Birkerød svæveflyveklub ..	2.400 »
Århus flyveklub	2.000 »
Nakskov svæveflyveklub ..	1.750 »
Vejle	1.695 »
Ringsted	1.400 »
Sportsflyveklubben	1.348 »
Næstved svæveflyveklub ..	1.200 »
Viborg	1.113 »
Kolding svæveflyveklub ..	1.000 »

Motorflyveklubber

Klub	modtaget	retur	solgt
Århus	2.000	0	2.000
Frederiksborg amt	200	0	200
Fyens flyveklub ..	500	320	180
Kolding	400	375	25
Thisted	200	0	200
Vejle	300	0	300
Varde	750	0	750
Sportsflyveklubben ..	1.348	0	1.348
	5.698	695	5.003

Svæveflyveklubber

Klub	modtaget	retur	solgt
Århus	2.000	1.416	584
Aviator	10.000	6.733	3.267
Birkerød	3.000	600	2.400
Bornholm	600	0	600
Esbjerg	25	0	25
Falster	200	0	200
Havdrup-Solrød ..	500	100	400
Holbæk	1.150	400	750
Holstebro-Struer ..	1.000	247	753
Kolding	1.000	0	100
Køge	200	136	64
Landssvæveflyveklubben	100	0	100
Midtjysk	6.500	1.836	4.664
Nakskov	2.500	750	1.750
Næstved	1.500	300	1.200
Nykebing S.	500	0	500
Odense	13.000	5.500	7.500
Polyteknisk	1.000	280	720
Randers	10	0	10
Ringsted	2.000	600	1.400
Silkeborg	10.000	4.121	5.879
Slagelse	100	0	100
Sportsflyvekl.	900	125	775
Stamgruppen	100	0	100
Vejle	5.000	3.305	1.695
Viborg	3.000	1.887	1.113
Vordingborg	300	0	300
	66.185	28.336	37.849

Modelflyveklubber

Klub	modtaget	retur	solgt
Progress	100	75	25
Hang	300	20	280
Sportsflyveklubben ..	350	0	350
Nyelandsvejens skole	300	0	300
Windy	250	20	230
Gentofte	250	37	213
Stunt	50	19	31
Flying Old Fellows ..	250	40	210
Comet	200	100	100
Eagle	200	0	200
Cirklen	50	37	13
Ikaros	715	265	450
Vingerne	75	35	40
Mågen	150	0	150
Ørnen	800	35	765
Holbæk	600	250	350
Meteor	300	0	300
Guldgåsen	200	0	200
Lansen	200	99	101
Odense	700	250	450
Nyborg	400	230	170
Assens	75	0	75
Hårslev	500	0	500
Aviator	500	0	500
Hjørring	500	100	400
Vejgård	200	26	174
Frederikshavn ..	300	175	125
Swift	1.000	150	850
Argus	500	285	215
Agaton	1.000	182	818
Bakkebo	30	0	30
5-5, Karup	75	0	75
Djursland	1.000	460	540

Thunder	400	240	160
Kvik	400	200	200
Svalen	250	97	153
Midtjyden	100	0	100
Fredericia II	300	300	0
Eagle, Gråsten	100	0	100
Strudsen	225	85	140
Vestenvinden	200	40	160
Ringkøbing	1.500	975	525
	15.595	4.827	10.768



Udnævnelser m. m.

Afsk. kaptajnlt. af artilleriet H. Rodt-witt-Nielsen indtræder i nummer og forsættes til flyvevåbnet fra 1/7-55.

Løjtn. af res. i artilleriet I. M. Q. Holm-berg Fahle er forsat til flyvevåbnet fra 1/6-55.

Løjtnant af res. i fodfolket B. Aylund forsættes til flyvevåbnet fra 1/7-55.

Sekondløjtn. af fodfolket B. Christensen forsættes til flyvevåbnet og udnævnes til flyverløjtnant af 2. grad af res. fra 1/7-55.

Sekondløjtn. i hjemmeflyvevåbnet S. H. Mal-thesen forsættes til flyvevåbnet og udnævnes til flyverløjtnant af 2. grad af reserven fra 1/7-55.

Afsk. løjtn. af res. i fodfolket H. V. Flint-holm er forsat til flyvevåbnet og udnævnt til flyverløjtnant af 1. grad af res. fra 24/5-55.

Oversergenter N. Bendixen og V. E. An-dersen er udnævnt til fenriker og ansat ved flyverkommandoen.

Løjtn. af res. i telegraftrupperne K. Sal-bøl forsættes til flyvevåbnet og udnævnes til flyverløjtnant af 1. grad af res. fra 1/7-55.

Løjtnant af res. i flyvevåbnet C. B. O. Jensen udnævnes til flyverløjtnant af 1. grad af res. fra 1/7-55.

Flyveulykken på Røme

Fredag den 1. juli forulykkede en Repu-blic F. 84 Thunderjet på Røme under en skydeøvelse mod jordmål, hvor den kom for lavt ned. Piloten, den 22-årige flyverløjtnant Hans Pauli Petersen fra flyvestation Skrydstrup blev dræbt. Han stammede fra København og var ugift.

Rumfartskongressen i København

Dansk interplanetarisk Selskab arrange-rer som tidligere omtalt den 6. internatio-nale astronautiske kongres i København i dagene 1. til 6. august. Der har meldt sig godt 100 udenlandske deltagere. Mandag og tirsdag er helliget interne foreningsdrøftel-ser, og derpå følger i de næste fire dage en række tekniske foredrag fra rumfartens for-skellige områder. Nogle af disse er også af almindelig flyvemæssig interesse og behand-ler forhold ved flyvning i store højder samt meteorologiske undersøgelser ved hjælp af raketter.

Kongressen afholdes på Danmarks tekni-ske Højskole i Sølgade.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, 1 juni

Ank. passagerer	23.062
Afg. passagerer	21.812
	Ialt 44.874
Transitpassagerer 2 x ..	20.767 41.534
Andre passagerer	4.828
	Total 91.236

Tilsvarende tal for juni 1954 var 77.498 (stigning 17,7 %).

Antal starter og landinger i juni var 5.655 og heraf 3.292 i lufttrafik (tilsvaren-de tal for juni 1954 var henholdsvis 5.886 og 3.035).

BOGSTAVER til reklameslæb *til salg*

Ca. 100 stk. à kr. 20,00 pr. stk.
Henvendelse: Dragør 911

Piper Cub med hangar TIL SALG

BFC MOTORFLYVEKLUB
Braaby



BEA



**VISCOUNT
SERVICE**

til



London

Turistklasse kr. 760 til
Tal med Deres rejsebureau!

Luftfartforsikringer af enhver Art overtages af **Dansk Pool for Luftfartforsikring** Central 12.793



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

„BROOMWADE“ Luftkompressor og Trykløftværktøj „ENOTS“ Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S
Polititorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 årgang af FLYV i abonnement fra nr.

Navn _____

Fuldstændig adresse _____

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

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 Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

En annonce

vedrørende køb, salg eller stillinger indenfor flyvningen giver altid resultat i FLYV.

☆

Billet mrk.-annoncer ekspederes uden ekstra gebyr.

CONVAIR F-102 A

Konstrueret af Convair Division of General Dynamics Corp., U.S.A. Første flyvning 1953.

Ensædet altvejsjager med deltaplan og omfattende elektronisk udrustning til at lette føreren arbejdet. Udstyret med en Pratt & Whitney J 57 motor på 4.400 kg reaktionskraft uden og ca. 6000 kg med efterbrænder. Bevæbnet med Hughes GAR-98 fjernvåben.

Den første prototype YF-102 blev hurtigt ødelagt ved et havari og efterfulgt af en anden. Det første produktionseksemplar



F-102A. Tegningen viser YF-102.

F-102A fulgte efter få måneder senere. Denne version har længere krop, opadbøjede plantipper, bedre udsyn for piloten og nogle udvækster på bagkroppen.

Typen ventes at kunne opnå et machtal på 1.5, og en senere version F-102B med en Wright J 67 med 6800 kg reaktionskraft uden og 10.000 kg med efterbrænder ventes endda at nå op på 2.0!

Der skal være bestilt 57 af F-102A, heraf 20 i en to-sædet træningsudgave TF-102.

Data: Spændvidde 9.9 m, længde 14.2 m. Flyvevægt ca. 12 tons.

Præstationer: Maximumfart mach 1.5, tophøjde 18.000 m, rækkevidde ca. 1000 km.



CHANCE VOUGHT CUTLASS

Konstrueret af Chance Vought Aircraft Inc., USA. Første flyvning 1948.

Ensædet jager til brug fra hangarskibe, forsynet med to Westinghouse J46-WE-8 motorer på hver 2180 kg reaktionskraft uden og 2760 kg med efterbrænder. Bevæbning fire 20 mm kanoner samt raketter.

En forsøgsserie kaldet F7U-1 var forsynet med svagere motorer og byggedes i 14 eksemplarer. En forbedret udgave, F7U-3, blev prøveflyet i slutningen af 1951 og gik i større produktion. Der findes også versionen F7U-3M, som medfører fjernvåben,



Foto og tegning: F7U-3P. Tegninger lånt fra Looping.

og F7U-3P, der er en fotorekognosceringsversion. Endvidere A2U-1, som er en angrebsversion, der kan starte fra hangarskibe med over 4 tons bomber.

Cutlass er en særpræget flyvemaskine, haleløs og forsynet med dobbelt finne og sideror.

Data: Spændvidde 11.78 m, længde 12.46 m, tomvægt 6000 kg, fuldvægt 10.600 kg.

Præstationer: Maximumfart 1130 km/t, stighastighed ved jorden 63 m/sek., tophøjde 15.000 m, rækkevidde 2000 km.



TYPENYT

Piasecki PH-42 er betegnelsen på den civile udgave af H-21 Work Horse helikopteren, som vil kunne leveres i 1956. Den får plads til 19 passagerer, har dør med indbyggede trin på både venstre og højre side for at fremme ekspeditionen og et særligt bagagerum under kroppen.

Lockheed 1649A er den nyeste udvikling af Super Constellation, som er bestilt af TWA og Air France og ventes sat i drift i 1957. Denne gang har man næsten bibeholdt kroppen fra 1049G, men til gengæld lavet et helt nyt plan med en spændvidde på næsten 46 m mod ellers 37.5. Dens fire stempelmotorer er rykket længere ud fra kroppen. Den kan flyve på ruter op til 6.800 km non-stop.

Lockheed Electra er et gammelt navn, som nu skal anvendes på en trafikflyvemaskine med fire turbinemotorer, hvoraf de første skal afleveres til American Airlines i 1956 — der er bestilt 35 til en værdi af 450 mill. kr. Der bliver plads til mellem 64 og 90 personer. Tegningen viser, at Electra har en anden og mere lige krop end Constellation-typerne samt enkelt halefinnepar.

Badger er det amerikanske kodenavn for en russisk bombemaskine med to jetmotorer, som i et antal af 50 blev set ved en parade i Moskva. Den har pilformet plan og haleplan og motorerne anbragt i planrødderne, og den menes at være i klasse med B-47 eller Valiant.

Kashuk er et russisk svæveplan, udviklet af A-9 og konstrueret af A. Manuzkow. Det er bemærkelsesværdigt ved at kunne „baske med vingerne“ — op til ca. 2 m bevægelse op og ned af tipperne. Når planerne af lufturo o. lign. bevæges op, komprimeres luften i en cylinder inde i kroppen, hvorpå luften atter trykkes dem ned. Det er altså en art fjedring, som mindsker påvirkningerne på planerne. Systemet hævdes at forminske synkehastigheden ved højere hastigheder. Det influerer ikke ugunstigt på stabilitet og skyreegenskaber. Planerne kan låses i en midterstilling.

Pascale Tornado er en lille italiensk sportsmaskine, midtvinget, med næsehjulunderstel og en 140 hk Lycoming motor. Fart 325 km/t.

Airspeed Ambassador, af BEA kaldet Elisabethan, vil nu forsøgsvis komme til at flyve med nye turbinemotorer. Det er to tidligere eksemplarer, hvoraf den ene skal afprøve to 3700 hk Napier Eland og den anden Rolls-Royce RB 109 — den har tidligere afprøvet Bristol Proteus.

Douglas DC-7C er bestilt i 86 eksemplarer: Braniff 7, BOAC 10, KLM 10, Northwest 8, PAA 33, SAS 8, SABENA 6 og Swissair 4.

Doppelpaar med motor: flere tyske efterkrigssvæveplaner er konstrueret med henblik på ombygning til privatfly. Således er Doppelpaar blevet udstyret med en 30 hk Volkswagen motor og næsehjulunderstel. Fuldvægten er 550 kg, rejsefart 110 km/t, flyvetid 5 timer, stigeevne ved jorden 1.5 m/sek.

Scottish Aviation Twin Pioneer var i luften første gang den 24/6.

Chance Vought XF8U-1 er en efterfølger til Cutlass og af mere normalt udseende. Den er udstyret med en J57 motor med efterbrænder og har overskredet lydshastigheden på sine første prøveflyvninger.



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: Aeroklub.
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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Nye medlemmer

Installatør Aksel Larsen.
Civilingeniør Ole Rømfeldt.
Flyverlojtnant E. Nielsen.
Briefingassistent fru J. B. Nielsen.
Civilingeniør A. Floor.
Oversergent Ivar Fahnoe.

Runde fødselsdage

Direktør Viggo Kramme, Oberst Kochs-allé 40, Kastrup, 50 år den 14. august.

Orkesterbesøget

Det amerikanske luftvåbens symfoniorkester havde succes på sit første besøg her i landet i juni måned. Størst var tilstrømningen til koncerterne, hvor man fra tidligere år kendte harmoniorkestret.

Orkestret gav koncerter i Ålborg, Århus, København (radiohuset og Tivoli) samt delvis i Odense. Når vi siger delvis, må det tages bogstaveligt, for netop på Odense lufthavn, der er den eneste af de pågældende uden radiohjælpeemidler, blev vejret meget dårligt. Den ene DC-6 med orkestermedlemmerne samt DC-4'en med instrumenterne fandt ned, mens den anden DC-6, der i starten blev forsinket af motorvanskeligheder, efter flere forgæves forsøg måtte fortsætte til Tyskland.

Derfor spillede kun det halve orkester i Odense, men klarede sig under Colonel Howards ledelse glimrende trods improvisationen. Koncerterne og transmissionerne heraf har givet et kærkomment overskud, som af Kongelig Dansk Aeroklub er afleveret til Danske Flyveres Fond. Det blev på ca. 10.000 kr.

Prisregulering i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubbens Motorflyvesektion har udsendt et fiktet lille blad til sine medlemmer med titlen „Kontakt“. Det fremgår af nr. 1, at prisen på udlejning af KZ III er sat op til 60 kr. for ikke-medlemmer, mens medlemsprisen stadig er 55 kr. Prisen for KZ VII er sat ned til 75 kr. for ikke-medlemmer og 70 kr. for medlemmer.

Samtidig har man opfrisket den glemte regel om, at man skal checkes ud af en instruktør, hvis man ikke har fløjet i 3 måneder på den pågældende type.

For at gennemføre denne bestemmelse har sektionsrådet besluttet, at hvert medlem gratis kan benytte klubbens instruktører 1 time hvert år.

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

Stillingen pr. 30.6.:

Varighed:

1. Flyvestation Karup 59 t. 39 m. (10)
2. Silkeborg Flyveklub 43 t. 20 m. (10)
3. Flyvestation Værløse .. 18 t. 21 m. (8)
4. Ringsted Svæveflyvekl... 16 t. 41 m. (10)
5. Viborg Svæveflyveklub.. 5 t. 39 m. (1)

Højdevinding:

1. Flyvestation Karup 15.925 m. (9)
2. Silkeborg Svæveflyveklub 10.395 m. (7)
3. Ringsted Svæveflyveklub.. 8.795 m. (7)
4. Aviator, Ålborg 5.950 m. (5)

Distance:

1. Flyvestation Karup .. 503 km 597 p. (5)
 2. Viborg Svæveflyvekl. 348 km 395 p. (4)
- Iøvrigt uændret.

DM bragte ikke ændringer i placeringen, og forøvrigt blev langt fra alle brugbare resultater indsendt. Karup kom op på 701 og Viborg på 447 points i distance.

Forøgelse af restriktionerne for luft- rummets benyttelse

Ifølge Notam-Danmark nr. 134 af 16.6.55 er der fra 1. juli oprettet et nyt restriktionsbeløbet område R.G. Århus/Tistrup, bestående af den sædvanlige sektor på 30 grader med centrum i lufthavnen og 50 km radius, dog omfattes luftrummet inden for Århus indflyvningsområde ikke af restriktionen.

Øvre grænse er 12.200 m, nedre grænse 300 m, og samtidig er grænsen for de andre restriktionsområder sat ned fra 600 til 300 m, så nu er der kun 150 m tilbage at flyve i under områderne, om hvilke det iøvrigt hedder, at der under IFR-forhold kun må flyves i dem efter forud indhentet tilladelse af ACC København, mens flyvning under VFR-forhold er utilrådelig.

Radio i Odense lufthavn

På Odense lufthavn, Beldringe, er der oprettet en radiotelefonforbindelse på frekvens 118,3 Mc/s. Den står til disposition efter anmodning inden for flyvepladsens tjenestetid.

KALENDER 1955

- 1—6/8. International astronautisk kongres (København).
5—11/9. Farnborough.

Svæveflyvning

30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

- 1-6/8. Sommerlejr i Vandel.
21/8. Finale i distriktskonk. for linestyrede.
22/8. Frist for tilmelding til DM f. linest.
28/8 Fynske landstævne (Odense)
3—5/9 VM for svævemodeller og fritflyvende motormodeller (Mainz, Tyskland).
4/9. DM for linestyrede (København).
18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.
2/10. Sydsjællands Cup.
16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.
30/10. Københavnerstævnet.
31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Motorflyvning

- 13-18/8. 4. Schweizer-rundflyvning.
20/8. Int. kunstflyvekonk. (England).
3—4/9. Nord. Motorflyvekonk. Finland.

Hvad kræves for udstedelse af sikkerhedsattest?

Som nævnt i sidste nummer trådte der den 15. juni nye bestemmelser i kraft vedrørende udstedelse af sikkerhedsattester. Disse skal udstedes af en flyvemekaniker med certifikat til den pågældende type og er gyldige i 24 timer. Mens de tidligere blev udstedt som en løs attest, skal de nu udstedes ved et stempel med underskrift i luftfartøjsjournalerne, der nu som bekendt skal medføres ved alle flyvninger.

Sikkerhedsattester er obligatoriske for alle maskiner, der benyttes til erhvervsmæssig flyvning. En privatflyver kan selv give sin maskine disse eftersyn, der iflg. BL 1-1 omfatter følgende for maskiner, for hvilke der ikke foreligger en mindst lige så omfattende liste i vedligeholdelseshåndbogen:

Man skal efterse:

- a. luftfartøjs- og motorjournal(er) for påkrævede eftersyn og anmærkninger fra forudgående flyvninger.
- b. propeller for fastspænding, revner og beskadigelser.
- c. motor(er), fundament(er), cylindre, pumper og andre aggregater, udstøds- og indsugningsrør samt rørdelninger for fastspænding, revner og lækage.
- d. trækstænger og reguleringsmekanismer for bevægelighed, tilstand, fastspænding og sikring.
- e. magneter, tændledninger, afbryderledninger og tændrør for tilstand og fastspænding.
- f. olietanke og oliekolere for tilstand og fastspænding.
- g. beholdning af olie, hydraulolie, luft- og afisningsvædske.
- h. understel, fjederben, hjul- og hjulskakt samt brems for fastspænding og tilstand, tryk i ringe og oleoben.
- i. motorskærme, døre, vinduer, lemme og dekskærme for tilstand, fastspænding og lukkenordninger.
- k. udvendig fuselage, planer, haleplan, støtter og barduner, landeklapper, højde- og sideror, klappe- og trimrør for tilstand, fastspænding og bevægelighed.
- l. pitotrør, venturirør, radiomaster og antenner samt udvendigt monterede generatorer med propeller for tilstand og fastspænding.
- m. instrumenter og udstyr for fastspænding og tilstand.
- n. akkumulator for spænding og afprøv projektorer, instrumentkabine og positionslys.
- o. styregrej for rigtigt udslag og bevægelighed og tilstand.

Udfør funktionsprøve af motor(er) og systemer.

FLYV

BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

KLM BUY BRITISH



have ordered
VICKERS VISCOUNTS

powered by

**ROLLS-ROYCE
DART**

propeller turbine engines

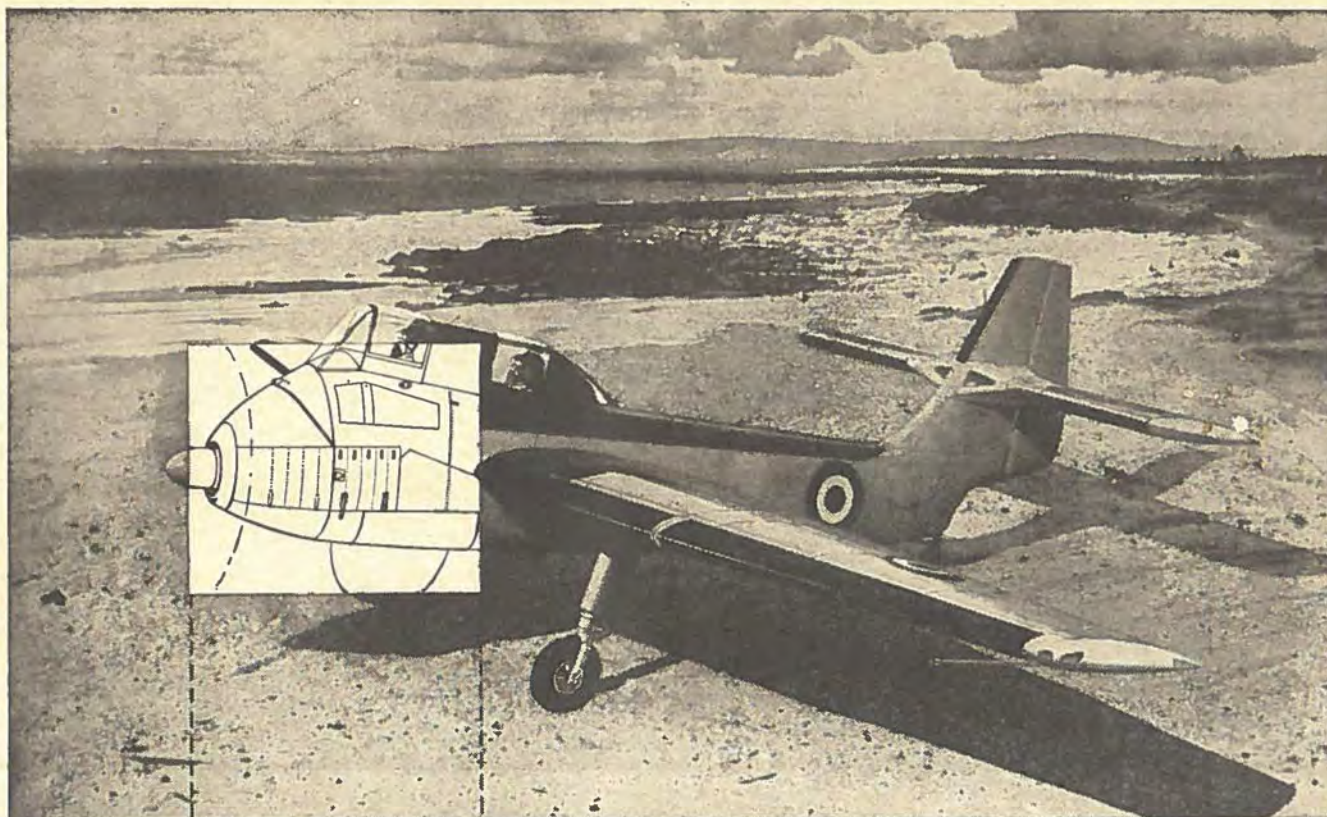
FOR SPEED AND RELIABILITY



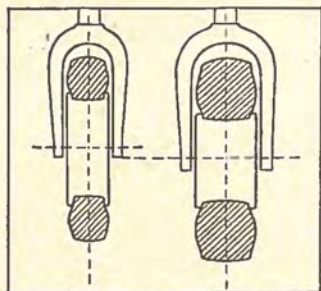
ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND

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

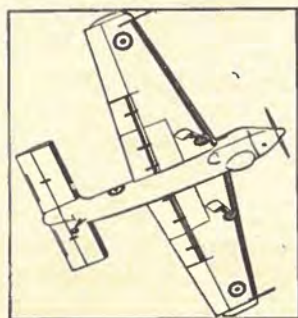
Sandbane – Seamew basis



Konstruktionens enkelhed sikrer enkel vedligeholdelse, økonomi i anskaffelsespris, i brug af reservedele og arbejdskraft. De aftagelige rammer gør udskiftningen af reservedele lettere.



SEAMEW's hjul kan let udskiftes med dæk i forskellige størrelser, alt efter overfladeforholdene på stedet, hvorfra den opererer.



Det store vingearreal er medvirkende til den meget lave stalling og landingshastighed. SEAMEW behøver kun en startbane af minimumslængde i tilfælde af nødlanding eller landing på hangarskib.

Seamew — en stærk økonomisk undervandsbådsjager anvendelig i al slags vejr. Luftbåren på et øjeblik fra en hvilken som helst i hast konstrueret startbane — eller bare et stykke strandbred — kan SEAMEW foretage maritim eftersøgning med moderne radarudstyr og bruge en række forskellige våben med dræbende virkning for øje. Dens store manøvreedygtighed, lave stallinghastighed og påmonterede støddæmpende landingsstel sætter SEAMEW i stand til at lande igen i sikkerhed efter operation under vejrforhold, som ville være umulige for andre anti-undervandsbådsmaskiner.

**R. A. F.s KYSTKOMMANDO
skal styrkes med SEAMEW**

— det Britiske forsvars hvidbog.

Konstruktionen godkendt april 1952.

Første flyvning august 1953.

**Nu i produktion for
ROYAL AIR FORCE og ROYAL NAVY**

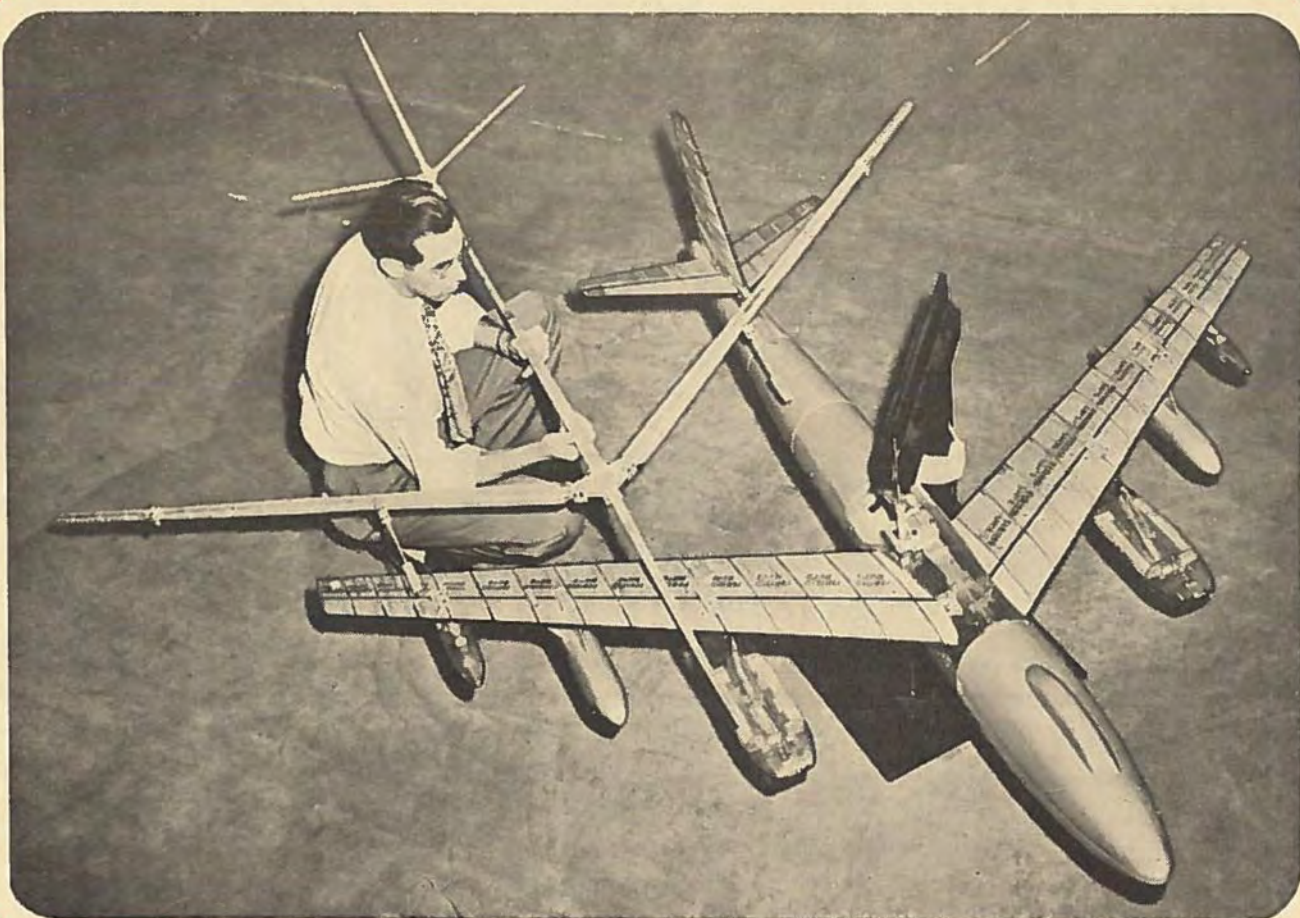
Short Brothers & Harland Limited, Queens Island, Belfast, N. Ireland. De første flyvemaskinfabrikanter i verden.

FLYV

28. ÅRGANG

— SEPTEMBER 1955 —

PRIS 75 ØRE



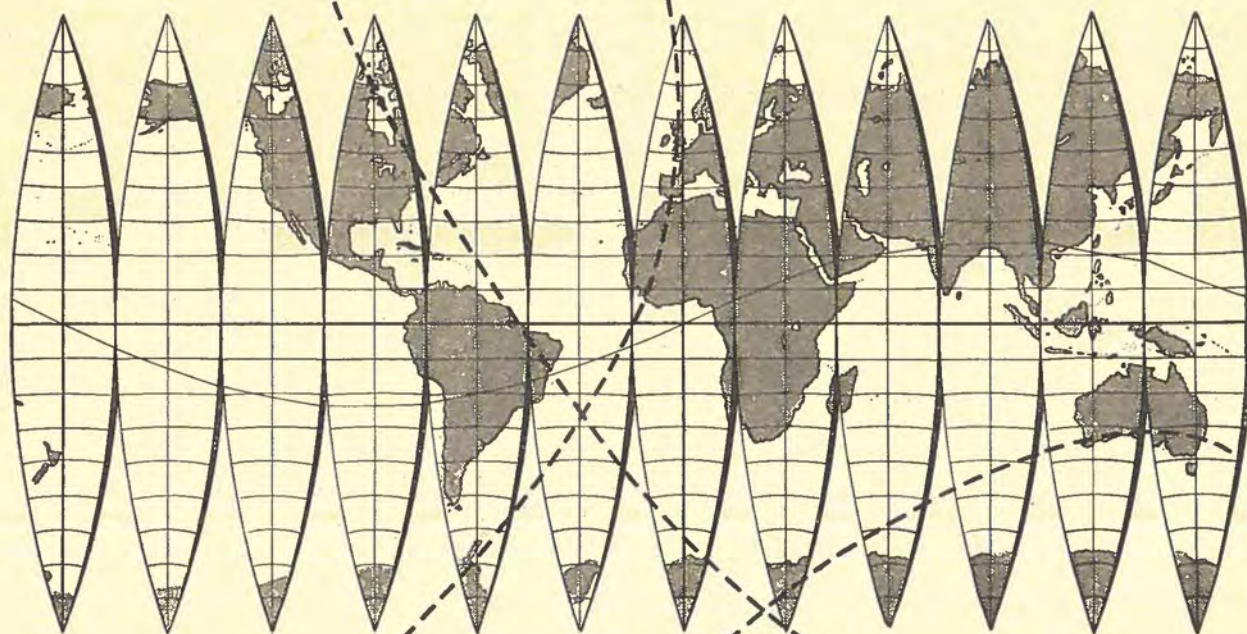
En af Boeing's vindtunnel-ingeniører ses her med det bærende skelet af den store B-47-model ved siden af. Denne er bygget af aluminium, balsa og plastic og bruges til vibrationsforsøg i vindtunnelen.

9

INDHOLD:

Ny indflyvningslys i Kastrup ★ Endnu en GCA-demonstration ★
Rumfartskongressen ★ Udvekslingen ★ Svæveflyvekonkurrencen i
Frankrig ★ Mere om VM i hastighed.

VISCOUNT HAR SUKCES OVER HELE VERDEN



Ovenstående projektion er re-produceret med tilladelse af John Bartholomew & Son Ltd., som har copyright.

EUROPÆISK SUKCES

I driftsåret 1954/1955 indtjente hver BEA Viscount et overskud på kr. 700.000. Aer Lingus kan melde en udnyttelse på 84 % i en 9 måneders periode.

AUSTRALSK SUKCES

Fra december 1954 til juni 1955 fløj over 100.000 passagerer med T.A.A. Udnyttelsen var gennemsnitlig 85,2 %, og den daglige flyvning 13 1/2 time med hver maskine.

CANADISK SUKCES

T.C.A. viste i april 55,5 % forøgelse over marts i antallet af passagerer. På Toronto—New York ruten steg udnyttelsen 86,5 %, og Viscount's passagerandel steg 12 %.

VICKERS VISCOUNT

FIRE ROLLS-ROYCE DART PROPELLER-TURBINE MOTORER

VICKERS-ARMSTRONGS (AIRCRAFT) LIMITED · WEYBRIDGE · SURREY · ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL & Co., Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

Fra hele verden kommer der beviser på Viscount's succes. Den fremsynethed og tiltro, som luftfartselskaber, der køber Viscount, viser, belønnes med større udnyttelse af kapaciteten og med større fortjeneste, så snart maskinen er taget i brug. Over 230 er i ordre eller i anvendelse af de 22 luftfartselskaber og 3 regeringer, som har bestemt, hvor deres fremtid skal ligge med hensyn til succesbringende luftfart.

2A-412

FLYV

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

Nr. 9

September 1955

28. årgang

Udvekslingen

DETTE års udveksling mellem unge flyveinteresserede fra Danmark med tilsvarende unge fra USA, Canada og Holland er nu overstået, og det er med glæde at KDA konstaterer, at vore udenlandske gæster har været lige så begejstrede for Danmark, som vore egne har været det for opholdet i det fremmede.

Ideen, der ligger bag ved disse udvekslingsrejser, må påskønnes i allerhøjeste grad. Den går i al sin enkelthed ud på, at en fredelig verden bedst kan skabes ved at de unge lærer hinanden at kende. De unge i alle lande skal se, at livet andre steder leves på en anden måde end uden for deres egne vinduer, og de skal lære tolerancens værdifulde egenkab.

Derfor var det en god tanke, da Civil Air Patrol (CAP) i USA — og senere Air Cadet League of Canada og Youth Air Brigade i Holland — begyndte på at arrangere udvekslingsrejser mellem unge fra forskellige lande, og for hvert år, der er gået, har man tilstræbt at drage endnu flere lande med i dette arbejde. Kulminationen er foreløbig nået i indeværende sommer, da CAP alene arrangerede udvekslingsrejser mellem 21 forskellige lande, omfattende ialt 145 flyveinteresserede unge. Og det vil igen sige, at lige så mange unge ambassadører har været sendt ud i verden.

KDA håber, at der ude i klubberne stadig må være unge flyveinteresserede medlemmer, som er ivrige efter at komme med på en af disse såre værdifulde udvekslingsrejser.



NY INDFLYVNINGSLYS I KASTRUP

*Calvert-systemet installeres i Københavns lufthavn
i efteråret.*

Af overingeniør C. P. Elvers.

UNDER landing om natten og i dårligt og usigtbart vejr ledes flyverne nu til dags ved forskellige radiotekniske hjælpemidler og ved specielle lysinstallationer ind mod landingsbanen og ned mod landingsstedet. I flyvningens barndom markerede man kun selve landingsbanen med flagermuslygter og goose-necks langs banekanterne eller anbragte lyskastere, der belyste landingsbanen på langs ved baneenderne. Når det skulle være særligt godt, brugte man begge dele. Disse fremgangsmåder anvendes såmænd endnu den dag i dag på mindre flyvepladser, hvor trafikken ikke er stor nok til, at det er økonomisk forsvarligt at anvende de store pengesummer, som et moderne belysningsanlæg koster.

I Københavns lufthavn, Kastrup, har belysningsanlæggene været i stadig udvikling og først, når Calvert-indflyvningslysene sent i dette efterår tages i brug, er man nået frem til et fuldt moderne endeligt anlæg, der forhåbentlig i en række år vil kunne tilfredsstille lufttrafikens krav.

Den 15. oktober 1920 begyndte man at ekspropriere til Københavns lufthavn, og den 20. april 1925 påbegyndtes den civile luftfart med regelmæssige forbindelser til Berlin, Hamborg og Amsterdam.

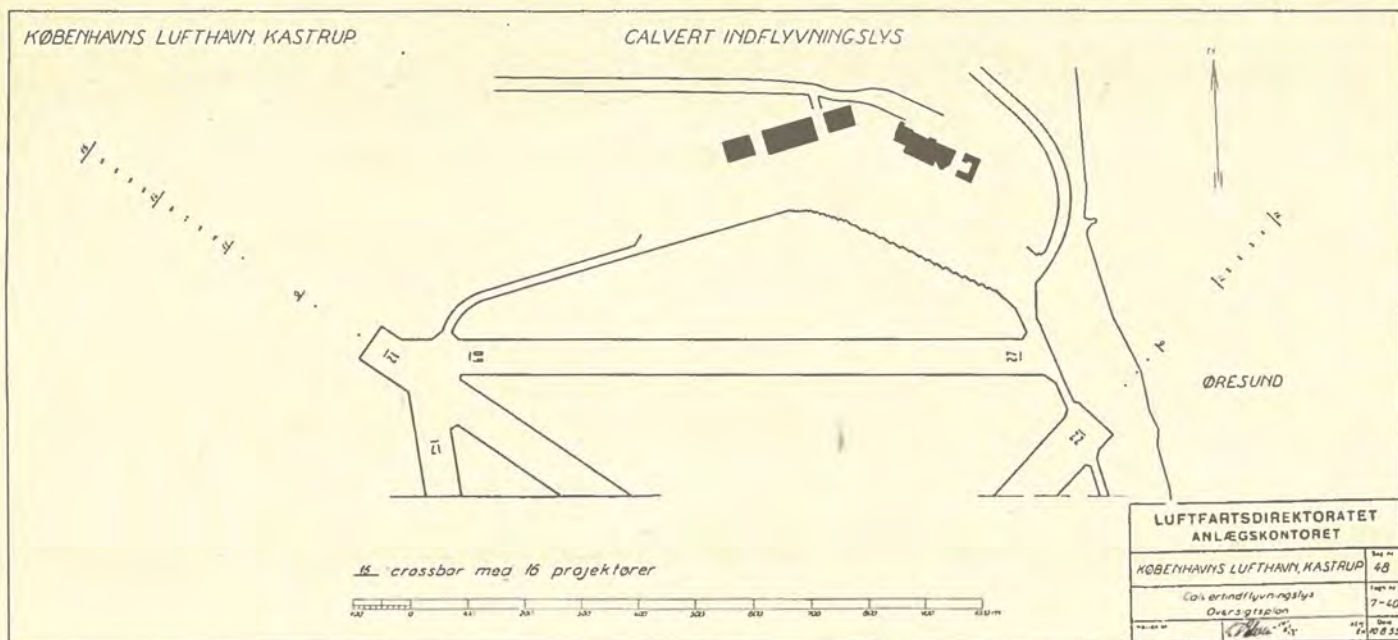
Belysningen før og under krigen

Før 1935 bestod belysningen kun af 100 W. lamper anbragt langs lufthavnens grænser i røde glas, men i det år skete en betydelig forbedring, idet man installerede 5 stk. lyskastere hver med en lysstyrke på ca. 2.500.000 lys. Disse lyskastere anbragtes for baneenderne og belyste græsbanerne på langs. En særlig god belysningsmåde var det nu ikke, da lyset kunne virke blændende både under start og landing, hvortil kom, at lyset under den første del af landingen var stærkest bagfra, så flyvemaskinen skyg-

gede for sig selv. Under besættelsen 1940—45 var lyskastene fjernet af militære grunde, og da den første betonstartbane var færdig i 1941, blev denne af tyskerne forsynet med et militært belysningsanlæg, der dog viste sig uanvendeligt til civilt brug. Efter besættelsens ophør kom lyskastene i brug igen og blev suppleret af goose-necks, som englænderne forærede lufthavnen. Disse sidste var ikke faste anlæg, men transporteredes ud, når der var brug for dem, og opstilledes langs de under krigen støbte betonstartbaner. Dette var lidet tilfredsstillende og blev meget snart af englænderne erstattet med et natrium-banelys.

Midlertidige anlæg efter krigen

I 1947 byggedes de næste midlertidige belysningsanlæg bestående af banelys, tærskellys og indflyvningslys og kort tid efter havde de gamle lyskastere udspillet deres rolle som belysning i Københavns lufthavn. På bane 04—22 anvendtes et amerikansk high-intensity armatur løftet over startbanernes overflade (elevated) med low-intensity topplanterne og på de øvrige baner et hollandsk armatur med neon-spiraler anbragte i plan med startbanernes overflade (flush). Dette sidste viste sig hurtigt utilfredsstillende, og man forandrede det efterhånden ved at erstatte flush-spiralerne med elevated armaturer med low-intensity 45 W. lamper. Samtidig hermed installeredes indflyvningslys i venstre side af banerne 04, 12, 22 og 30, og hertil anvendtes den af englænderne opstillede banebelysning af natriumlys. Afstanden mellem belysningslegemerne såvel langs banerne som i indflyvningslysrækken var 90 a 100 m. Lysstyrken for indflyvningslys var ca. 60.000 lys pr. armatur, og for high-intensity-banelys ca. 90.000 lys, medens low-intensity lysene, som ovenfor nævnt, var forsynede med 45w, 6 volts lamper.



Calvert-anlæggets anbringelse for enden af banerne 12 og 22 i Kastrup.

I årenes løb kom der mange klager over natriumindflyvningslysene, dels fordi de blændede, dels på grund af farven, samt endelig var lufthavnsadministrationen selv utilfreds med, at det tog indtil 20 minutter, før lamperne opnåede sin fulde lysstyrke. Man blev derfor efterhånden klar over, at forbedringer var ikke alene ønskelige, men også absolut nødvendige. Desværre viste det sig gennem flere år umuligt at opnå international enighed om, hvilket indflyvningslyssystem der burde indføres, idet 3 systemer, et engelsk, et amerikansk og et fransk system bekæmpede hinanden. Som tiden gik og efter mange og kostbare, navnlig amerikanske, forsøg trængte det engelske system opkaldt efter forslagsstilleren *Calvert* mere og mere igennem, og ved I.C.A.O.'s A.G.A.-divisions møde i Montreal i november 1952 enedes man om at anbefale Calvert-systemet som indflyvningslyssystem for instrumentbaner på større lufthavne. Dette er senere vedtaget af I.C.A.O.'s rådsforsamling, og de krav og råd man stiller fremgår af I.C.A.O.'s standard and recommended practices annex 14, udgave fra september 1953.

Inden denne vedtagelse var endelig i orden, havde de mange klager over indflyv-

ningslysene i venstre side og det faktum, at Københavns lufthavn på dette punkt ikke var i overensstemmelse med almindelig praksis (fransk praksis dog undtagen), ført til, at de bevilgende myndigheder i 1953 stillede et beløb på kr. 290.000,— til rådighed til flytning af indflyvningslysene fra venstre side til centerlinierne af banerne 04, 12, 22 og 30 samt til etablering af high-intensity banebelysning på bane 12, således at de to hovedbaner 04—22 og 12—30 herefter begge er forsynede med kraftige banelys. Forandringen blev udført på en sådan måde, at dette lysanlæg kunne indgå i et kommende Calvert-system, som man på dette tidspunkt, da bevillingen blev søgt, kunne forudse efter al sandsynlighed ville blive den løsning, man ville foretrække i internationale luftfartskredse.

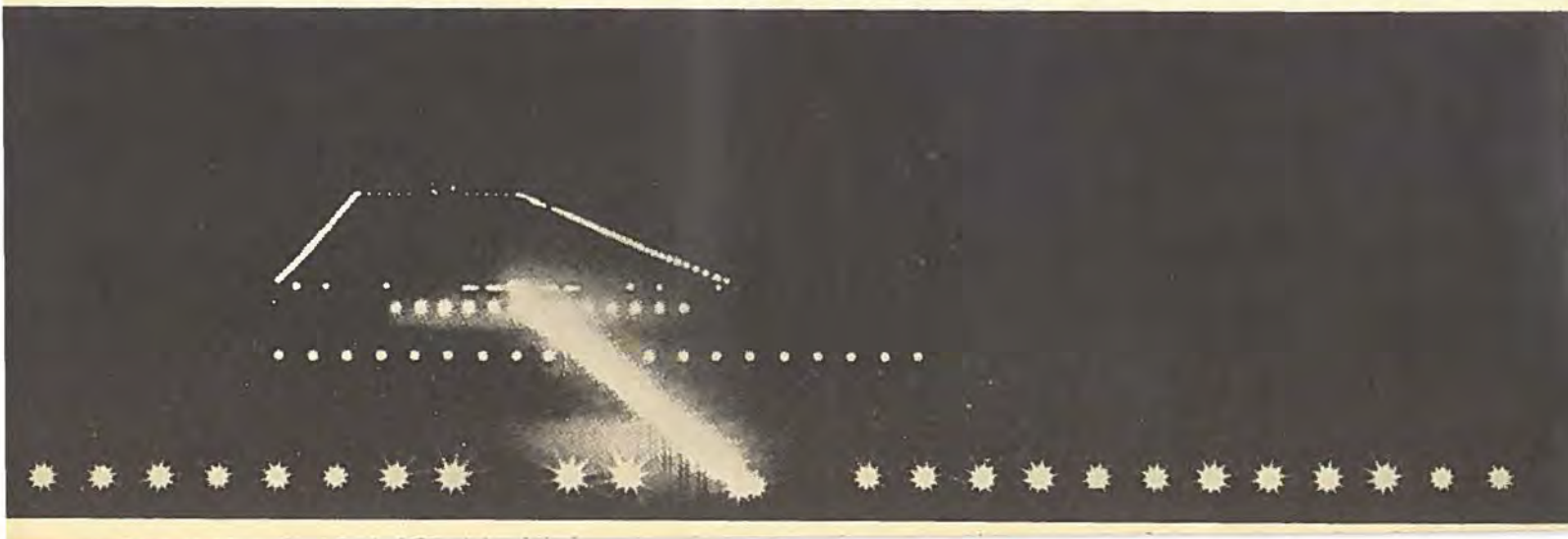
Calvertanlægget installeres i efteråret

Således er det også gået, og nu foreligger en bevilling på 1.000.000,— kr. til installation af et Calvertbelysningsanlæg for hver af banerne 12 og 22. Der må dog ikke trækkes på bevillingen før fra 1. september, hvad der kan gøre det vanskeligt at få arbejderne færdige til den kommende vinter-

sæson, men alt, hvad der kan gores, vil blive gjort, for at dette skal lykkes.

Det af anlægskontoret i samarbejde med flyveledertjenesten udarbejdede projekt er vist på ovenstående tegning. Calvertsyste- met består af en række lyselementer i 30 m's indbyrdes afstand i forlængelse af start- banernes centerlinie og for hver 150 m en række lyselementer tværs på længderetningen. For bane 22 er rækken af lyselementer i centerlinien 465,45 m lang. På de første 150 m regnet fra betonbanens tærskel består hvert lyselement af en projektor med 100.000 lys, på de næste 150 m af en projektor med 150.000 lys og på de sidste 150 m er hvert lyselement sammensat af 2 projektorer hver med 200.000 lys. Der findes 3 tværrækker (cross-bars). Den første er 22,5 m bred og består af 9 projektorer hver på 100.000 lys, den næste er 30,0 m bred sammensat af 11 projektorer hver på 150.000 lys og endelig er den tredje række 37,5 m bred med 14 projektorer a 200.000 lys hver. Dette giver ialt 7.900.000 lys i det samlede indflyvningslyssystem. Dette, at både antallet af projektorer og lysstyrken af det enkelte lyselement vokser med afstanden fra banen, skulle bevirke, at piloten under indflyvningen ser indflyvningslysene

Sådan tager Calvert-systemet sig ud fra luften. Billedet er fra Zürich's lufthavn Kloten. Calvert-systemet sejrede over sine konkurrenter, fordi det på den mest naturlige måde giver flyveren et rigtigt indtryk af, hvordan han ligger i luften.



med samme styrke hele tiden, og da såvel indflyvningslysene som banelysene kan reguleres i styrke efter pilotens ønske, skulle blanding kunne undgås. Et ganske let bro-anlæg gør det muligt at komme ud til belystingsselementerne i vandet og rette eventuelle fejl.

Calvertindflyvningslysene til bane 12 er opbygget på samme måde som for bane 22, kun er den samlede længde målt i startbanens centerlinje 593,98 m i stedet for 465,45 m. Tværrækkernes antal er 4 i stedet for 3. Den samlede lysintensitet ved fuld styrke er sammensat af 13 projektører a 100.000, 15 projektører a 150.000 og 46 projektører a 200.000 lys. Det giver en samlet lysstyrke på 12.750.000 lys.

Tærskellysene består på begge baner af 7 stk. grønne lyselementer hver med en lysstyrke på 20.000 lys. De er forsænked i højde med banerne.

Alle de hidtil omtalte lyselementer er high-intensity. På hvert af lyselementerne findes i toppen en 45w low-intensity lampe, der er synlig i alle retninger, således at man fra luften i tilstrækkeligt sigtbart vejr kan se hele Calvertbelysningen, og dermed bedre kan orientere sig.

Flyvelederen i tårnet kan fra sin plads ændre lysstyrken både for high-intensity og low-intensity lamperne efter aftale med føreren i det indflyvende luftfartøj, så det får en efter sigtbarhedsforholdene passende styrke. Indflyvningslysene og de grønne tærskellys reguleres samtidig i samme forhold. Banelysene reguleres for sig, og samtidig hermed reguleres de røde stoplys i den modsatte ende af landingsbanen. Banelysnes styrke forbliver uændret som nu på ca. 90.000 lys pr. lyselement.

Indførelse af dette fuldtud moderne indflyvningslys efter Calvertsystemet vil i høj grad forhøje sikkerheden ved anflyvning af Københavns lufthavn i Kastrup og forhåbentlig medføre, at luftfartsselskaberne formindsker deres krav om tilladelig skyhøjde ved anflyvningen og derved formindske antallet af overflyvninger som følge af manglende sigtbarhed.

Det rådgivende ingeniørfirma Birch & Krogboe står for projekteringen af de elektriske installationer og de nødvendige forandringer af reguleringstavlerne i tårnet. Hvem der skal udføre de praktiske arbejder er endnu ikke afgjort, men der vil i den udstrækning det overhovedet er muligt blive anvendt danske fabrikata og al arbejdskraft vil blive dansk.

Noget fotografi af de nye indflyvningslys findes selvfølgelig endnu ikke, men for at FLYV's læsere kan danne sig et indtryk heraf, er ovenfor gengivet et fotografi fra indflyvningen i Zürichs lufthavn Kloten, der har et ganske tilsvarende indflyvningslys efter Calvertsystemet, som Københavns lufthavn i Kastrup nu får.

C. P. Elvers.

Luftfartsdirektoratets anlægskontor.

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avispostkontoret.

Atter syn for sagen

Ny GCA-demonstration i Københavns lufthavn.

Af luftfartskontrollør S. O. Madsen.



Gilfillan Quadradar GCA.

Det var californisk sommer i Danmark, da Gilfillan, Los Angeles, og firmaets henværende repræsentant, direktør Ole Remfeldt, a/s „Electronica“, for kort tid siden samlede en række sagkyndige og interesserede, civile og militære luftfartfolk i Kastrup for at overvære en demonstration af et GCA-anlæg kaldet en QUADRADAR.

I luften arbejdede luftfartsvæsenets Anson OY-EVA, der med de ombordværende snart GCA-mindede luftfartskontrollører B. Dalshof og K. Bentzen bidrog til demonstrationens succes.

Quadradar'en er en GCA i mellemvægtsklassen, når man i denne forbindelse undlader at tænke i kilo. I modsat fald hører den med en vægt på under 1000 kg hjemme i letvægtsklassen, idet udstyr og installationer ved andre bestående anlæg meget let tynger sine 20-25 tons.

Hvad der har affødt benævnelsen „Quadradar“ er øjensynligt det, at det i sin opbygning fikse, een-mandsbetjente anlæg ved en simpel omskifter lader sig anvende til følgende 4 vigtige formål.

Højdebestemmelse.

I et område med en radius af ca. 20 miles fra lufthavnen noteres eller kontrolleres en hvilken som helst af luftfartøjer benyttede højder.

Kontrol med luftfartøjer på landingsarealet.

I dette tilfælde optræder på scopet et kortlignende billede af landingsarealet. Det er således muligt, hvis meget ugunstige sigtbarhedsforhold ønskeliggør dette, at meddele luftfartøjerne taxi-instruktioner og dirigere dem ind til „forklædet“. Rækkevidden er her regulerbar indenfor 1 til 3 miles med afstandsmarkering for hver hele mile (1 mile = 1,6 km).

Anflyvningskontrol.

Anvendes Quadradaren som Surveillance Radar (SRE eller „søgeradar“) retnings- og

afstandsbestemmes mindre luftfartøjer ud til afstande på omkring 20 miles, medens større trafikmaskiner giver refleksion, når de befinder sig indtil 40 miles fra lufthavnen. Der kan vælges mellem rækkevidder på såvel 5 eller 10 miles med afstandsmarkering for hver mile, som mellem 20 eller 40 miles med afstandsmarkering for hver femte mile. I dette som i foregående tilfælde fremtræder scopet som et PPI-scope (Plan Position Indicator). En omliggende kompasrose er drejelig (som på et radiokompas), således at operatøren efter behag kan meddele luftfartøjet den relative eller den retvisende pejling.

Anflyvnings- og landingskontrol.

Endelig kan anlægget bringes til at fungere som en PAR (Precision Approach Radar) til brug ved luftfartøjers dirigerung under den endelige indflyvning og landing. Scopet fremtræder nu som et AZ-EL scope (AZimuth-ELelevation) og giver GCA-operatøren oplysning om luftfartøjets afstand, retning og beliggenhed i forhold til den rigtige glidevinkel. Der afsøges (scannes) en sektor på plus/minus 15 grader fra den rigtige indflyvnings retning, hvilket er ensbetydende med en 6 miles bred sektor i 10 miles afstand eller en omtrent 12 miles sektor i 20 miles afstand. Efter behag kan man imidlertid vælge at afsøge en 30 grader bred sektor i en hvilken som helst retning kompasset rundt. Anlæggets rækkevidde kan her indstilles til 10, 20 og 40 miles med afstandsindikering for hver mile i 10 miles områder og for hver 5 miles i 20 og 40 miles områderne.

Nogle tekniske data.

Anlægget arbejder i det såkaldte X-bånd, d.v.s. på en bølglængde omkring 3 cm, men er iøvrigt afstemmelig indenfor frekvensområdet 9000 mc/s til 9160 mc/s. Impulslængden er 0,5 mikrosekund med 1500 impulser pr. sekund. Antennesystemet består af 2 bevægelige antenner med reflektorer til scanning i det horisontale, respektivt det vertikale plan. Antennerne kan fra operatørens plads bringes til at rotere, således at anlægget, placeret hvor to eller flere baner krydser hinanden, kan bringes til at betjene indtil 6 landingsretninger fra samme position. På mindre end 30 minutter kan Quadradaren flyttes fra en bane til en anden og være klar til brug her.

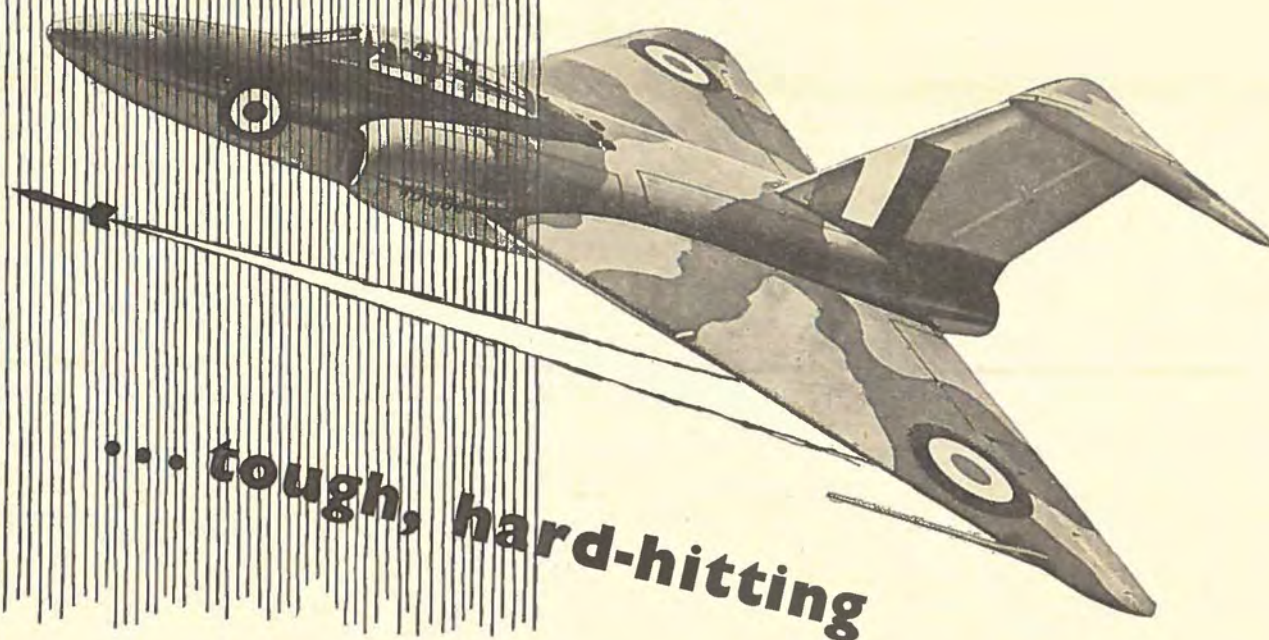
En særlig anordning tager sigte på at reducere ulemperne fra atmosfæriske forstyrrelser og refleksioner fra regndråber til et minimum og sikre god visning under alle klimatiske forhold.

Gilfillan har forlængst sat sin populære een-mands betjente radar i massefabrikation. Den synes velegnet for alternativer eller mindre lufthavne eller til at supplere en større lufthavns stationære anlæg på baner, som ikke dækkes af dette anlæg.

En ganske særlig lækkerbidken, som gæsterne havde lejlighed til at se, var Simulatoren — en GCA linktramer, som aldrig bør savnes på en lufthavn udstyret med GCA. På den kan nyt personale opøves og rutinerede operatører vedligeholde den rutine, som er en absolut betingelse for en hurtig og sikker afvikling af trafikken.

S. O. Madsen.

All weather fighter



... tough, hard-hitting

All weather

is Javelin weather

In the Gloster Javelin the fighter of the future takes shape today. Fair weather or foul—the Javelin flies and fights higher and faster than any other fighter. Powered by twin Armstrong Siddeley Sapphire turbojets, it reaches 50,000 ft. a few minutes after take-off. No other fighter in production today can equal the fire power, speed, altitude and radar efficiency of the all-weather Gloster Javelin. It will also carry the new Air-to-Air Guided weapons now being developed. Large-scale super-priority production orders for the R.A.F. have been placed.

GLOSTER JAVELIN



GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester, England

Member of the Hawker Siddeley Group/Pioneer . . . and world leader in aviation for forty years.

RUMFARTSKONGRESSEN I KØBENHAVN

Lidt om rumfart og kongressens indhold.

Fra 1.—6. august 1955 afholdtes i København den 6. Internationale Astronautiske Kongres med ca. 130 deltagere, de allerfleste udlændinge, og deraf var mange professionelle raketteknikere og aerodynamikspecialister, meteorologer, fysikere, astronomer o. s. v.

Dansk Interplanetarisk Selskab var vært for kongressen.

Vi har bedt cand. mag. C. E. Andersen, der er medlem af såvel Dansk Interplanetarisk Selskab som Kongelig Dansk Aeroklub om at give et lille referat af kongressen om »rumfarten«.

ALLERFØRST: Hvad er rumfart og rumfartsforskning? — Betegnelsen er dansk, men vel nok af tysk oprindelse. På andre sprog bruger man andre betegnelser. Dette giver sig bl. a. udtryk i navnene på de institutioner og selskaber, der arbejder på eller interesserer sig for sagen, eksempelvis: »Dansk interplanetarisk Selskab«. Eller man kunne anføre den officielle betegnelse for kongressen: The Sixth International Astronautical Congress. — Denne sidste betegnelse er dog afgjort misvisende for så vidt som ingen tænker på at ville færdes mellem stjernerne, hvis der herved forstås fiksstjernerne, d. v. s. solsystemerne.

Man kunne passende bruge betegnelsen ekstraterrest(r)isk — et ord, der dog næppe ville blive populært — idet ekstraterrestisk betyder uden for jorden i ordets videste betydning, d. v. s. uden for jordens atmosfære, altså det omtrent tomme rum i nærheden af jordatmosfæren og det næsten fuldstændig tomme rum i større afstande fra jorden, altså mellem planeterne.

Kongressens karakter

Skal man karakterisere rumfarten — og dermed også kongressen om rumfartsproblemerne — kan man måske gøre gældende, at den drejer sig om metoderne og midlerne til at få legemer eller fartøjer, det være sig bemandede eller instrumentfyldte, navnlig dog det sidste i automatikkens tidsalder, til at bevæge sig uden for jordens atmosfære, endvidere om udforskningen af de derude herskende naturforhold og de forekommende processer og disses indvirkning på instrumenter og levende væsener, samt endelig om udnyttelsen af fartøjerne til forskellige formål, navnlig i den naturvidenskabelige forsknings tjeneste.

I de senere år er der talt og skrevet så meget om flyvningen i atmosfæren, at mange har glemt, at der er tynd luft og faktisk tomrum længere borte, og at man der har mulighed for at unddrage sig »lydmuren« og »varmemuren«, for at bruge de i dagspressen i de senere år brugte udtryk om vanskelighederne ved flyvningen i atmosfæren ved store hastigheder. — Disse vanskeligheder var allerede længe for krigen bekendt for fagfolk, i hvert fald fysikere, ganske vist ikke p. gr. af praktiske erfaringer, men som noget teoretisk interessant. De muligheder, der ville frembyde sig ved udnyttelsen af reaktionsfremdrivningen efter en videre ført udvikling af raketteknikken



Mus uden G: forneden to mus i raketten under normal g-påvirkning, foroven svæver den midterste frit i rummet.

var også fuldt forstået af science-folk. Tankerne om rumfarten og interessen for dens problemer optog mange mennesker i 1920-erne og op i 1930-erne. Men derpå begyndte man at bruge penge i stor stil på udviklingen af flyvemaskinerne, og flyvningen blev omtalt så meget, at den blev det populære læsestof, som efterhånden fortrængte det store publikums interesse for flyvningen uden for atmosfæren. I og for sig var dette vel en naturlig udvikling. For flyvningen krævede oprindelig en udpræget personlig indsats og blev derfor sportsligt betonet. Først senere blev den stærkt præget af det teoretiske forarbejde og af automatikken. Ved flyvning uden for atmosfæren spiller dette en endnu større rolle! man kan måske ligefrem gøre gældende, at det er ligegyldigt, om man medsender mennesker til at passe og aflæse instrumenterne i tomrumsfartøjerne.

En anden grund til at interessere sig for atmosfæreflyvningen først er, at man må gennem atmosfæren for at komme til tomrummet. Følgelig må tomrumsfartøjer tilpasses efter atmosfærens forhold.

Selve tomrumsflyvningen er i visse henseender simplere end atmosfæreflyvningen, navnlig ved meget store hastigheder. På den anden side melder der sig ved tomrumsflyvning en lang række vanskeligheder af anden art.

Da den egentlige rumfart må foregå i tomrum, må den være baseret på, at de

fornødne energistoffer medbringes helt og holdent, altså også ilt eller iltningmidler. Dette er principielt en ulempe.

Fartøjernes bevægelser, såsom acceleration, deceleration, retningsændring af bevægelsen og af selve fartøjets orientering, må fremkaldes ved hjælp af reaktionskraft udovet ved, at varmluftstråler farer bort, sætter af. Der er bl. a. af den grund behov for meget brændstof.

Fremdeles må al »opdrift« forgå uden afhængighed af en omgivende atmosfære, altså uden brug af bæreplaner. Den kan baseres på udnyttelse af reaktionskraft, men også på udnyttelse af centrifugalkraft ved bevægelser i cirkelliggende baner eller ved, at man næsten helt unddrager sig jordklodens tiltrækningskraft, som er lille i store afstande fra jorden.

Rumfartøjer må altså drives ved reaktionsapparater som raketter eller raketflyvemaskiner, enten til stadighed eller til de er kommet i stabile baner. Det må erindres, at de ikke udsættes for luftmodstand i tomrummet, og at de uden for jordens effektive gravitationsfelt eller ved bevægelser vinkelret på dets kraftretning bevarer deres hastigheder og derfor kun behøver at blive accelereret og decelereret.

Rumfartøjer har principielt ikke brug for styrerør eller vinger og vil endda kun blive besværet deraf, når de bevæger sig i deres rette element, tomrummet.

De har heller ikke behov for strømlinieformerne, de langsommere som atmosfæreflyvemaskiner har det, eller for til skarpe eller spidse former, som atmosfæreflyvemaskiner til overlydhastigheder har det.

En ganske anden sag er, at rumfartøjerne må gennem atmosfæren for at komme ud til tomrummet og eventuelt tilbage igen, gennem atmosfæren, hvorfor de i praksis må udformes med vidtstrakt hensyntagen til luftmodstanden i atmosfæren og desuden til overfladeophedningen ved store hastigheder i atmosfæren.

Atmosfæren går jo jævnt over i tomrummet, idet lufttætheden aftager kontinuert, stort set til det halve for hver 5 km' større »højde« fra jordoverfladen. Fra omkring 100 km højde begynder der at indtræde væsentlige afvigelser fra denne regel. Det skyldes bl. a., at iltmolekylerne og i noget større højde tillige kvælstofmolekylerne i de store højder er dissocieret til frie atomer; desuden er en stor del af såvel molekylerne og atomerne exciteret og ioniseret. Det skyldes virkningerne af ultravioletlyset fra solen.

Overgangszonerne mellem den egentlige atmosfære og det egentlige tomrum frembyder en lang række problemer. — Jvfr. overgangen fra underlydhastighed til overlydhastighed i atmosfæren.

Først i løbet af de senere år har man fået sikkert kendskab til naturforholdene i disse zoner. De er højest forskellige fra dem, man ved kun at færdes nær ved jordoverfladen er blevet vænnet til at betragte som værende selvfølgelig.

Der skal blot mindes om, at luftmolekylerne eller luftatomerne ved lave lufttryk,

d. v. s. ringe lufttæthed kan bevæge sig næsten frit mellem hverandre. En luftpartikkel kan da bevæge sig i lange retlinede baner og med uforandrede hastigheder uden at kolliderer med andre partikler. Når luft således kan bevæge sig gennem luft, bortfalder luftbegrebet i dets sædvanlige betydning. Når de enkelte luftpartikler ikke udskifter bevægelsesenergi i en frontzone, bortfalder også lydbegrebet i den sædvanlige form. Når partiklerne ikke fordeler deres energi efter de statistiske love, der gælder i atmosfæren, bortfalder desuden temperatur- og varmebegrebet i den form, man sædvanligvis opfatter det.

Et fartøj, der bevæger sig gennem den meget tynde luft, udsættes naturligvis stadig for kollision med luftmolekylerne eller i meget store højder frie luftatomer. Men man må da betragte virkningerne som en følge af en mængde enkeltkollisioner, der er delvis eller helt uafhængige af hverandre.

Et af kongressens foredrag omhandlede netop flyvning — aktiv eller passiv, midlertidig eller varig — i disse overgangszoner eller lidt længere ude, og gennem atmosfæren frem til disse zoner. Dette holdtes af dr. *Kraft Ehricke*. Det var et højvidenskabeligt foredrag, spækket med matematiske beregninger og kurver, så man fik indtrykket af, at foredragsholderen åbenbarede alle grundforskningens seneste resultater.

Som et kompromis mellem mange hensyn bestemte han den optimale flyvchøjde for et hurtigt fartøj, der skulle bevæge sig i lang tid eller varigt omkring jorden i den ydre tynde atmosfære, til 120—140 km højde. Her er luftpartikkelbevægelserne næsten frie; lufttrykket er kun 10^{-6} — 10^{-9} atmosfærer. Det er ikke meget, men nok til,

at de aerodynamiske problemer er de væsentligste. Foredraget repræsenterede faktisk mindre et rumfartsprojekt end et atmosfæreflyvningsprojekt, omend præget af ganske andre naturforhold end i den slags atmosfære, man uvilkårligt betragter som værende den eneste tænkelige.

Nogle af foredragstitlerne

Det er naturligvis ikke muligt at referere de mange foredrag. Men for at give et helhedsindtryk kan nogle af titlerne nævnes i dansk oversættelse.

Forslag til et realistisk rumfartsprogram for de kommende 30 år. Problemer angående raketteknikkens udvikling. Bevægelsesligningerne for raketter og disses ideale brændetid. Ideale afskydningsforhold for raketter til en bane omkring jorden. Metal-fysiske undersøgelser af raketfremdrivningsaggregater. Temperaturvirkninger ved meget store hastigheder gennem jordatmosfæren. De fysiske virkninger af de kosmiske stråler. De kosmiske strålers biologiske virkninger. Partikkelstrålingen fra solen og de farer, den frembyder. En kunstig månes synlighed. Raketternes betydning som forskningshjælpemiddel i »det geofysiske år«. Forslag til organisation af rumforskningsvidenskaberne.

Blandt de mange foreviste films omhandlede en opsendelsen af to mus og to aber til 58 km højde og med over 3000 km/h maksimalhastighed, hvorunder abernes elektrokardiogram m. m. blev sendt til jorden, og musene blev fotograferet under variationen fra store g-påvirkninger til elimineringen af g efter, at reaktionsapparatets virkning var ophørt. Alle dyrene kom godt fra turen; men ved andre lignende forsøg har

de afsendte dyr sat livet til, ganske vist i de fleste tilfælde først ved turens afslutning.

Kongressens møder afholdtes på Danmarks Tekniske Højskoles gamle afdeling i dagene fra 3.—6. august incl. De to forudgående dage var der forhandlinger mellem de delegerede repræsentanter fra 19 landes rumfartsselskaber, der er tilsluttet den internationale sammenslutning.

Antallet af kongresdeltagere var ca. 130, heri ikke medregnet deltagernes fruer. Ikke mindre end ca. 110 af deltagerne var udlændinge; disse var næsten alle special-sagkyndige akademikere, repræsenterende højst forskellige grene af teknikken og naturvidenskaberne.

Eisenhowers meddelelse

Kongressens foredrag og diskussioner gik sig ikke for publicity og kunne kun lide ved det. Ikke desto mindre blev kongressens forløb meget omtalt i dagspressen.

Dette skyldtes vel i nogen grad, at præsident *Eisenhower* et par dage forud for kongressens åbning havde meddelt, at den amerikanske regering havde bevillet pengemidler til konstruktion og udsendelse af en kunstig måne til brug som et hjælpemiddel for den naturvidenskabelige forskning. Denne meddelelse måtte naturligvis hilse med glæde af kongresdeltagerne, men indebar ikke noget overraskende for nogen af dem, for så vidt som det længe har været bekendt, hvordan en sådan plan kan realiseres. Det besynderlige var, at dagspressens skribenter syntes at have glemt, at det allerede for 30 år siden var kendt selv uden for science-folkenes kredse, at gennemførligheden af et sådant projekt kun er et spørgsmål om penge.

C. E. Andersen.

ÅRETS DANSKE TISSANDIER-DIPLOMER



Overrækkelsen af Årets Tissandier-diplomer til danskere. Til venstre får luftkaptajn Aage Hedahl Hansen sit overrakt ved FAI-kongressen af den franske trafikminister, og til højre får oberst C. C. Larsen sit overrakt af KDA's formand, direktør Hjalmar Ibsen, under en reception i KDA's lokaler.

DE FRANSKE SVÆVEFLYVEMESTERSKABER

Civilingeniør Aksel Feddersen fortæller her om konkurrencen i Frankrig, der var en god fortræning til VM dernede næste år.

Som omtalt i sidste nr. af »FLYV« deltog undertegnede i et kombineret fransk og internationalt svæveflyvermesterskab i St. Yan i det østlige Midtfrankrig.

Samtlige FAO-lande var inviteret og foruden undertegnede, der fløj i PFGs Olympia, var England repræsenteret ved Stephenson i Olympia IV, Holland ved van Noorden i Sky, Belgien ved De Kreeschof i Sohaj, Tyskland ved dr. Frowein i HKS, Schweiz ved Dubbs i WLM II og Czechoslovakiet ved Swinka i en ny Sohaj. Alle franske piloter i den nationale konkurrence fløj Air 100. Desuden deltog 2 kun i den internationale i Breguet 901.

Som følge af den udstrakte statsstøtte, der i Frankrig ydes svæveflyvningen, fik vi under konkurrencen gratis kost og logis for 4 mand. Desuden var alle starter gratis og det samme gjaldt den nødvendige benzin til hjemhentning. Og sidst men ikke mindst stod der et værksted med en fænomenal fransk snedker til rådighed for evt. reparationer.

Vi behøvede altså bare at stille dernede med svæveplan og transportmateriel, så mere ideelt kan det vel ikke være. Vort største problem var imidlertid overhovedet at komme derned, for vi skulle som sædvanlig køre i den vidt bekendte og berejste Adler. Men sådan en gammel bil kan desværre ikke køre på renoméet alene. For at den skulle opføre sig pænt i Frankrig, havde vi hovedrepareret motoren lige inden. Men vi havde nær aldrig fået den til at køre oven på den omgang, for dels var der under udboringen forsvundet visse livsvigtige dele og dels viste der sig et uanet antal muligheder for anbringelse af kontravægte på krumtapakselen. Jeg anser det ubetinget for det danske holds største indsats i forbindelse med konkurrencen, at det lykkedes at få Adleren i så køreklar stand, at vi nåede rettidig frem til konkurrencens begyndelse.

Vi ankom mandag morgen d. 26.-6., og mens jeg fik mig et lille hvil, blev Olympia'en gjort klar til eftermiddagens træningstur, hvor hele startproceduren skulle gennemprøves med samtlige deltagende 33 svæveplaner. Vi blev startet af 11 slæbemaskiner — »Stampe« og franske »Storch« — og starterne gik så hurtigt, at alle var i luften på under ½ time. Det gav trængsel i de nærmeste bobler! Det var forbudt at flyve i skyer nærmere end 5 km fra pladsen og at gå ind i en sky fra siden! Normalt er der skyflyvningsforbud over hele Frankrig, men det var der dispenseret fra under konkurrencen.

Tirsdag d. 25. var første konkurrencedag — 200 km trekant. Vind ca. 25 km/t imod på første ben, men pænt vejr ved starten kl. 12. Det forværedes dog hurtigt over pladsen og alle der gik ned for omstart — der iblandt jeg — kom derfor først afsted kl. 16. Jeg kom kun 5 km på godt 3 timer og var luftsyg det meste af tiden. Takket

være de nye radioer, Storno havde været så venlig at forsyne os med, kunne Adleren følge mig på landevejen og var fremme ved mit landingssted 10 min. efter landingen. Radioerne fungerede fint under hele konkurrencen og var til stor hjælp, men det viste sig at kræve ret stor opmærksomhed at afsende positionsmeldinger, hvorfor det under vanskelige flyvebetingelser viste sig at være klogt at undlade at benytte dem. Dr. Frowein vandt trekant-flyvningen med HKS med ca. 60 km/t.

Onsdag skulle vi flyve hastighedsflyvning til Avignon — 285 km. Vejret var så dårligt, at ingen gennemførte. Pierre kom længst med 251 km. Jeg nåede kun 75 km ud og havarede under landingen Olympia'en ved at køre ned i et hul. Der var knækket 4 spanter i kroppen, men da næste dag var hviledag, tog den ovenfor omtalte snedker fat, og næsten før vi havde set os om, havde han af stumperne fremstillet 4 nye spanter og var igang med at sætte dem i. Dagen efter — fredag, blev bundpladerne limet i og kl. 13,20 startede jeg med sømlister og det hele — og fløj 150 km fri distance til snedkerens store fryd! Det var dog kun en kort tur sammenlignet med de andre resultater — den længste flyvning var på 380 km!

Lige ved!

Lørdag var der hvil igen — folk skulle jo hjem — og søndag var det regnvejr. Mandag var der hastighedsflyvning til Lousle Leunier 113 km. Vejrudsigten var sløj og passede, og adskillige kom overhovedet ikke afsted. Men da jeg straks var klar over, at det bare gjaldt om at holde sig oppe, og da en Olympia er relativt god i svag termik, kom jeg under store besværligheder langsomt frem, til jeg omsider efter lige ved 3½ times flyvning i 500 m højde og i nærheden af målet havde brugt den sidste termik op. Da jeg de sidste 30 km ikke havde været over 600 m, og da det var meget vanskeligt at orientere sig, var jeg ikke helt klar over min position, og jeg gled så bare videre på den formodede rigtige kurs og landede uden at få øje på pladsen ca. 5 km ved siden af den! Bag efter viste det sig, at jeg af den eneste pilot, der var nået frem til målet, var blevet observeret i så god højde, at jeg let kunne have landet der. Det var nu mest ærgerligt for ham, for iflg. reglerne var konkurrencen kun gyldig, hvis mindst 2 gennemførte.

Tirsdagens konkurrence — frem- og tilbageflyvning til en by 57 km væk — kunne heller ikke gennemføres på grund af vejret.

(Fortsættes næste side).

Fra oven: på målflyvepladsen St. Etienne. — Adleren med transportvogn i St. Yan. — »Pesoc« Oildag og den franske super-snedker. — Tjekken Swinka og Pierre, Fr. — Nederst Tejlgaard, tolken Alex og konkurrenceleder Boissonade.



Flyvevåbnet får ny chef

Generalmajor Tage Andersen afløser generallojtnant C. C. Førslev.



Generallojtnant C. C. Førslev, der trækker sig tilbage.



Generalmajor Tage Andersen, fra 1/11 udnævnt til generallojtnant.

FRA den 1. november 1955 at regne sker følgende ændringer i flyvevåbnets ledelse:

Generallojtnant C. C. J. Førslev fratræder stillingen som chef for flyvevåbnet og ansættes til rådighed for forsvarsministeriet.

Generalmajor Tage Andersen, chef for flyverstab, udnævnes til generallojtnant i flyvevåbnet og ansættes som chef for flyvevåbnet for et tidsrum af 3 år.

(De franske mesterskaber).

Onsdag var der hastighedsflyvning til St. Etienne 101 km. Vejret var sløjt ved starten, men bedrede sig under flyvningen, og ikke mindre end 28 af 33 gennemførte. Jeg blev nr. 21 med 2° 24'. Bedste tid — en fransk Air 100 — var 1° 30' efter en omstart.

Torsdag så ud til at give det helt store vejr. Meteorologen regnede det for muligt at flyve 500 km, men desværre blev starten udsat til lidt over kl. 14, da den franske luftfartsminister skulle komme på besøg, og først kunne være der kl. 14. Vi skulle flyve efter en fastlagt kurs — omtrent vinkelret på vinden. Vi kom ret hurtigt afsted i begyndelsen, og jeg fulgtes et par timer med Swinka i Sohaj'en. Men så kom jeg i vanskeligheder og måtte gå ned i 100 m og hente en termik og fløj iøvrigt til kl. 19.15. Jeg valgte at lande på en flyveplads ved byen Limoges — det var 220 km fra St. Yan. Desværre havde jeg overset en bestemmelse om, at den afstand hvori man landede fra den opgivne linie skulle trækkes fra den projicerede afstand, så der blev kun 100 km tilbage efter omregning. Jeg blev dog nr. 13 i dagens konkurrence, der blev vundet af dr. Frowein med 240 km.

Slutresultatet blev, at Frowein vandt den internationale konkurrence med HKS'en og derefter kom de to franskmænd der fløj Breguet 901. Den nationale franske konkurrence blev vundet af Lacheny. Fjerde blev nr. 2 her. Og undertegnede erobrede en flot nr. 27-plads.

Efter en såre bevæget og på flere måder fugtig afskedsfest (det lykkedes nogle franskmænd at starte lejrens brandsprøjte) fredag aften forlod vi St. Yan lørdag middag og nåede efter et par dages ophold på svæveflyveskolen i Pt. St. Vincent velbeholdne hjem.

Den kundgørelse for forsvaret, som bringer ovennævnte meddelelse, siger endvidere, at generallojtnant Førslev, til rådighed for forsvarsministeriet fra udgangen af januar 1956 at regne afskediges efter ansøgning på grund af alder i nåde af krigstjenesten med pension.

Dette chefskifte kom for mange som en overraskelse. Generallojtnant Førslev havde endnu 10 måneder tilbage af sin funktions-tid, men han har valgt at følge værnchefernes i efterkrigstidens uskrevne lov at gå ud af den aktive tjeneste ved pensionsalderen (65 år).

General Førslev, der fylder 65 år i januar, har været soldat i 50 år. Han begyndte som 14-årig på den daværende Hærens Elevskole, blev sergent, kom på officersskolen og blev premierlojtnant, blev militærflyver i 1919 og fik derefter en enestående karriere, der tilsidst gjorde ham til generallojtnant og chef for flyvevåbnet.

Den nyudnævnte generallojtnant Tage Andersen, som er 56 år, var oprindelig rytterofficer. Han kom i 1925 til hærens flyvertropper, udnævnedes som flyver, blev senere chef for den daværende sjællandske flyverafdeling, var under krigen regionsleder på Sjælland, efter krigen chef for hærens flyvertropper, derefter chef for vestre flyvebaseskommando, og senere stabschef ved flyverkommandoen i Vedbæk, hvor han var general Førslevs nærmeste medarbejder.

Rekordtal i Kastrup

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, i juli.

Ank. passagerer	27.116
Afg. passagerer	25.073
Ialt	52.189
Transitpassagerer 2×19.609	39.218
Andre passagerer	10.966
Total	102.373

Det er en stigning i forhold til 1954 på ikke mindre end 27,6%, og det er første gang, tallet er over 100.000.

Antal starter og landinger for juli 1954 var 6.977 og heraf 3.560 i lufttrafik (tilsvarende tal for juli 1954 var henh. 6.442 og 3.112).

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, 1. halvår 1955.

Ank. passagerer	85.722
Afg. passagerer	83.561
Ialt	169.283
Transitpassagerer 2×93.269	186.538
Andre passagerer	11.718
Total	367.539

I forhold til første halvår 1954 er det en stigning på 17,9%.

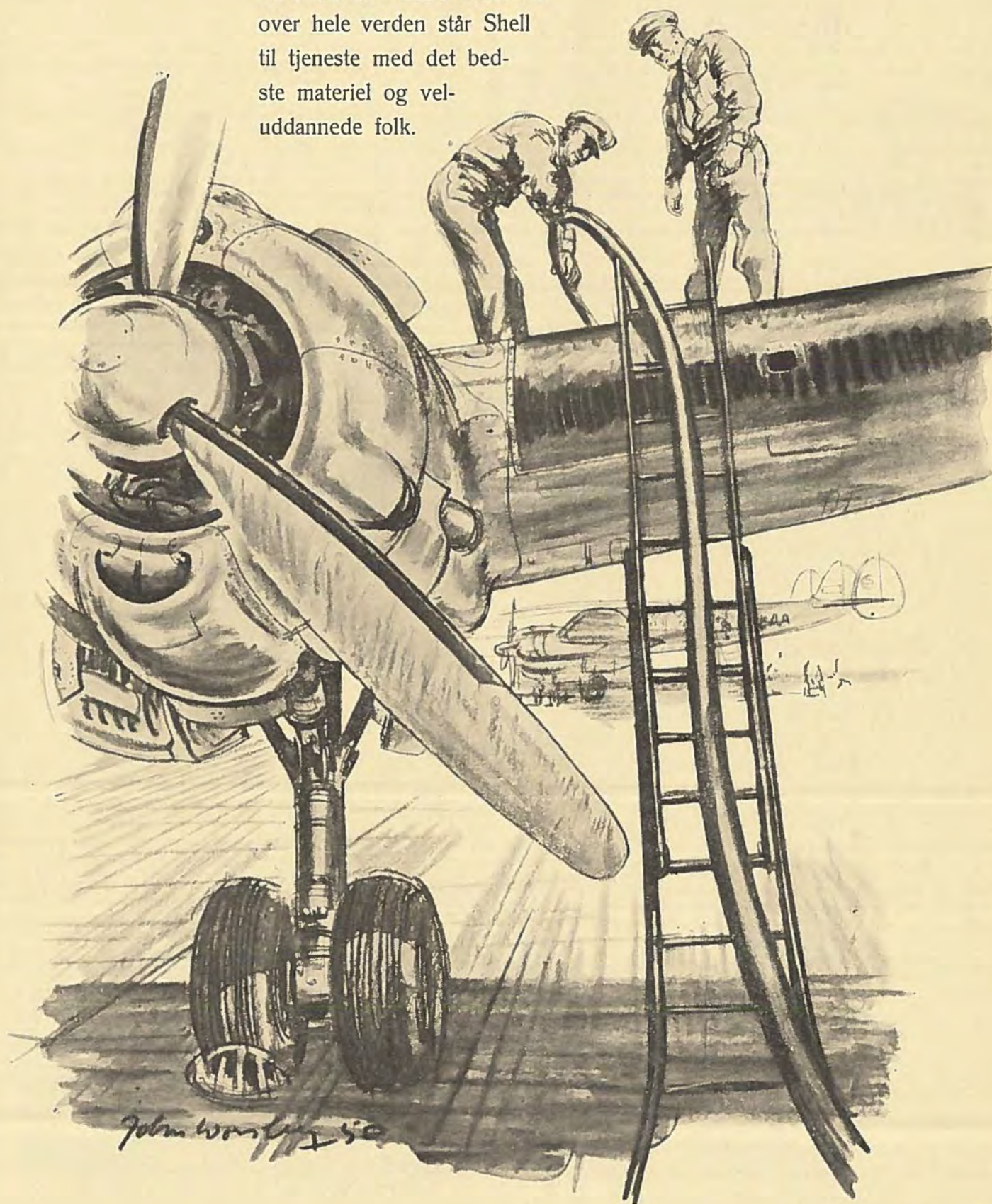
Antal starter og landinger for 1. halvår 1955 var 26.310 og heraf 15.861 i lufttrafik. Tilsvarende tal i 1954 var 25.872 og 14.618. Her er stigningen altså ikke så stor; men der flyves åbenbart med større og bedre belagte maskiner i år.



I vor helikopter-aerie savnede vi i nr. 3 et billede af Cessna CH-1. Her er det, og man ser på kroppen familieligheden med andre Cessna-typer.

**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og veluddannede folk.





UDVEKSLINGEN 1955

Hvad vore gæster så i Danmark og lidt fra vore unge i Amerika og Holland.



Udvekslingen mellem kadetter fra Civil Air Patrol i USA og lignende organisationer i Canada og Holland og unge flyveinteresserede medlemmer fra de til KDA tilsluttede klubber har atter i år været en meget stor succes. KDA var vært for 5 kadetter og to officerer fra USA, 2 kadetter fra Canada og to fra Holland, og et tilsvarende antal flyveinteresserede unge danske besøgte henholdsvis USA, Canada og Holland. De danske amerikarejsende, der var under ledelse af kaptajn i flyvevåbnet *Jørgen Horskjær* og civilingeniør *Per Bach*, var ovenikøbet så heldige at komme helt til Californien.

Programmet i Danmark.

Programmet for de unge, der besøgte Danmark, var meget indholdsrigt — dog uden at være for trættende. Foruden en række museumsbesøg i København omfattede det et ophold på flyvestation Avno (hvorunder de bl. a. så *Esper Boels* store moderne mejeri i Lundby), et tredages besøg i Odense, hvor Odense Flyveklub var vært, et tilsvarende besøg i Ålborg, hvor Svæveflyveklubben Aviator var vært, en sejltur med DFDS fra Ålborg tilbage til København, og herfra var der udflugter til Nordsjælland, hvortil Frederiksborg Amts Flyveklub og *Sylvest Jensen* havde indbudt vore gæster, derefter flere interessante ture i København, og endelig en flyvetur til Bornholm, hvor Bornholms Flyveklub overtog værtspligterne. Rejserne rundt i Danmark blev foretaget med en af flyvevåbnets DC-3'ere. Det var kort sagt et overordentlig afvekslende og indholdsrigt program, som alle var begejstret for. Overalt i landet boede KDA's gæster i private hjem, og KDA er alle de mange kvarterværter meget taknemmelig, fordi de ved deres velvillighed har hjulpet med til at vise vore udenlandske gæster noget af det, de helst vil se: os selv og vore hjem.

Foruden denne tak til alle kvarterværterne bringer KDA en tak til alle de mange landet over, som på den ene eller anden måde har hjulpet med til at gøre besøget

i Danmark til en oplevelse for livet for vore gæster fra USA, Canada og Holland, og denne tak gælder også SAS og Tuborg for den store gæstfrihed, som man viste de unge udenlandske flyve-entusiaster.

Hilsen fra USA-holdet.

Og hvordan formede rejserne sig så for vore egne unge? Lad os se, hvad de selv siger. Her er et par breve fra henholdsvis Amerika og Holland. Fra Amerika skriver de:

Til ikke-ferierende i Aeroklubben.

De lykkelige udvalgte, som p. t. befinder sig så langt fra Danmark, vil gerne sende en lille hilsen fra den tur, som sikkert bliver en af vort livs største oplevelser.

Vi har haft en fin, fin tur hertil, og foruden et uventet, men vældig interessant ophold på Bermuda, har vi haft 3—4 gode dage i Washington, hvor vi måtte sande alt, hvad man havde lovet os om det fugtigvarme klima, som var istand til at iklæde os en ekstra dragt, men man kan sikkert vænne sig til sligt.

Flyveturen tværs over Staterne var meget god. Vejret tillod heldigvis, at vi kunne få et indtryk af Amerikas agerland, prærier og bjerge hele vejen over, dog tillod Packet'en sig til tider så voldsomme bevægelser, at samme hellere så sig i fastere forbindelse med jorden.

I dag har vi bl. a. besøgt en millionær ranch med swimming pool, privat flyveplads og alt, hvad man ellers troede var halvvejs løgn, når det skred over lærredet på en amerikansk film.

De bedste hilsner fra

P. Bach samt *J. Horskjær*, *Jørgen Hansen*, *Erik Nielsen*, *Preben Sylvest Jensen* og *Kai Møller Sørensen*.

Modtaget af Prins Bernhard.

Brevet fra Holland lyder:

Til KDA.

Lige en lille underretning fra Holland. Vi ville gerne have skrevet før, men programmet er så stort at vi kun sjældent har tid til at skrive noget. Vi boede sammen

Øverst til venstre to billeder fra receptionen i KDA, visende oberstl. *Mich. Hansen*, Col. *F. Hansley*, Major *W. M. Stead* og oberstl. *K. Lybye* og derunder til højre en af kvarterværterne, fru trafikflyver *Westerberg* med en af sine CAP-kadetter. På tredje billede møbelhandler *Bendtsen* mellem sine to gæster. Derunder er kadetterne om bord hos kaptajn *Hansen* på skoleskibet *Danmark*. — De to nederste billeder viser de kanadiske og hollandske kadetter.

Herunder siger KDA's generalsekretær farvel til *Poul Mogensen* og *Per Nielsson*, inden de af det svenske flyvevåben bliver fløjet til Holland, og til højre viser *Esper Boel* kadetterne en af sine berømte øste.



hos nogle flinke mennesker i den sydlige del af Haag. Lørdag var fridag og vi fik set en del af Haag. Søndag var vi på »skovtur« til Wassenaar.

Mandag var vi i Delft og så bl. a. en lille supersonisk vindkanal på universitetet der. Tirsdag fløj vi til den amerikanske base Soesterberg, hvor vi blev vist rundt og så formationsflyvning (12 Sabre, 24 hollandske Meteor). Videre samme dag til Deelen ved Arnhem. Onsdag formiddag blev vi vist rundt på skolen for flyvemekanikere. Om eftermiddagen var vi til svæveflyvning i Terlet (hver en tur i Gøvier). Torsdag morgen var vi i friluftsmuseet ved Arnhem (gamle bygninger etc.), der så vi en træsko blive til. Lige over middag var vi med til en kransnedlægnings ved Airborne memorial i Arnhem. Derefter fløj vi til Gilze-Rijen. Her tilbragte vi aftenen. Vi blev her alle æresmedlemmer af Jeugd Luchtvaart Brigade.

Fredag d. 29.-. fløj vi fra Gilze-Rijen til Eindhoven, hvor vi blev vist rundt i et par afdelinger af Philips enorme fabrik. Senere på dagen fortsatte vi til Maastricht, hvor vi blev indkvarteret på et hotel. Den hollandske kaptajn, der er var leder, er født i Maastricht, så han kunne vise os en hel del, bl. a. førte han os rundt i nogle underjordiske gange i et fort, der i mange hundrede år var Maastrichts forsvar. Endvidere så vi en amerikansk krigskirkegård i Margraten, en porcelænsfabrik og en cementfabrik. Mandag fløj vi til Hilversum, hvor vi boede i en flådestation. Herfra gjorde vi nogle busture, en dag til Amsterdam, en anden dag til Schiphol, hvor vi om formiddagen så Fokker fabrikken, der bygges for tiden Fokker S 14 jettrener, F 27 Friendship, Fokkers forslag til en DC 3-efterfølger, samt Hawker Hunter (en ordre på 460 stk.). Om eftermiddagen blev vi vist rundt i lufthavnen. Onsdag var vi hos prins Bernhard i Soestdijk. Fredag var vi i Alkmaar og Den Helder, her var vi ombord på en krydser. På hjemvejen kørte vi først ud til Zuiderdæmningen. Lørdag fløj vi hertil, om eftermiddagen fik vi noget flyvning med Gø 4 (slæb af Tiger Moth) og nogle fik en tur i Moth'en (loop o. s. v.). I eftermiddag skal vi slappe af ved et badested (Boekelo). Så er der ikke mere denne gang.

Hilsen fra Per Nilsson og Poul Mogensén.

Udnævnelser

Fra den 1/8 1955 at regne er oberstløjtnant E. G. V. Olsen, til rådighed for flyverkommandoen, udnævnt til oberst og ansat som jordforsvarsinspektør.

P. g. a. pladsmangel kan vi ikke bringe de over 200 udnævnelser til flyverløjtnanter, der blev meddelt i „Kundgørelse for forsvaret“ A. 78 af 23/7, men må henvise dertil.

SAS flåden bliver udvidet.

Foruden de 8 Douglas DC-7C, som SAS allerede har bestilt, og hvis levering vil tage sin begyndelse til næste år, har SAS bestilt yderligere 6 stk. af samme type, således at luftliner-flåden ialt kommer op på 14 DC-7C. Det er en samlet ordre på ca. 250 millioner danske kroner.

Til afløsning af DC-3 og Scandia har SAS desuden forhandlet om køb af 10 Convair-maskiner.



Årets danske hold i Washington: fra venstre Kai Møller Sørensen, Preben Sylvest Jensen, Erik Nielsen, Per Bach, Jørgen Hansen, Tonni Andersen og kaptajn J. Hørskjær.

Fremtidens luftlinere

SYNSPUNKTER FRA LOCKHEED

LOCKHEED Aircraft's vicepræsident dr. Hall Hibbard er i et foredrag, som han fornylig holdt i Hamburg, fremkommet med en række interessante profetier om kommende trafikflyvemaskiner. Og hvis der er nogen der har fingeren på pulsen, når der tales om flyvemaskiner, er det ham — han har nemlig konstrueret så verdenskendte typer som Constellation, Super Constellation, C-130, den supersoniske jager XF-104 samt Shooting Star og Starfire jagerne.

Dr. Hibbard deler fremtidens luftlinere i fire kategorier.

Den første kategori vil blive en fortsættelse af de forholdsvis langsomme tomotorerede typer som f. eks. Fokkers Friendship og den amerikanske Convair til forholdsvis mindre ruter.

Den næste vil blive repræsenteret af firemotorede turbo-prop maskiner som Vickers Viscount og den endnu hurtigere Lockheed Electra, som får en marchhastighed på over 650 km i timen og en aktionsradius fra 200 til cirka 3.000 km. Disse typer vil få en ganske særlig betydning, idet det det viser sig, at tre fjerdedele af alle flyvepassagerer kun tilbagelægger strækninger på op til 2.200 km. Sådanne ruter kan belyses 30 % billigere med Electra end med nogen anden maskine i verden til trods for dens stærkt forøgede hastighed, hvilket ellers er en faktor, der bringer omkostningerne i vejret.

Den tredje kategori bliver rene jetmaskiner med aktionsradius fra 1.500 til 4.800 km, det vil sige typer som Comet-IV, Douglas DC-8 og Boeing 707. Deres marchhastighed bliver cirka 880 km i timen, og der vil blive et stort marked for disse luftfartøjer.

Den fjerde og sidste kategori vil komme

til at bestå af flyvemaskiner med meget stor aktionsradius, der vil være i stand til at flyve non-stop over Atlanten eller længere i regelmæssig drift selv i stærk modvind. I det næste tiår vil disse maskiner kunne sættes ind fra de fjerneste byer med trafikbehov over Atlanten uden at behøve mellemlanding i storbyer som London, Paris og New York. Disse typer vil enten have turbo-compound eller turbine-motorer.

1600 km i timen

En dag vil imidlertid rene jetmaskiner også være i stand til at flyve disse distancer, når de maskiner og motorer, man i dag har planerne til, bliver endnu mere udviklede. Det vil ske omkring 1965, og så vil vi få jet-passagermaskiner, der vil flyve med en hastighed op til 1.600 km i timen eller betydeligt mere end lydens. »De har op-hævet lydturen«, udtalte dr. Hibbard, og det bliver gjort med helt nye konstruktioner af vinger og fuselage samt nye og mere effektive motorer — og jetmotorer er faktisk meget mere effektive i hastigheder større end lydens end under denne grænse.

I løbet af det samme årti vil man, spår dr. Hibbard, opleve den første flyvning med en atomdriven flyvemaskine. Det vil imidlertid blive en militærmaskine, fordi man endnu ikke har løst problemet med at beskytte passagererne mod atomstrålerne. Løsningen til dette problem, mener dr. Hibbard, vil komme til at bestå i at bortlede strålerne i en anden retning i stedet for som nu at beskytte dem med blyplader. Der vil sikkert gå 25 år, før disse maskiner kan indsættes på de ordinære luftruter, og til den tid vil maskinernes aktionsradius blive endnu større.

FRIHED I LUFTEN

KLM's vicepræsident, dr. L. A. Slotemaker, fremfører i denne artikel idealer for luftfarten set ud fra de små landes synspunkt.

MENNESKET har altid gjort sig store bestræbelser for at beskytte liv og ejendom. I 1783, lige efter at den første opstigning med en varmluftsballon, opfundet af brødrene *Montgolfier*, havde fundet sted og dermed indvarslede flyvningens tidsalder, blev der således udsendt en politivedtægt om beskyttelse af tilskuerne til ballonopstigninger!

Men dette var kun begyndelsen. Med udviklingen af luftfarten fulgte en udvidelse af forholdsreglerne til beskyttelse på alle tænkelige områder. Alt og alle skulle beskyttes mod følgerne af de nye opfindelser. Allerede for flyvningen overhovedet eksisterede, var tanken om, at menneskelige væsener ville flyve, stemplet som vold mod naturens orden og betragtet som et dødsstød mod verdensfreden.

Man kan måske sige, at opfindelsernes skæbne er, at de er født i håb og ofte stivnet i frygt. Den bedre fremtid, opfindelserne skulle bringe, bliver forkastet som en kilde til fare, og folk glemmer, at det eneste, der gør dem farlige, er frykten for dem. Kun mod og tillid kan bringe fremskridt.

Det var mod og tillid, der satte dr. A. Plesman i stand til at lægge grunden til hollandsk luftfart og til at bygge den moderne civilflyvning op. Meget er siden da blevet udrettet, men luftfarten har stadig en lang vej tilbage. Politisk og økonomisk modenhed er på ingen måde nået. Civil luftfart må en dag blive befriet fra den dominerende politiske og prestigemæssige indflydelse, så den kan virke som et rent kommercielt foretagende. I det øjeblik må der skabes et fastere grundlag for indtjeningsmulighederne.

Staten og trafikflyvningen

Oprindeligt kom båndene mellem den civile luftfart og staten i første række. Der var den mulige fare for en uønsket indflydelse fra udenlandsk luftfart, den militære betydning det havde at have en brugbar flåde af transport-fly, den internationale prestige, der lå i at vise flaget ude omkring, betydningen af en national lufttrafik (især for lande med meget stor udstrækning eller vanskeligt tilgængelige for andre transportmidler), samt den nationale luftfartsindustri rentabilitet for såvidt muligt at forebygge nødvendigheden af statsstøtte.

Således blev den civile luftfart regeringens protegé. Imidlertid er der en stigende forståelse af, at beskyttelsen ikke må føres så langt ud, at protegéen løber den risiko at blive kvalt af mangel på luft, og kun kan holdes i live ved kunstigt åndedræt. Med andre ord ... luften må ikke overfyldes med restriktioner.

Men i stedet for først at overveje hvorledes man skal drage fordel af de nye muligheder, der ligger i den civile luftfart, er man kun optaget af at beskytte sig selv mod de fordele, de andre vil sikre sig. Som generaldirektøren for den internationale luftfartssammenslutning IATA fornylig udtalte,

er den gennemsnitlige fortjeneste på luftfarten ikke mere end 1 %. Derfor har man i stigende grad fået øjnene op for, at en beskyttelse af de nationale lufruter i mange tilfælde er en meget dyr historie for staten. Beskyttelse af et selskab, som ikke kan klare sig i konkurrencen, behøver ikke at betyde, at selskabet derfor bliver rentabelt — eller endog mindre urentabelt.

Når alt kommer til alt, er enven til at lede et luftfartsselskab med held ikke en universal egenskab. Ydermere fører beskyttelsesforanstaltninger kun til protektionisme i andre lande til skade for en selv. Og sidst men ikke mindst — man kan ikke tvinge passagererne til kun at flyve med et bestemt selskab.

Den mest økonomiske drift af et luftfartsselskab er kun muligt, når den største frihed til at bygge rutenettet op er til stede, og dette hænger delvis sammen med de ringe muligheder for fortjeneste, der er nævnt ovenfor. Ingen lufrute kan gennemføres uden tilladelse fra de lande, hvor igennem ruten lægges. Dette gav anledning til en handlen landene imellem om rettighederne mod kontingentet af mulige passagerer som bytteobjekt. Det logiske resultat af et sådant system er, at små lande med ringe trafikmuligheder på forhånd ville blive lukket ude fra store dele af markedet. Fordi disse lande kun kan tilbyde de fremmede selskaber et ringe antal passagerer, ville de blive domt til at spille en ubetydelig rolle i den internationale lufttransport.

De fem friheder

Heldigvis har man indset, at et sådant system ikke er foreneligt med udførelsen af den civile lufttrafik, med publikums interesser, og med den sunde udvikling af luftfarten og de internationale forhold. Den civile lufttrafiks ønskedrøm er at komme til at nyde de »5 friheder«: Retten til at overflyve fremmede territorier uden landing; retten til at mellemlande uden erhvervmæssig anledning (for eksempel for at tanke op); retten til at flyve passagerer og fragt fra sit eget land til et andet; retten til at flyve passagerer og fragt mellem to fremmede lande langs en rute. Denne sidste frihed — den femte — er den store anstødssten. Ideallet af civil lufttrafik er i høj grad ønsket af landene, men indtil dato er det kun blevet fort ud i livet i meget ringe udstærkning.

Det kan aldrig fremhæves kraftigt nok, at al »byttehandel« med passagerer, monopolisering af trafikken for hjemlige selskaber, og en tvungen fordeling af den internationale trafik må fordommes både i teori og praksis. Uanset om landene vil forsøge at forsvare deres handelsmåde udfra militære eller prestigemæssige hensyn, vil udviklingen af erhvervsflyvningen og den større og større kontakt de vestlige lande imellem kræve en betydelig større frihed i luften, en frihed der ikke er til salg, men tværtimod skal forsvares af alle som et fællesjæ.

Kun ca. 2½ % af befolkningen i den vestlige verden gør brug af lufttransporten. Dette kan næppe være det endelige resultat.

Udviklingen fortsættes. Det eneste spørgsmål er så, om den skal støttes af de dyre hjælpemidler, der holder den civile lufttrafik i formynderkab med den statslige pattedflaske i baggrunden. Svaret på dette retoriske spørgsmål skulle ligge lige for, og det er da også ved at gå op for flere og flere lande.

Sund konkurrence

Når vi indirekte påberåber os større frihed på det ovenfor nævnte grundlag, har vi imidlertid ikke overset faren for morderisk konkurrence. Men konkurrence behøver ikke at være usund. Ej heller behøver de forskellige former for trafik at kolliderer alvorligt. For kort tid siden meddelte den Maritime Komite hos O.E.E.C. for eksempel, at udvikelsen af lufttrafikken absolut ikke havde haft en ugunstig indflydelse på skibstrafikken, men tværtimod snarere havde stimuleret denne.

Et stort marked ligger stadig urørt, og udviklingen af dette marked vil gøre det muligt at nedsætte taksterne for lufttrafikken.

Men der er al mulig grund til at overveje, om vi er på den rette vej, i betragtning af den kortfattede politik, der for øjeblikket følges af mange lande. Tendensen til efter krigen at vende tilbage til forkrigsrestriktionerne var en følge af minderne om de ugunstige erfaringer for krigen, da 55 selskaber måtte dele den forholdsvis ringe lufttrafik i Europa, med det resultat, at 60 % af deres indtægter stammede fra statstilskud. Man ønskede at kontrollere den civile luftfart om muligt endnu mere end i forkrigsårene. I stedet for at tage ved lære af forkrigssituationen valgte man at fortsætte ad de samme linier. Men der var — og er stadig — nogle, som kæmper for større frihed. Det er en konflikt mellem meninger og overbevisninger. Og ikke bare overbevisninger, for fakta kan ikke skjules. Helst fremtiden står på spil: Enten en fremtid, karakteriseret ved de hindringer, de nationale grænser frembyder, eller en fremtid med en tiltagende fuldstændiggørelse af den civile luftfarts mission som forbindelsesled mellem de forskellige landes indbyggere. Frykten er en dårlig rådgiver, også i politik. Den tyder på manglende tillid til egen styrke, og den falske følelse af styrke, der er en følge af protektion, kan ikke erstatte denne tillid.

Den civile luftfarts udvikling kan ikke standses. Men den civile luftfart vil kun være i stand til at tilbyde den vestlige verden en tilstrækkelig god service, hvis den kan udvikles i en atmosfære af tillid. Måtte den civile luftfarts opgave blive at gøre det mindre vanskeligt at overvinde frykten for den større frihed.

WORLD'S FINEST FIGHTER NOW IN SERVICE !

The Hunter is being produced in large quantities in Britain, and, under licence, in Holland and Belgium. In fact, Hawker Hunters now form the teeth of European Defence.

From now on they will play a key role in guarding the safety of the whole Free World. The Hunter is an interceptor fighter, capable of fulfilling ground attack and close support tactical roles. It handles beautifully at all speeds—from landing approach to beyond the sound barrier. With its power-operated controls it really is a 'pilots aircraft'!

No wonder the Hunters already on squadron service with the R.A.F. are meeting enthusiastic praise from the pilots themselves.

FLIGHT PHOTOGRAPH

In Full Production. The Hawker Hunter is in full production at Hawker factories at Kingston-on-Thames and Blackpool and Armstrong Whitworth factories at Coventry. They are also being manufactured under licence in Holland and Belgium.



HAWKER AIRCRAFT LTD.
KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL

*Member of the Hawker Siddeley Group
pioneer... and world leader in aviation*

MERE OM VM I PARIS



Til venstre en usædvanlig jugoslavisk model med meget smalt plan og enbladet propel. Til højre italieneren Cappi med en moderne kunstflyvemodell med 3.5 ccm Tigre diesel.

Når man drager sammenligninger mellem de to VM, danske linestyringsfolk forelobig har deltaget i, må man sige, at vi overhovedet ikke har formået at følge med i den udvikling, der er sket i udlandet.

I 1952 klarede vi os pænt i Bruxelles — og i 1955 blev vi nr. sjok i Paris, til trods for, at vore resultater omtrent var de samme begge steder.

Det egentlige VM var som bekendt kun i klasse F.1., altså hastighedsflyvning med 2,5 ccm motorer, og netop blandt disse motorer er der foregået så store fremskridt, at man for få år siden ville have anset det for en umulighed.

Vinderen blev J. Sladky fra Tjekkoslovakiet med 179 km/t, skarp forfulgt af 3 italienere med 176, 175 og 174 km/t, hvorefter en tjekkoslovak og en italiener deler 5. og 6. pladsen med 171 km/t.

Vinderen er medkonstruktør af den motor, han anvendte. Den er endnu ikke i serieproduktion og kommer det antagelig ikke for engang i løbet af 1956. Prisen kendes endnu ikke, men bliver antagelig ret høj. Derimod kan man anskaffe italienernes „Super Tigre“ omgående for ca. 80,— kr., såfremt man altså har en „onkel“, der kan sende den hjem.

På 7. pladsen (169 km/t) placerede svenskeren Ericsson sig med en ny udgave af „Webra Mach 1“ som gløderørsmotor. Denne motor er heller ikke i handelen endnu, men kommer det sikkert i år. Ikke for vi når helt ned til 9. pladsen finder vi en diesel-motor, nemlig den dyre, håndlavede engelske „Oliver Tiger“, der fløj 162 km/t, efterfulgt af vinderen fra 1952, englænderen Wright, som med sin tunede E.D. (gløderørs) fløj 160 km/t.

I 1952 vandt Wright med 156 km/t. Den gang fløj man med 11,37 meter line, og for at drage en direkte sammenligning med resultaterne fra i år må man regne med, at den forøgede linelængde til 15,92 betyder en reducere på 10—15%.

Danskernes placering

Bedste dansker var P. C. Andersen fra Alborg, som fløj 134 km/t og placerede sig som nr. 26. Han fulgtes af Benny og Jørgen Hansen, der som nr. 27 og 28 fløj henholdsvis 133 og 130 km/t, medens jeg ikke formåede at opnå mere end 119 som nr. 31. „P.C.“ brugte „Webra“ og vi andre „E.D.“, alle som diesler. „P.C.“ forsøgte i sidste runde at anvende et hjemmelavet gløderørstopstykke på sin „Webra“, men desværre kom modellen ikke luften.

Som det fremgår af foranstående er der grøde i 2,5 ccm motorerne, og der er ingen

tvivl om, at gløderørsmotorerne vil løbe af med sejren. De er alle uden undtagelse forsynede med dobbelte kuglelejer til kruptappen, og mange af dem har også indsgning gennem kruptappen. Stempelringe er man, for en stor dels vedkommende, gået bort fra igen. I stedet for har man lagt en bred slidering af stål ind i letmetallstempelen. De kører med fantastiske omdrejningstal, sikkert omkring 17.000, og de holder en konstant hyletone under hele flyvningen.

Vægten på disse racermotorer ligger på ca. 125 gram, selv om enkelte er en del tungere.

Modellerne

Modellerne havde også gennemgået en udvikling som bedst kan karakteriseres ved, at de var enklere i opbygningen end tidligere og presset med i vægt til ca. 250 gram. Der var f. eks. flere modeller, hvor man helt eller delvis savnede indkapsling af motoren, og mange var kantede til trods for strøm-linieformen.

Planerne var som oftest meget smalle og omkring 35 cm i spændvidde og haleplanerne ret store, op mod 50% af planarealet.

Sideordnet med det egentlige VM blev der fløjet uofficielt (heldigvis) VM i kunstflyvning. Jeg skal ikke sige, hvad dommerne domte efter, for det opdagede jeg ikke. Men det kan i hvert fald ikke have været præstationerne på flyvepladsen som har været det afgørende.

Amerikaneren Lutker blev lige som sidste år nr. 2 og var egentlig den, der blev retfærdigst placeret.

Jørgen Hansen og jeg fik, uvist af hvilken grund, tildelt nr. 10 og 12. Vi var endda begge bombesikre på, at vi i hvert fald havde slået franskmænden Humbertjean, som imidlertid under spredte klapsalver blev kåret som nr. 1 og derpå vaklede bort med en mægtig sølvpokal.

Også på 3. og 7. pladsen havde man fået et par franskmænd placeret, som dårligt ville have klaret sig ved et begynderstævne.

Det er ikke på den måde, man skaber respekt om kunstflyvningen, og det var synd, at bedømmelsen ikke var retfærdigere, for man så virkelig fin flyvning. Det fortjener således at nævnes, at de to amerikanere, Lutker og Samuelson sammen med belgieren Stouffs, i samme cirkel og helt uden for programmet, fløj en opvisning, som gav et bragende bifald fra de mange tilskuere.

Jo, der var skam nok at se og lære, men vi må være forberedt på, at vi bliver endnu mere bagefter i fremtiden, såfremt vore motorindkøb stadig skal være baserede på gavepakker og „dollarpræmieringer“.

Egon Briks Madsen.

Modelflyvernes sommerlejr

I temmelig dårligt vejr afholdtes i tidsrummet 1/8—6/8 den 13. modelflyvesommerlejr på Flyvestation Vandel. Med nogle få udsættelser lykkedes det at få flyvningerne afviklet efter det daglige program. Størst var deltagelsen i A 1 og A 2 i maratonkonkurrencen. I klasserne F 1, F 2, D 1 og C 3 deltog kun få. Til vistes her (C 3) lejrrens fineste flyvninger, idet Erik Nienstedt vandt med kun tre flyvninger alle på maks. Der blev sat en del lejrrekorder men kun taget et diplom. Pointskonkurrencen — bedste mand — var på et tidspunkt hård mellem Hans Bruun 612 og Erik Nienstedt 116, men efter maratonkonkurrencen forte Nienstedt stort.

Den nye konkurrence, maratonkonkurrencen, der prøvedes for første gang, blev af deltagerne på forhånd betragtet med en vis skepsis. Det er derfor godt at kunne fastslå, at den almindelige mening efter konkurrencen var, at det er en morsom, spændende men meget krævende konkurrenceform. Kravet gælder ikke så meget det flyvemæssige som deltagerens kondition. Konkurrencen er vanskelig at udføre, da den kræver lige så mange hjælpere og stopure, som der er deltagere. På sommerlejren opdelt vi af mangel på stopure konkurrencen i to afdelinger på hver en time. Der blev så trukket lod om, hvem der skulle flyve i hver afdeling.

Resultatliste:

A 1:			
1. Hans Bruun	612	346 sec.	
2. Hans S. Sørensen ..	523	345 sec.	
3. Preben T. Petersen ..	523	296 sec.	
4. Erik Nienstedt	116	247 sec.	
5. Flemm. D. Kristensen	116	233 sec.	

A 2:			
1. Preben T. Petersen ..	523	626 sec.	
2. Erik Berg	506	578 sec.	
3. Flemming Lund	505	523 sec.	
4. Jens Østrup	506	442 sec.	
5. Hans S. Sørensen ..	523	246 sec.	

C 3			
1. Erik Nienstedt	116	540 sec.	
2. Gunnar Nielsen	116	284 sec.	
3. Poul Højholdt	523	51 sec.	

D 1			
1. Flemm. D. Kristensen	116	148 sec.	
2. Hans S. Sørensen ..	523	89 sec.	
3. Kurt Caspersen	215	20 sec.	

F 1			
1. Niels Uffe Olesen ..	508	120 km/t.	
2. Hans Bruun	612	119,6 km/t.	
3. Ole B. Christensen ..	403	98,9 km/t.	

F 2			
1. Finn W. Nielsen	403	153,9 km/t.	
2. Ole B. Christensen ..	403	144 km/t.	
3. Leif Mortensen	403	131 km/t.	

G			
1. Per M. Petersen	506	182 points	
2. Niels Uffe Olesen ..	508	135 points	
3. Gorm Christensen ..	116	57 points	
4. Jørgen Høyer	403	38 points	

KLM-smukkest bygget model

1. Erik Nienstedt	116
2. Poul Højholdt	523
3. Hans S. Sørensen ..	523

Maratonkonkurrencen

1. Flemming Lund	505	802 sec.
2. Erik Nienstedt	116	713 sec.
3. Erik Berg	506	702 sec.
4. Gorm Christensen ..	116	647 sec.
5. Poul Højholdt	523	612 sec.

Pointskonkurrencen — bedste mand.

1. Erik Nienstedt	116	78 points
2. Hans Bruun	612	66 points
3. Flemm. D. Kristensen	116	62 points
4. Erik Berg	506	57 points
5. Hans S. Sørensen ..	523	55 points

Pointskonkurrencen — bedste hold

Gunnar Nielsen	}	116	172 points
Erik Nienstedt			
Flemm. D. Kristensen			

Henning Caspersen.

BP AVIATION SERVICE ØNSKER ALLE BESØGENDE

TIL FARNBOROUGH 1955...

GOOD LUCK

BONNE CHANCE

GLÜCK AB

VAARTWEL

ΚΑΛΗ ΤΥΧΗ

LYCKA TILL

¡BUENA SUERTE!

Σο η-έιρί αν τ-άο λιό

BÔA SORTE

حظ سعيدا

UĞURLU OLSUN

HAMINGJU OSKIR

BUONA FORTUNA

ברוכים הבאים

'T BESTE

LYKKE TIL

HELD OG LYKKE



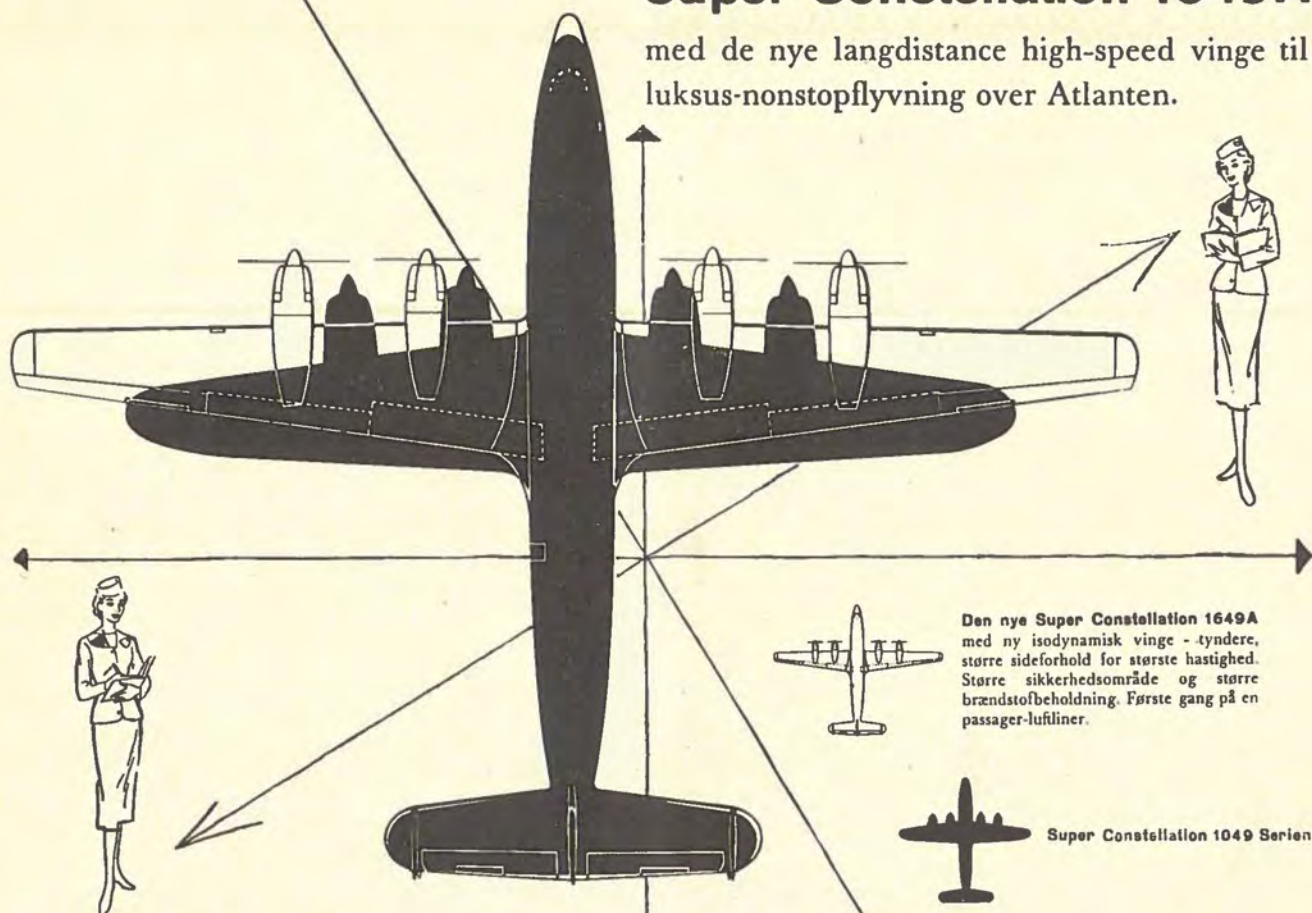
TWA

vælger verdens bedste luftlinere

Den internationalt berømte TWA flåde af Lockheed Constellation vil blive udvidet med 24

Super Constellation 1649A

med de nye langdistance high-speed vinge til luksus-nonstopflyvning over Atlanten.



LÆNGST RÆKKENDE — 10 500 km. Den nye vingekonstruktion giver den større rækkevidde end nogen hidtidig luftliner. Alle europæiske hovedstæder kan nås pr. nonstop fra New York.

HURTIGSTE — Største hastighed vil komme op på over 640 km/t. Største marchfart ca. 560 km/t. Hastighederne fra by til by bliver indtil 115 km/t hurtigere end noget andet stempelmotor-drevet luftfartøj med rækkevidder, der begynder ved 6700 km. De fire Wright turbo-compound motorer yder 13 600 hk, en ny topydelse for denne motortype.

MEST LYDLØSE — Lockheed's konstruktører gjorde to fremskridt, som gav denne liner en endnu mere støjfri flyvning: Motorerne blev flyttet halvanden meter længere væk fra kroppen, og større og langsommere roterende propeller blev anvendt.

STØRSTE — Den største vinge og længste passagerkabine af alle igangværende luftlinere. Der er plads til 58-64 passagerer på luksus-klasse.

Den nye Super Constellation 1649A med ny isodynamisk vinge - tyndere, større sideforhold for største hastighed. Større sikkerhedsområde og større brændstofbeholdning. Første gang på en passager-luftliner.

Super Constellation 1049 Serien

Lockheed AIRCRAFT CORPORATION
BURBANK, CALIFORNIA, USA

NYT UDE OG HJEMME

Farnborough 1955.

Society of British Aircraft Constructors' udstilling og opvisninger i Farnborough, som finder sted fra 5. til 11. september, kommer bl. a. til at omfatte Widgeon helikopteren (en ny version af S-51), Jet Gyrodyn, Britannia 100, Comet 3, den canadiske CF.100, to nye versioner af Hunter, F.D.2 delta forsøgsflyvemaskine (der har en længde på 15,85 m og en spændvidde på kun 8,23 m) og flere andre nyheder.

70.000 gange over Atlanten.

I løbet af de sidste syv år har flyvemaskiner fra det amerikanske Military Air Transport Service (MATS) gennemsnitlig befordret 1200 passagerer og 200 tons gods om dagen. Alle MATS's flyvninger er et led i besætningernes militære træning. MATS's flyvevirksomhed over Atlanten har været overvældende, idet man i den her omtalte syvårige periode har været over Atlanten 70.000 gange, hvad der svarer til en tur over Atlanten hver 51. minut.

Over 3.000.000 militærpersoner og regeringsekskursionister er blevet befordret af MATS på organisationens 177.000 kilometer store rutenet.

I samme periode er der blevet transporteret 514.000 tons fragt og post for forsvarsministeriet.



Fokker S. 14 Mach-Trainer (se artiklen om jettrænere i nr. 7).

Islandsk rute Skotland—Danmark

Flugfélag Islands h.f. har oprettet en forbindelse København—Glasgow med afgang til Skotland hver søndag kl. 1130 og returflyvning om lørdagen. Turen varer fire timer og skulle ikke mindst have interesse i ferietiden.

PAA 50.000 gange over Atlanten

Den 28. juni foretog Pan American World Airways sin 50.000 flyvning over atlantehavsruten. Den blev foretaget af en Douglas DC-7B (af PAA kaldet Super-7) fra New York til Paris.

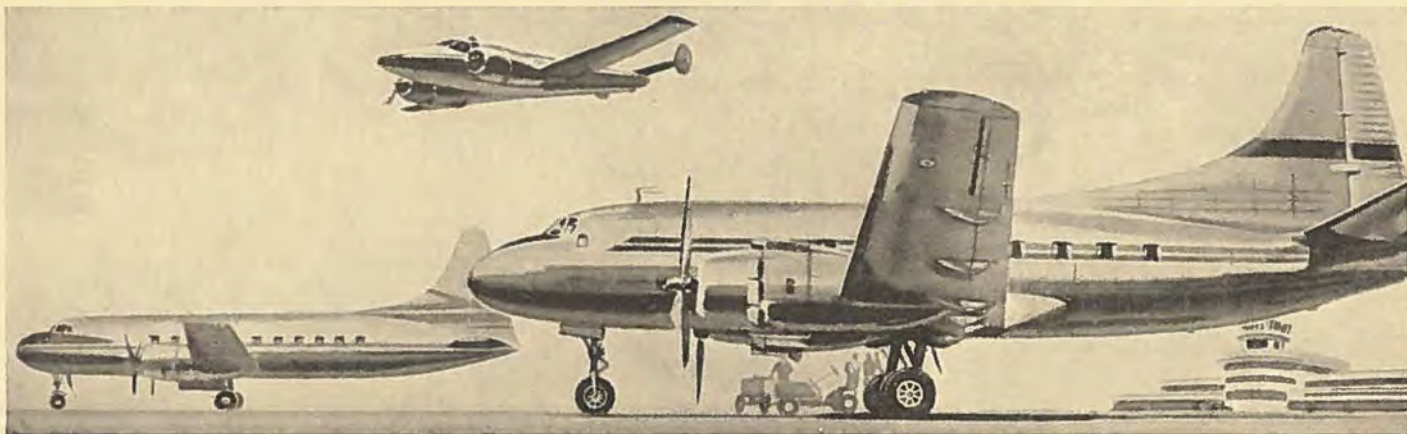
Den første flyvning fandt sted den 24. juni 1939 med en Boeing 314 flyvebåd.

I 1954 befordrede PAA 1.799.000 passagerer, en fremgang på 9 %. Bruttoindtægten var 1533 mill. kr. PAA har bestilt 40 Douglas DC-7C, hvis leverance begynder først i 1956. Det er den største ordre i civilluftfartens historie på ialt 770 mill. kr.

Fokker og Siebel solgt

Den gamle Fokker F-VIIa er af Dansk Luftfart Service blevet solgt til Holland, hvor den vil komme på museum. Det var trist, at vi ikke selv havde midler til at bevare den her i landet.

Sylvest Jensen har solgt sin Siebel til Tyskland, så også den vender tilbage til sit fædeland.



Flere luftfartøjer ... og flere typer luftfartøjer ...
 lander idag paa Goodyear dæk, hjul og bremses end på noget andet mærke.

Et overvældende udtryk af tillid til kvaliteten og pålideligheden af Goodyears aero produkter — et område, hvor Goodyear har været pioner siden 1909.

GOODYEAR
 AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskindæk, hjul, bremses, brændstoftanke, af-isningssystemer og en lang række andre produkter til kommerciel, militær og privat luftfart

Miles Hawk Trainer MK III (Magister) sælges

Flyvetid ialt: 370 tm.
Motor: Gipsy Major I, 125 HK.
— v. 2100 o/m 180 km/tm.
415 tm. tilbage på motoren inden
hovedeftersyn.

Tlf. Herning 2431 (i forretningstiden)

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112



BEA

**VISCOUNT
SERVICE**

til



London

Turistklasse kr. 760.- t/r
Tal med Deres rejsebureau!

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

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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

„BROOMWADE“
Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

„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



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

GRUMMAN ALBATROSS

Konstrueret af Grumman Aircraft Engineering Corporation, USA.

Grumman G-64 Albatross, i USAF kaldet SA-16A, i US Navy og Coast Guard UF-1, er en tomotors højvinget amfibieflyvebåd, udstyret med to 1425 hk Wright R-1820-76A motorer. Den anvendes fortrinsvis til redningstjeneste, og kan klare sig på land, vand og is og sne.

Albatross er højvinget og bygget helt i metal. Grumman anvender iøvrigt det samme plan og samme motorgondoler på antiubådsmaskinen S2F-1. Understellet er et



Foto og tegning Grumman SA-16A Albatross.

alm. næsehjulunderstel. Under planet kan der medføres ekstratanke, bomber, redningsudstyr etc.

Besætningen består af 4-6 mand. Som ambulance kan den medføre 12 mand på bårer.

Til start kan anvendes JATO-raketter, der anbringes i dørene — som fornylig demonstreret i Kastrup.

Data: Spændvidde 24,4 m, længde 18,5 m, højde 7,3 m, planareal 77,5 m². Tomvægt 9.125 kg, fuldvægt 12.270 kg.

Præstationer: Maximumfart 423 km/t i 5,7 km højde, rejsefart 360 km/t, stallingfart 126 km/t, rækkevidde 4.320 km, flyvetid 22,9 timer.

NARDI FN-333

Konstrueret af Nardi S. A. per Costruzioni Aeronautiche, Italien.

Firesædet amfibieflyvebåd, udstyret med en 225 hk Continental motor (FN-333-S). Bygget helt i metal. Den bådformede krop fortsætter ud bagtil som en ponton. Halepartiet bæres af to bomme, og motoren driver en skubbende propel mellem bommene. Højvinget plan, der evt. kan leveres sammenklappeligt, optrækkelige støttepontoner i tipperne. Optrækkeligt næsehjulunderstel.

Udviklet af FN-333, der var tresædet og udstyret med 145 hk Continental motor med Aeromatic propel. FN-333 fløj første gang i slutningen af 1952.



Foto og tegning Nardi FN-333-S. Tegningerne lånt fra Aircraft of the World.

Data: Spændvidde med optrukne pontoner 10,0 m, med sammenklappede planer 3,58 m, længde 7,0 m (længde af krop 5,5 m), højde 2,66 m. Planareal 13,5 m². — Tomvægt 670 kg, fuldvægt 976 kg.

Præstationer: Maximumhastighed 290 km/t, rejsefart 260, minimumfart 82 km/t. Tophøjde 7.500 m, rækkevidde normalt 650 km.

TYPENYT

Marcel Dassault MD 550 Mystère 26, der foretog sin første flyvning den 25/6, er en jager med deltaplan, forsynet med to Armstrong Siddeley Viper jetmotorer og en raket med flydende brændstof.

Republic XF-84H er en forsøgsversion af Thunderstreak, udstyret med en Allison T54 turbinemotor med trebladet propel. Det er meningen at foretage forsøg med propeller ved overlydhastighed.

Republic F-105, jager-bomber med overlydhastighed, er ved at være flyveklar og har måske været i luften, når dette fremkommer. Det er flere måneder før den beregnede tid.

Bell XH-40 eller Bell Model 204 er en helikopter til anvendelse af hæren. Det er en let, lukket helikopter med en enkelt rotor, rejsefart 180 km/t, nyttelast 360 kg. Motoren er antagelig en Continental T51 turbinemotor.

Vickers-Supermarine 525 — prototypen blev ødelagt ved en ulykke den 5/7. Den er udviklet af Supermarine 508 og tjente som en udvikling af en endnu mere videregående type, kaldet N-113, der er bestilt til brug fra hangarskibe.

Fiat har prøvefløjet den første af 120 North American F-86K Sabre, der er bestilt af USA som off-shore ordre. Fiat G-91 er bestilt i et antal af 30, idet den vandt NATO-konkurrencen om en let jager. Motoren er en Bristol Orpheus.

Fuji LM-1 er en japansk firesædet forbindelsesmaskine, udviklet af Beechcraft Mentor.

Bell H-13II er den militære udgave af Bell 47G-2, udstyret med 250 hk Lycoming motor. 21 er bestilt til den amerikanske hær.

446 Douglas C-124.

Douglas Aircraft Company har sluttet produktionen af den store C-124 Globemaster. Dette luftfartøj har været bygget til U.S. Air Force i fem år, og der er i denne periode blevet leveret ialt 446 af typen C-124. Det vil blive efterfulgt af C-133, en fragtflyvemaskine med turbo-prop motorer, og man hævder, at den vil blive den største militære transportflyvemaskine.

Store nye Viscount-ordrer

Der kommer stadig meddelelse om flere ordrer på Vickers Viscount, hvis succes nu må siges at være slået eftertrykkeligt fast. Blandt den sidste tids ordrer er en ordre fra KLM på 9 Viscount 803 særlig bemærkelsesværdig, fordi det er første gang, KLM placerer en betydningsfuld ordre hos den britiske flyveindustri. Også BOAC, der tidligere har bestilt 4 til British West Indian Airways, har nu selv bestilt 12.

Capital Airlines har nu fået den første af sine 60, og typen har fået luftdygtighedsbevis i USA. Der er også indløbet andre amerikanske ordrer, bl. a. flere til brug som forretningsfly for store firmaer.

Ialt er der nu solgt 229, af hvilke 58 er leveret.

Israel bestiller Bristol Britannia

Bristol Britannia, der endnu ikke er sat ind på regelmæssige ruter, er også genstand for interesse. BOAC har som bekendt bestilt 33, hvoraf 10 af versionen 300LR, der er større og har større rækkevidde, og den britiske regering 3 af versionen 250LR til troppebrug. Nu er den første eksportordre kommet, nemlig fra El Al i Israel, der har bestilt tre 300LR til levering i begyndelsen af 1957.



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: Aeroklub.

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: Direktør August Jensen,

Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K.

Tlf. C. 12793.

Nye medlemmer:

Dekorator Knud Lauritzen.

Erik Bjerring.

Flyvermath Svend Aage Madsen.

Ingeniør Niels Borre.

Flyverløjtnant I E. A. Bolvinkel.

Oberstløjtnant Vagn Holm.

Flyverløjtnant I (r) Per Hansen.

Fru Birthe Holm Didriksen.

Oversergent Jørgen Nielsen Mose.

Runde fødselsdage:

Underdirektør Niels Hostrup Pedersen. 11. september. 50 år.

Salgschef O. Tausen Nielsen. 13. september. 65 år.

Grosserer Carsten Petersen. 14. september. 65 år.

Colonel Oscanyan. 27. september. 55 år.

Fabrikant E. C. Rydmann. 2. oktober. 50 år.

Nye bøger:

H. G. Hundleby: Simple Radio Control.

Dansk flyver sætter verdensrekord.

Den danske flyver P. I. R. Andersen, der er ansat som test-pilot på Fairey's filial-fabrik i Belgien, har den 3.—4. august sat verdensrekord for flyvemaskiner i klasse C 1a (flyvemaskiner som vejer under 500 kg). Starten fandt sted fra flyvepladsen ved Chievres i Belgien den 3. august kl. 23,55 GMT, og landingen skete på Sidi Ifni i Spansk Marokko den 4. august kl. 18,30 GMT. Flyvningen blev kontrolleret af den belgiske aeroklub. Den distance, som den belgiske aeroklub har anmodet F.A.I. om at godkende, er gjort op til 2.632,5 km.

Luftfartøjet, der blev benyttet, er en Topsy Belfair, som er bygget på fornævnte fabrik i Belgien. Motoren er en Walter Mikron II på 62 hk.

Rekorden vil, når den er blevet godkendt af F.A.I., blive regnet for en dansk rekord, selv om der er blevet fløjet med et belgisk indregistreret luftfartøj, idet F.A.I.'s sportsregler siger, at forerens nationalitet er bestemmende for hvilket land, rekorden skal godskrives.

FAI-rekorderne

FAI har anerkendt en ny svæveflyve-rekord sat den 18.-6.-55 af J. Wojnar fra Polen med en Jaskolka Z, der fløj en strækning til opgivet mål og tilbage på 488,4 km.

Den 6/6 satte J. Boulet med en SE Alouette helikopter højderekorden for helikoptere op til 8.200 m.

Kort inden FAI ophørte med at notere specielle rekorder for kvinder, satte Jacqueline Auriol den 31/5 hastighedsrekorden op til 1151 km/t med en Mystère IVN, mens en polsk dame med det fine navn Maksymiliana Czmielowna fløj 328 km ud og hjem med en Jaskolka.

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

Stillingen pr. 31.-7.:

Varighed

1. Flyvestation Karup ..	61 t. 57 m. (10)
2. Silkeborg Flyveklub ..	47 t. 25 m. (10)
3. Flyvestation Værløse ..	18 t. 21 m. (6)
4. Ringsted Svæveflyvekl.	16 t. 41 m. (10)
5. Vejle Svæveflyveklub ..	11 t. 17 m. (9)

Højdevinding

1. Flyvestation Karup ..	17.425 m (10)
2. Silkeborg Flyveklub ..	14.590 m (10)
3. Ringsted Svæveflyvekl.	8.795 m (7)
4. Aviator, Ålborg	7.700 m (6)
5. Vejle Svæveflyveklub ..	6.180 m (6)

Distance

1. Flyvestation Karup ..	668 km 762 p. (5)
2. Viborg Svæveflyveklub	400 km 447 p. (5)
3. Aviator, Ålborg	167 km 204 p. (2)
4. Polyteknisk Flyvegr. .	195 km 195 p. (3)
5. Ringsted Svæveflyvekl.	179 km 179 p. (3)

Og så har vi kun den sidste måned tilbage.

Succes for svæveflyveskolen

Da DM-deltagerne havde brudt teitpælene op, henlå Vandel atter med normalt udseende og kun med det lille hus som basis for KDA's årlige svæveflyveskole. Vejret var imidlertid fortsat lige fint, og der blev fløjet næsten hver dag fra tidlig morgen til solnedgang. Hele begynderholdet, der skulle have a-diplom, kom således hjem med b i stedet, og næsten alle fik fløjet mere end ventet. S-folkene fik aflagt deres praktiske og teoretiske prøver. Årets æresgæst, G. Binderkrantz fra Odense, fik både varighed og distance til sølv-diplom, men savnede barografen under højdeflyvningen. Derimod fik en af lærerne, Eli Nielsen fra Birkerød, gjort sit sølv-diplom færdigt ved en flyvning til Fano, og der blev opnået en hel del sølv-betinger.

Endelige statistiske oplysninger vil senere fremkomme.

Endnu et sølv-diplom

Mogens Buch Petersen, Ålborg, der iøvrigt også var lærer en uge på skolen, gjorde den 14.-8. sit sølv-diplom færdigt ved en flyvning til Thisted med Spatz'en.

KALENDER 1955

5—11/9. Farnborough.

Svæveflyvning

30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

3—5/9 VM for svævemodeller og fritflyvende motormodeller (Mainz, Tyskland).

4/9. DM for linestyrede (København).

18/9. 3. distriktskonkurrence for fritflyvende.

2/10. Sydsjællands Cup.

16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.

30/10. Københavnerstævnet.

31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Motorflyvning

3—4/9. Nord. Motorflyvekonk. Finland.

Motorflyvernes flyvedagskonkurrence

afholdtes den 13.—14. august på Skovlunde flyveplads. Der var tilmeldt 12 deltagere. Konkurrencerne omfattede mållanding og orienteringsflyvning, og resultaterne blev følgende: nr. 1 finmekaniker Walther W. Nielsen med 53,40 points, nr. 2 greve Christian Lerche-Lerchenborg med 90,83 points og nr. 3 civilingeniør Hostrup Pedersen 108,23 points. Alle tre vindere var fra Sportsflyveklubben. Motorflyverådets formand, kommunelærer Wm. Nielsen var konkurrenceledet, og dommere var kaptajn G. Bergh, luftfartsinspektør L. M. Jacobsen og KDA's generalsekretær.

Danske privatflyvere fritaget for landingsafgift i England

The Royal Aero Club i London har meddelt KDA, at den har truffet et arrangement med de engelske luftfartsmyndigheder, hvorefter danske privatflyvere med luftfartøjer under 2000 kg fuldvægt fritages for at betale landingsafgift og parkeringsafgift de første 48 timer efter ankomsten til en engelsk lufthavn mod forevisning af et „F. A.I.-landingskort“. Et sådant landingskort kan fås ved henvendelse til KDA og ved opgivelse af navn, fødselsår- og dato samt indsendelse af et fotografi 4x4 cm. Landingskortet løses for et kalenderår og koster 10 kroner.

Mere rabat til vore medlemmer.

En af vore privatflyvere, autoriseret elektromontør Arne W. Kragels, som er indehaver af forretningen „Lyset“, Borgergade 20, København, har tilbudt KDA, at aeroklubbens (og tilsluttede klubbers) medlemmer får en rabat på 10% ved køb i forretningen. Desuden har hr. Kragels lovet aeroklubben, at denne får yderligere 2% af alle medlemmernes køb.

Bare andre forretningsdrivende ville tage samme gode idé op.

Svæveflyvenyt

Pladsen tillader os ikke detaljeret at fortælle om de mange fine svæveflyvninger i denne usædvanlige sommer. Otto Sørensen og Hørby Hansen har i Birkerøds Kranich haft en tur på 120 km, der slår Elle's og Borreby's officielle indenlandske maximumpræstation i distance for tosedende. Muligvis bliver en varighed af H. Simonsen og P. Smed på 3 t 10 m anerkendt som den første officielle varighedsrekord. Den blev udført i Mø-13E.

Ved rumfartskongressen havde vi besøg af to så kendte svæveflyvenavn som dr. Klemperer, en af svæveflyvnings pionerer fra Rhön i tyverne, nu bosat i USA, samt af „Doc“ Slater, redaktør af „Gliding“ m. m. De nåede at få set lidt til dansk svæveflyvning under opholdet.

Birkerød Flyveklub har bestilt en L-Spatz hos Dansk Aero's Værksted til erstatning for den brændte Rhönbussard.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40,

København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værmedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.

Redaktionen af et nummer slutter den 10. i fore-

gående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.

Abonnementspris: 9 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



ROLLS-ROYCE

FLYVE MOTORER

VERDENS

FØRENDE

*De Forenede Stater
køber Rolls-Royce
propeller turbine motorer.*

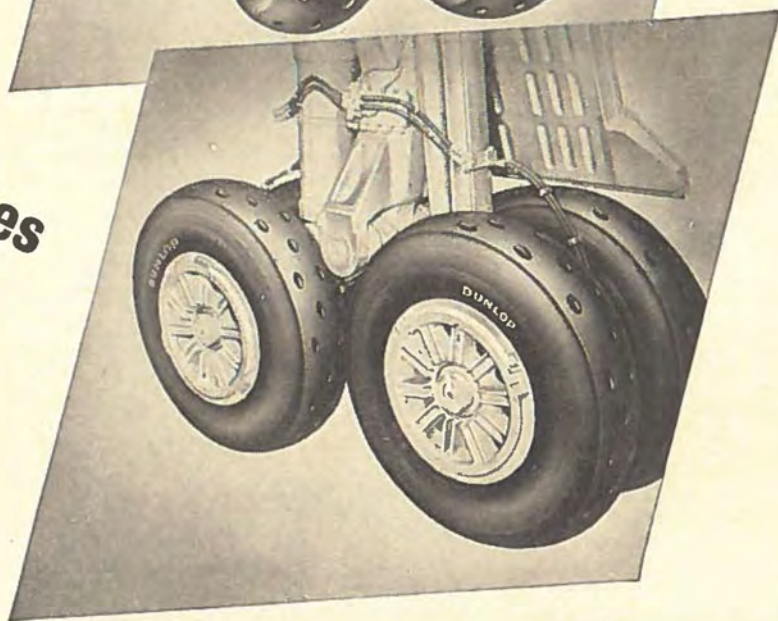
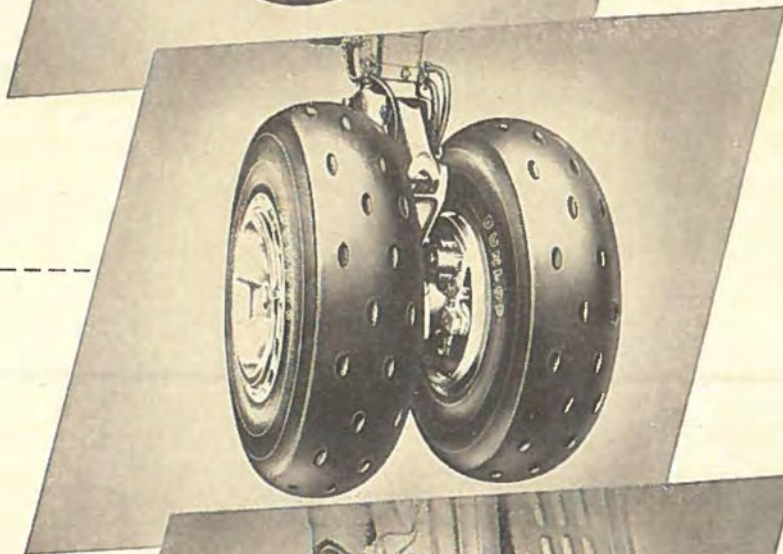
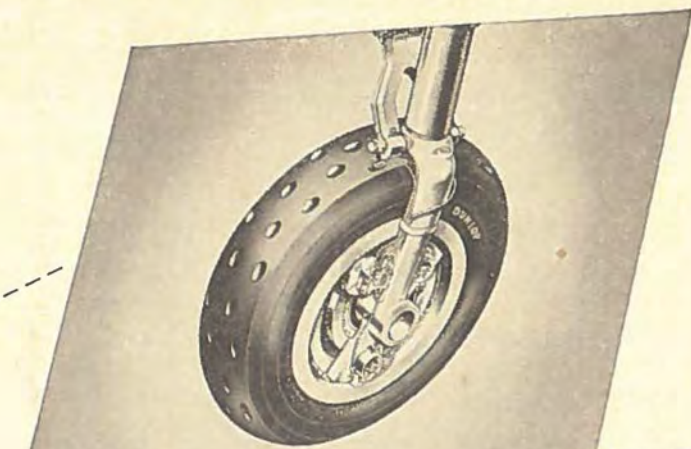
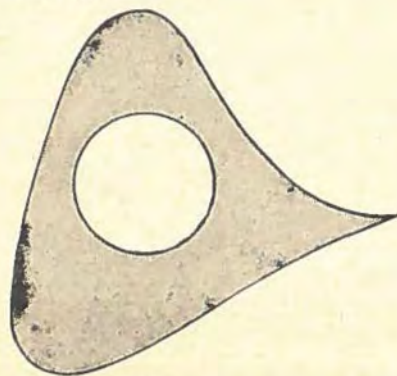
FLYV

For single,

twin

or multiple-wheel bogies

*world-famous
manufacturers
rely on*



DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/s
VENNEMINDEVEJ 30 · KØBENHAVN Ø.

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.



FLYV

28. ÅRGANG

— OKTOBER 1955 —

PRIS 75 ØRE



Ved årets store Farnborough-opvisning deltog Hawker Hunter i betydelige antal. Bl. a. viste disse fire Hunter 1 fra den 54. eskadrille fremragende kunstflyvning under ledelse af den amerikanske kaptajn Immig.

10

INDHOLD:

Farnborough 1955 ★ SAS vælger Convair 440 ★ Svæveflyvekonkurrencer i 5 lande ★ Rekordflyvningen Belgien—Afrika ★ Hidtil største VM i modellflyvning.

PROTEUS - motoren, som anvendes

i Britannia-luftliner, er den første kraftige

turbinemotor i verden, der er officielt

godkendt til passagerflyvemaskiner.



FLYV

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

Nr. 10

Oktober 1955

28. årgang

Nyt gebyrreglement

MIDT i sommerferien har luftfartsvæsenet med meget kort varsel sat et nyt gebyrreglement i kraft.

Som man kan vente det i en tid med stadigt stigende priser, er mange af gebyrerne forøget. Det kan man vel ikke indvende meget imod, især ikke fra den erhvervmæssige flyvning.

For den private flyvnings og flyvesportens vedkommende må det imidlertid stærkt beklages. Mens staten i et stort antal lande yder direkte støtte til især svæveflyvningen på grund af dennes velkendte betydning, og den danske stat altså nu de gebyrer, den opkræver fra flyvesportens udøvere.

Man vil vel hævde, at gebyrerne er holdt så lavt som muligt. Men ikke desto mindre har man nu oprettet gebyrer på områder, som tidligere gik fri. 5 eller 10 kr. er måske ikke meget (administrationen sluger formodentlig, hvad de indbringer), men forøgelserne anslås alene for svæveflyvnings vedkommende til ca. 2.500 kr. årlig.

Hertil kommer, at der mod en række detaljer kan rejses indvendinger af forskellige grunde. Man vil f.eks. nok hilse det med glæde, at luftfartsvæsenet har imødekommet et ønske fra provinsens side om at inkludere rejseomkostningerne i gebyrerne, således at en fornyelse af luftdygtighedsbevis nu koster det samme landet over. Men man har nu fjernet det incitament til at lade foretaget syn på flere luftfartøjer samtidig, der før har eksisteret og kan risikere at blive kaldt ud 5 gange i løbet af et år, hvor 5 syn tidligere var samlet til eet.

Således er der også andre ting, og det må beklages, at luftfartsvæsenet i disse spørgsmål ikke på forhånd har taget aeroklubben med på råd, men at denne nu tvinges til bagefter at foretage henvendelse om sagen.



FARNBOROUGH 1955

Den engelske flyveindustri's årlige udstilling og opvisning.

Flere nye civile og militære flyvemaskiner demonstreret sammen med nye versioner af kendte typer.

FOR 16. gang afholdt Society of British Aircraft Constructors (SBAC) sin store udstilling og sit flyvestævne for at vise kunderne over hele verden, hvad den britiske flyvemaskineindustri har at sælge, og både udstilling og flyvestævne — eller rettere flyvestævner, fordi de blev gentaget hver dag i perioden 5.—10. september — blev en kæmpesucces. Alene den første dag, hvor de særligt indbudte havde adgang, nemlig tirsdag den 6., var der mødt ca. 6000 udenlandske gæster foruden ca. 15.000 gæster fra Storbritannien selv. Det var allesammen militære og civile luftfartsfolk og teknikere. Publikum i almindelighed svigtede heller ikke; da offentligheden fik adgang fredag, lørdag og søndag, strømmede ca. 200.000 mennesker »gennem tælleapparaterne«.

Men der var også noget at se på. Over 300 britiske firmaer, som fremstiller flyvemaskiner, motorer og alle de mange tilbehør, som hører til en moderne flyvemaskine, var mødt op som udstillere. Antallet af flyvemaskiner, som blev demonstreret i luften, omfattede 40 forskellige typer, og deraf blev de 14 vist for første gang.

Det var en salgsudstilling

Der var nogle, som mente, at udstillingen ikke bod på tilstrækkelig mange nyheder, og som syntes, at arrangørerne skulle have ventet endnu et år med at gentage succes'en fra 1954, men SBAC var af en anden mening, og den kom tydeligt til orde under den store middag mandag den 5. september, hvor SBAC havde inviteret over 1.000 gæster fra det meste af verden. Her sagde organisationens præsident, Mr. J. J. Parkes, bl.a. følgende:

»Der er en tendens til at skænke de prototyper, som bliver vist under stævnet, altfor megen opmærksomhed. De er selvfølgelig i højeste grad nødvendige og betydningsfulde, fordi de skal give et billede af den britiske flyvetekniske udvikling, men da opvisningen i første række er en ren

forretningsmæssig sag og et led i vort salgsarbejde, tager den først og fremmest sigte på at interessere vore eksportmarkeder. Vi er derfor af den opfattelse, at vi ikke behøver at komme med undskyldninger, fordi vi viser nogle varer, der stadig er blevet forbedret og gør god fyldest. Man kan givetvis ikke forvente, at nogen handlende vil tage de varer væk fra vinduet, som publikum har aller mest brug for, og han ville heller ikke holde sin butik åben mindre hyppigt, når der var flere kunder, som ville ind.«

På forrige års Farnborough kunne man spore en tendens til at lade produktionstyper deltage i flyveopvisningen, og dette var endnu mere udpræget i år. Produktionstypernes antal var steget i forhold til prototyperne og de rene forsøgsmaskiner. Flere af de typer, som man de tidligere år havde set som prototyper, var nu i produktion, og det gjaldt både civile og militære flyvemaskiner. Bedst viste det sig måske, da Valiants og Hunters fra Royal Air Force midt under stævnet strog henover pladsen i meget smukke formationer. Først kom seks gange to Valiants, præcis med 15 sekunders mellemrum, og derefter fulgte fire gange seksten Hunters — ligeledes med femten sekunders mellemrum mellem hver formation.

Reaktions- og turbinemotorer dominerer

De udstillede motorer, og de, der anvendtes i de deltagende luftfartøjer, var for langt størstedelen turbinemotorer og reaktionsmotorer (eller for at benytte de engelske benævnelser: turbo-props og turbo-jets). Og på dette område er englænderne forende. Det fremgår alene af den række fabrikker i andre lande, som bygger disse engelske motortyper på licens. Her er listen: Australien (Rolls-Royce Avon), Frankrig (Rolls-Royce Tay, Armstrong Viper og R-R Avon), Italien (D.H. Goblin og D.H. Ghost), Sverige (D.H. Ghost og Goblin samt R-R. Avon),



Schweiz (D.H. Ghost) og U.S.A. (Bristol Olympus, R.-R. Tay, R.-R. Nene, Armstrong Saphire, hvortil efterhånden kommer Armstrong Python, Mamba, Double Mamba og Viper).

Blandt de nye »flyvende prøve-stands« var Gyron-Sperrin, Conway-Ashton og Eland-Ambassador. De Havillands Gyron DGy.1 motor — som har en ydelse på 6.800 kg reaktionskraft, og som oprindelig er beregnet til anvendelse i en overlyds-jager — var indbygget i underste styrbords motor-gondol. Den anden såkaldte flyvende prøve-stand var Avro Ashton, der anvendes af Rolls-Royce til prøve af firmaets Conway RCo.3 reaktionsmotor på ca. 5.900 kg reaktionskraft, som skal anvendes i Vickers type 1000 transportflyvemaskine, når den kommer frem i begyndelsen af næste år. Den tredje prototype af typen Airspeed Ambassador blev demonstreret med to 3.000 hk Napier Eland EL.1 turbinemotorer (nr. to prototype af Ambassador blev vist forrige år med Bristol Proteus 705s).

Flyveopvisningen

Den flyvende del af udstillingen fungerede ligeså præcist som et urværk. Flyveledelsen var fantastisk god. Flyvningerne indledtes med demonstrationer i grupper. Først kom *Eland Elizabethan* (med Napier Eland EL.1 turbinemotorer; med disse motorer var den første gang i luften 30. august 1955), *Gannet Trainer*, *Gyron Sperrin* (en version af Short SA-4 Sperrin, som var den første britiske firemotorede jet-bomber; foruden Gyron motoren havde den tre Rolls-Royce Avon RA-7 reaktionsmotorer) og *Conway Ashton* (som havde en Rolls-Royce Conway reaktionsmotor anbragt under den forreste del af kroppen. Conway yder ca. 5.900 kg reaktionskraft og regnes for den hidtil kraftigste motor af sin art).

Den anden gruppe repræsenterede de få stempelmotor-udstyrede flyvemaskiner: *Percival Provost* (med en 550 hk Alvis Leonides 503/6), *Auster A.O.P.9* (tresædet maskine til artilleriobservation, udstyret med en 180 hk Blackburn Cirrus Bombardier), *Scottish Aviation Pioneer 2* (een 520 hk Alvis Leonides 501/4. 18 Pioneer har været anvendt i Malaya siden 1953), *Percival Pembroke* (to Alvis Leonides 503/7 motorer. En udvikling af *Prince*. Versionen C.Mk.52, der var udstillet, er købt af det svenske flygvåben; den har ti bagudvendende sæder) og *D.H. Heron* (fire 250 hk *Gipsy Queen* motorer; viste smuk forbi-defilering med to motorer stoppet).

Tredje gruppe var kraftigere kost: *Canberra B.8* (to Rolls-Royce Avon R.A.7 à 3.400 hk reaktionskraft), *Olympus Canberra* (to Bristol Olympus reaktionsmotorer) og *Hunter 4* (een Rolls-Royce Avon, første gang i luften 20. oktober 54. Firmaet

kaldte typen en ground-attack version, og den var udstyret med ophængningsanordninger til forskellige våben under vingerne samt med plantip-tanke).

Helikopterne

Den fjerde gruppe bestod af syv helikoptertyper. *Bristol Sycamore* (een 520 hk Alvis Leonides 524/1) fløj første gang i 1947. Det er en fire/fem sædet helikopter, som er i produktion til de britiske styrker, den australske marine og det belgiske flygvåben. Dens større broder, *Bristol 173*, imponerede ved sin manøvreduktighed. Den er udstyret med to 520 hk Alvis Leonides 524/1 motorer, og dens to rotor har hver fire blade. Den kan rumme 10—13 personer. Den skal bygges til militæret under typebetegnelse 191.

Fairey demonstrerede en helt ny type, den ultra-llette helikopter, som den kaldtes. Den så mærkelig ud, men den kunne flyve. Den kunne medføre to personer og var udstyret med en *Blackburn Turbomeca Palouste*. *Fairey* viste også sin *Jet Gyrodyne*, en forsøgshelikopter med en 550 hk Alvis Leonides. Motoren driver en kompressor, som presser luften ud igennem de hule rotorblade til en lille rammotor, hvor den blandes med brændstof. Under marchfart overføres det meste af motorkraften til de to trykpropeller, som er anbragt i tipperne af de to planstumper. Bærerotoren er frit roterende.

Westland viste to typer: *Widgeon* (een 550 hk Alvis Leonides 521/1), en femsædet udvikling af S-51; den fløj første gang 23. august 1955. Den større type, *Whirlwind*, er en licensbygget *Sikorsky S-55*, udstyret med en 800 hk Alvis Leonides Major motor. Den har plads til otte passagerer.

Den mindste i selskabet var *Saunders-Roe Skeeter 6* (een 183 hk D.H. *Gipsy Major*, en udvikling af *Skeeter 1*, som fløj første gang i 1948.

Trafikflyvemaskiner m.m.

Denne del af programmet indledtes med en formation på tre *Short Brothers Seamew*, efterfulgt af en *A.V.Roe Shackleton M.R.3*. Og så kom noget helt nyt: *Twin Pioneer*, en større udgave af *Pioneer* med to motorer (to 550 hk Alvis Leonides 502/1). Den har plads til 16 personer, og dens start- og landingsegenskaber er noget, som man ikke plejer at se, hvor det drejer sig om større passagermaskiner: den starter og lander med fuld last på 100 meter i vindstille. Mon det ikke er en type for mange mindre ruter, hvor de store flyvepladser mangler?

Det næste helt nye var *Handley Page Herald*, som var i luften for første gang 25. august 1955. Den har fire 870 hk Alvis Leonides Major; den har trykkabine og plads til 36—44 passagerer; hensigten med dens tilblivelse var, at den skulle kunne afløse DC-3'en. Hvorvidt dette vil blive muligt, må tiden vise.

Vickers Viscount med sine fire 1540 hk *Rolls-Royce Dart* turbinemotorer var en gammel, men god kending. Den er foreløbig blevet en af Briternes bedste handelsvarer indenfor flyvemaskineindustrien. Til dato er der blevet solgt 236 Viscount — og efterspørgslen varer ved. Den er elegant,

FARNBOROUGH-GLIMT I. Fra oven:
English Electric P. 1., der flyver hurtigere end lyden i vandret flyvning.
Handley Page Herald, en DC-3-affører, som er i produktion.
Prestwick Twin Pioneer, som med 16 personer starter og lander på 100 meter.
Avro-Canada CF-100 Mk. 4.
Hawker Hunter F Mk. 4 som jagerbomber.
Bristol 173 med firebladede rotor.

og det virker, når den i lav højde passerer tilskuerne med de to motorer i samme side stoppet.

Bristol Britannia (fire 3780 hk Bristol *Proteus* 705 turbinemotorer) fløj første gang 16. august 1952. Den har nu overvundet sine begyndervanskeligheder og er under fuld produktion. *Britannia* Mk. 100, som vist, kan medføre 42 passagerer på de lange ruter. To versioner af Mk 100 er Mk. 300, som kan rumme indtil 100 passagerer, og Mk. 250, der er en kombineret fragt- og passagermaskine. Begge disse versioner vil få den kraftigere *Proteus* 755 motor, der yder 4.120 hk i starten. En stempelemotor-udstyret version af *Britannia*, CL-28, bygges på licens i Canada til det canadiske flyvevåben.

Derefter drøede *Comet* 3 henover pladsen. Denne type vil imidlertid ikke gå i serieproduktion, men den vil blive efterfulgt af *Comet* 4, som får fire *Avon* RA-29 og plads til 58 passagerer over flyveetapper på ca. 4.800 km i en 80 km/t modvind. Dens marchfart vil blive 800 km/t.

Jagere og bombere

Optakten til den mere militære del af opvisningen var Hunting Percival's *Jet Provost*, en jet-træner med en Armstrong *Viper* A.S.V.5, og så kom den nyeste *Canberra* P.R.9 (to Rolls-Royce *Avon*), som var i luften første gang 8. juli 1955. Den er bygget til langdistance fotografering fra stor højde.

Den næste var noget nyt: en *tosædet Hunter* (een Rolls-Royce *Avon*), som var i luften første gang den 8. august i år. De to sæder er anbragt ved siden af hinanden.

D.H.110 (to Rolls-Royce *Avon*) er en *tosædet*, radarudstyret, altvejs forsvarsjager til maritim brug; men den kan også anvendes til angreb mod jordmål. Hele haleplanet er bevægeligt, og det giver den øget manøvreduktighed.

De tre store »V«-bombere: *Victor*, *Valiant* og *Vulcan* hørte til det »tunge« skyts, uden at de derfor virkede tunge i luften, tværtimod. De manøvrerede ligeså elegant som jagerne, og *Vulcan*'en tilsyneladende endnu bedre, hvilket navnlig viste sig i nogle elegante rulninger. Det så imponerende ud — og var det også.

Og så kom jagerne, begyndende med letvægteren *Folland Gnat*, som havde været i luften første gang 18. juli 1955. Udvendig ligner den forgængeren *Midge*, som viste så ypperlig kunstflyvning forrige år. Og *Gnat*'en var mere end på højde med sin forgænger. Denne lille spirrevip synes at kunne præstere det utroligste. Den har en Bristol *Orpheus* på 1450 kg reaktionskraft; den vejer kun en trediedel af de konventionelle jager, og dens bygning kræver kun en femtedel så mange arbejdstimer. Bevæbningen består af to 30 mm kanoner plus ca. 1000 kg bomber eller raketter.

CF-100 Mk. 4 var en gæst fra Canada, hvor den er konstrueret og bygget af Avro fabrikken i Ontario. Den er udstyret med to *Orenda* 11 reaktionsmotorer og er meget kraftig bevæbnet. Det er den første jager med ikke pilformede vinger, som under dyk er nået over Mach 1,0.

Vickers Swift F.R.5 (een Rolls-Royce *Avon* med efterbrænder) fløj første gang

24. maj 1955. Den er nu i produktion på tre af Vickers-Armstrong Supermarine's fabrikker. Den er bevæbnet med to 30 mm Aden kanoner.

Javelin F.(AW) Mk. 1 (to *Sapphire* à 3.770 kg reaktionskraft) var en god bekendt. Det er en *tosædet*, langdistance, dog- og natjager udstyret med radar til altvejsflyvning. Det er verdens første tomotorede delta-jager, og den er i stand til at flyve hurtigere end lyden.

Hunter F.6 (som er en udvikling af den *Avon*-udstyrede *Hunter* F.1) er i fuld produktion til R.A.F., og andre *Hunter*-versioner er under bygning til flere NATO-lande og deriblandt Danmark. F. 6 bliver udstyret med den større *Sapphire* motor. Den viste fremragende flyvning.

Programmets sidste to numre var *Faireys* *Delta* 2 og den helt nye *P.1*, som English Electric Co. har bygget. *Delta* 2 er et *ensædet* forsøgsfly, som under vandret flyvning kan komme op over Mach 1,0. Den har meget tynde vinger og en meget lang næse, der kan sænkes under flyvningen for at give piloten bedre udsyn under landingen og kørslen på jorden. *Delta* 2 er udstyret med en Rolls-Royce *Avon*. Den helt nye *P.1* er bygget som en *ensædet* jager med overlydsfart under vandret flyvning. Den har to Armstrong Siddeley *Sapphire*, som er anbragt ovenover hinanden.

Det var slutningen på udstillingens flyvende del, der var blevet gennemført blændende dygtig og med en eksemplarisk præcision. Det hele havde formet sig som en værdig demonstration af den britiske luftfartsindustri's bedste produkter.

Den britiske flyvemaskineindustri er i fremgang

At det går fremad for den britiske flyvemaskineindustri kan ses af nogle tal. Fra 1946 til juni 1955 har den britiske flyvemaskineindustri eksporteret for ialt 372 millioner pund sterling. I 1954 var dette eksporttal på 56,3 millioner pund sterling, og i første halvdel af 1955 er man nået op på 30,5 millioner pund. Disse tal omfatter både flyvemaskiner, motorer og tilbehør.

I løbet af de sidste fem år er arbejdsstyrken indenfor flyvemaskineindustrien steget med 100.000 arbejdere, og idag er ca. 250.000 arbejdere beskæftiget med at bygge flyvemaskiner og motorer, hvortil kommer den store arbejdsstyrke, som over 300 tilbehørfirmaer beskæftiger.

J. F.

FARNBOROUGH-GLIMT II. Fra oven:
Fairey *Delta* 2, bygget til forsøgsmål, kan flyve med overlydhastighed i vandret flyvning.
Den *tosædede* Hawker *Hunter* Trainer.
Avro *Ashton*, der fløj med en Conway by-pass motor under kroppen (ses dårligt her).
Short *Sperrin* som flyvende prøvestand for Gyronmotoren, den stærkeste reaktionsmotor i verden.
Avro *Shackleton* M.R. 3.
Fairey *Ultra* Light helikopter.



*Why NATO
chose the
Hawker
Hunter*



FIRST CHOICE FOR EUROPEAN DEFENCE. A NATO Evaluation Team of the United States Air Force, after spending six months in Europe assessing single-seat interceptors, finally chose the Hawker Hunter as the key interceptor of NATO defence. And the U.S. backed their judgement with an off-shore order for \$182,000,000. Why did they choose the Hunter? What makes the Hawker Hunter more formidable than any other fighter flying in the West today?

The first and obvious answer is that the Hunter is the most efficient fighting machine available because it is the only fighter in service carrying four 30 m/m cannon. The second factor which made the Hunter the chosen instrument for Western defence is its versatility. It can fly through the sound barrier to attack and is also good for close-ground support. It can carry rockets and guided missiles and, for increased range, extra fuel tanks... And now there is a transonic two-seater Hunter, which opens up opportunities for even wider tactical roles. Already in service with the Royal Air Force, the Hunter has also been chosen by the governments of Sweden, Denmark, Holland and Belgium.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED, KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL, ENGLAND

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

SAS vælger Convair 440

Hurtig levering, kendte motorer og velegnethed til korte distancer
de væsentlige faktorer.



Sådan kommer Convair 440 Metropolitan til at tage sig ud i SAS-bemaling. Som man ser afviger den udadtil ikke meget fra 340 (se iverigt side 209). Tegningen nederst på siden viser, at man ved at sløjfe et fragtrum fortil har fået plads til 8 passagerer mere end i 340.

TIL sine korte ruter — i første række til ruterne indenfor Skandinavien — har SAS længe ønsket at anskaffe en ny type i stedet for de veltjente DC-3 og DC-4, og til supplement af Scandia. Efter en række indgående overvejelser har man bestemt sig for en ny Convair-model kaldet 440 Metropolitan. Af denne type har SAS bestilt 11 til en samlet pris af ca. 66 millioner danske kroner.

Den nye type — som andre europæiske selskaber iøvrigt også står i begreb med at købe, eller allerede har købt (SABENA) — er en videreudvikling af den kendte og prøvede Convair 240 og dennes efterfølger Convair 340. Den nye »Metropolitan« er blevet til under intimt samarbejde mellem SAS teknikere og Convairfabrikken, og leveringen ventes at blive påbegyndt allerede i foråret 1956, hvorefter de nye maskiner snarest muligt skal indgå i trafikken.

Spørgsmålet om fornyelse af materiellet på de korte ruter måtte løses, efterhånden som den inter-skandinaviske trafik stadigt øgedes i et meget rask tempo. Sammenlignet med trafikken i 1950/51 er forøgelsen på 77 %, og i forhold til 1953/54 er den på 40 %. SAS's teknikere og driftseksperter har derfor meget indgående studeret alle de typer, som kunne komme på tale, og man

har fundet, at Convair »Metropolitan« var den type, som egnede sig bedst for trafikken på ruter med en gennemsnitslængde af 375 km.

Hvorfor man har valgt »Metropolitan«

SAS har selvfølgelig med den største interesse fulgt udviklingen af reaktionsdrevne og turbinedrevne trafikmaskiner, og man har indgående studeret de typer, som findes eller som kan tænkes at blive sat i drift i løbet af de nærmeste år. Disse er imidlertid blevet fundet mindre egnede for så korte ruter, som det her drejer sig om, fordi de må op i ret stor flyvehøjde, inden de kan nå op på de hastigheder, for hvilke de er konstrueret. Derfor ville reaktionsdrevne eller turbinedrevne maskiner ikke medføre nogen tidsgevinst på de aktuelle skandinaviske ruter. Fra et økonomisk synspunkt er disse typer heller ikke fordelagtige på andre end de længere ruter, og det er som sagt ikke til sådanne ruter, at det ny materiel er blevet anskaffet.

En meget væsentlig fordel for SAS er »Metropolitan«s motorer. Dem kender SAS-

teknikerne nemlig til bunds, fordi de er gamle kendinger fra DC-6B. Det er Pratt & Whitney R2800-CB17. Da eftersyn og vedligeholdelse af motoren er en af de væsentligste omkostninger ved driften, har det meget at sige, at man arbejder med samme motortype som på andre luftfartøjer.

Det, som SAS har brug for til den skandinaviske trafik, er en driftssikker, hurtig, bekvem og økonomisk maskine, som kan tage 40—50 passagerer, og det kan »Metropolitan«. Den er forsynet med trykkabine, og det vil navnlig få betydning på de norske ruter, hvor man meget ofte må op i forholdsvis stor højde af hensyn til fjeldene. Kabinen er iøvrigt indrettet meget elegant, og stolearrangementet er »førsteklasses«, skønt maskinen udelukkende vil blive anvendt i turistiklasse-trafik med 52 passagerer. Passagererne sidder 2 og 2 i helt fældbare stole, hvor der er rigelig plads. Lydisoleringen skal være usædvanlig god.

Den nye luftliner er specialudrustet med henblik på korte ophold under mellemlandinger. Bl.a. har den en indbygget passagerlejer, som fældes ind i luftfartøjet bagved cockpittet, og personalet på jorden behøver således ikke at møde frem med en stor trappe ved af- og påstigning. Lastrummene er indrettet med henblik på hurtigst muligt lastning og losning, hvilket også har stor betydning.

Anvendelsen af »Metropolitan« vil i høj grad nedsætte rejsetiderne. I 6000 m flyver den 480 km/t og i 3.600 m flyver den 440 km/t, eller 175 km/t hurtigere end DC-3 og 100 km/t hurtigere end Scandia. Eksempelvis kan København—Gøteborg—Oslo flyves 20 minutter hurtigere end med DC-4.

Når den nye maskine indsættes i kort-distance-programmet, vil den komme til at gennemføre ikke mindre end 75 % af denne trafik.

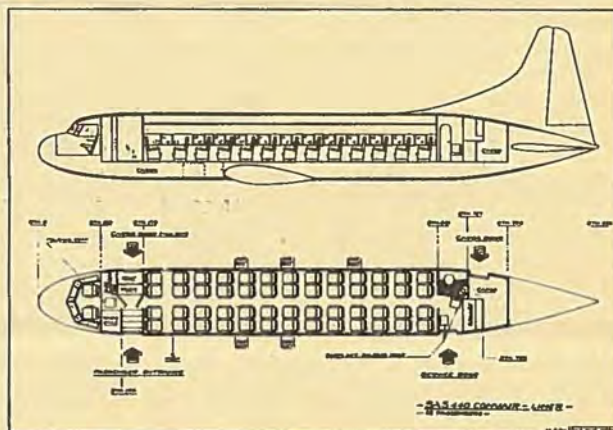
En engelsk kommentar

Englænderne havde regnet med, at SAS sandsynligvis ville købe Viscount i stedet for Convair. I sin meddelelse om købet skriver »Flight« til slut:

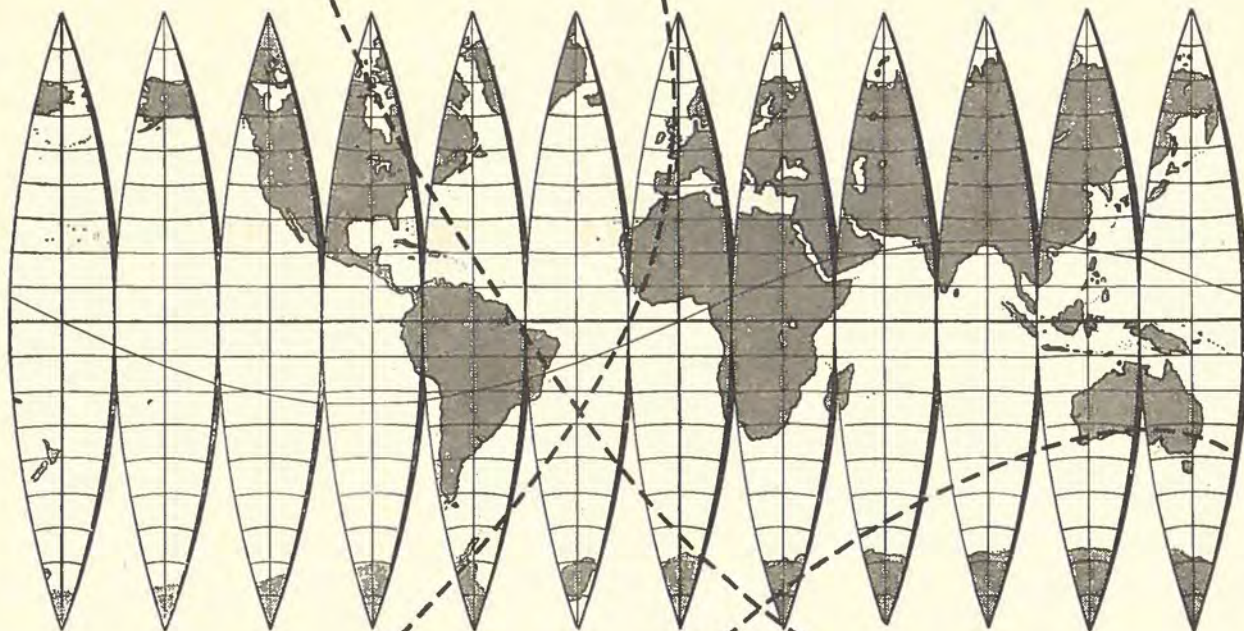
„Hidtil havde man regnet med SAS som en sandsynlig Viscount-kunde. Selskabets tekniske personale har ofte besøgt Vickers-Armstrongs i de senere år for at studere Viscount. Bestillinger fra andre selskaber har imidlertid fået Viscount-ordrebogen til at svulme så meget op, at SAS måtte have ventet i to år på maskiner, der blev bestilt nu. At Convair er i stand til at tilbyde mere gunstige leveringsterminer skyldes mangel på civile ordrer sammen med en produktionslinje, der holdes i gang af militære ordrer.“

Sammenligning mellem »Metropolitan« og tidligere typer

	240	340	440
Spændvidde (m)	28.0	32.1	32.1
Længde (m)	22.8	24.1	24.1
Højde (m)	8.2	8.6	8.6
Tomvægt (tons)	13.5	13.4	15.3
Fuldvægt i start (tons)	19.3	21.3	22.5
Motorer Pratt & W. R 2800	CA-18	CB-16	CB-17
Startydelse (hk)	2400	2400	2500
Marchfart i 6000 m (km/t)	440	448	480
Marchfart i 3600 m (km/t)	400		440
Antal passagerer	40	44	52



VISCOUNT HAR SUKCES OVER HELE VERDEN



Ovenstående projektion er re-produceret med tilladelse af John Bartholomew & Son Ltd., som har copyright.

EUROPÆISK SUKCES

I driftsåret 1954/1955 indtjente hver BEA Viscount et overskud på kr. 700.000. Aer Lingus kan melde en udnyttelse på 84 % i en 9 måneders periode.

AUSTRALSK SUKCES

Fra december 1954 til juni 1955 fløj over 100.000 passagerer med T.A.A. Udnyttelsen var gennemsnitlig 85.2 %, og den daglige flyvning 13 1/2 time med hver maskine.

CANADISK SUKCES

T.C.A. viste i april 55.5 % forøgelse over marts i antallet af passagerer. På Toronto—New York ruten steg udnyttelsen 86.5 %, og Viscount's passagerandel steg 12 %.

VICKERS VISCOUNT

FIRE ROLLS-ROYCE DART PROPELLER-TURBINE MOTORER

VICKERS-ARMSTRONGS (AIRCRAFT) LIMITED · WEYBRIDGE · SURREY · ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL %, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

Fra hele verden kommer der beviser på Viscount's succes. Den fremsynethed og tiltro, som luftfartselskaber, der køber Viscount, viser, belønnes med større udnyttelse af kapaciteten og med større fortjeneste, såsnart maskinen er taget i brug. Over 230 er i ordre eller i anvendelse af de 22 luftfartselskaber og 3 regeringer, som har bestemt, hvor deres fremtid skal ligge med hensyn til succesbringende luftfart.

Svæveflyvekurrencer i 5 lande

Nye navne i Sverige

EFTER 6 års forløb har Sverige igen haft SM, nemlig fra 10.—17.7. på Alleberg med 16 deltagere i een klasse, 4 var fra flyvevåbnet. 13 fløj Weihe, 2 Moswey III og en Bergfalke. Det synes risikabelt at indskrænke sig til 8 dage; men det eneste sommervejr tillod konkurrence samtlige 8 dage! De var dog ikke alle lige gode. Der måtte delvis flyves på klar blå himmel.

Forsøget med at ændre konkurrencerne fra en transportkonkurrence på lange distancer til en moderne konkurrence med hovedsagelig hastighed på kortere baner lykkedes. 4 af dagene var slutmålet Alleberg selv, så også publikum fik glæde af konkurrencen. Den 13/7 fløj man således på 106 km trekantbane. 13 kom rundt, 2 endda to gange. Den gamle mester *Per Axel Persson* havde her sin anden sejr med 68,3 km/t; men han havde ligget som nr. 13 og 14 de første dage og måtte ligesom VM-mesteren fra 1950, *Billy Nilsson*, se sig slået af en række unge nye navne. Ny mester blev den 23-årige *Irve Silesmo* fra Örebro. Her er resultaterne:

1. Irve Silesmo (Weihe) 6519 points
2. Clas Ekling (Weihe) 6323 points
3. Ake Andersson (Weihe) .. 6289 points
4. K.-G. Klevstigh (Weihe) .. 5599 points
5. Harry Akermann (Weihe) 5491 points

Persson blev nr. 7, Nilsson nr. 8. Den 16/7 frygtede man stærk vind, og for at få »opløbet» på Alleberg gav man kl. 1030 ordre til start fra en plads 36 km fra Alleberg. Det kan man gøre, når hvert hold er selvstændigt m.h.t. transportmateriel. Kl. 12 foregik briefing der. 15 nåede frem, mange nåede endda at prøve en gang til.

Litteraturhenvisning: Looping nr. 8/1955.

Den 22. nationale konkurrence i USA

I USA skifter man mellem konkurrencesteder — som regel mellem Elmira-centret, hvor den fandt sted i år på 25-årsjubilæet for den første konkurrence der, og Texas eller som ifjor Californien. Det foregik fra 5—13/7 med 27 deltagere i een klasse. Vejret tillod flyvning alle 9 konkurrencedage. Schweizerproduktterne dominerede med 10 af 1—23 i forskellige versioner, 4 af den nye 1-26 og 4 andre. Krigstyperne er på retur, men der deltog dog 7 Laister-Kaufmann.

Amerikanerne synes lidt konservative. Nok flyver de hastighed, men har også »åbne» dage med selvvalgte mål og ingen flyvning på trekantbane eller fast kurs, men sidste dag dog en ud- og hjemtur på 2 X 167 km, som ingen gennemførte. Texas-distancer bliver det på den anden side ikke. Den længste var 335 km. En af dagene var der hastighed over 285 km, og det klarede 6 af deltagerne. Turen var svær, største hastighed godt 48 km/t.

Man savnede flere af de store navne såsom MacCready og Dick Johnson. Sejrherrer blev en af de få udlændinge, den britiske flådeattaché i Washington, *Nick Goodhart*, mens *K. Trager* blev amerikansk mester.

- | | |
|-----------------------------------|--------|
| | points |
| 1. Nick Goodhart (Schweizer 1-23) | 1081 |
| 2. Kempes Trager (T-3) | 1038 |
| 3. Robert Smith (Laister-Kaufman) | 1036 |
| 4. William Evans (Schw. 1-23E) .. | 1016 |
| 5. Paul A. Schweizer (1-23D) | 975 |

Ialt blev der fløjet 24.900 km, så noget af en transportkonkurrence må det have været. Goodhart, der blev nr. 5 for 2 år siden, fløj 1735 km.

Engelsk fladlandskonkurrence

For første gang siden 1947 havde englænderne henlagt deres konkurrence til en almindelig flyveplads med flyslæb. Det foregik i Lasham fra 23/7 til 1/8. Af 9 dage blev der fløjet de 8, men kun 6 talte, da resultaterne på to var for små. Der var gerne tåge og stratuskyer til et stykke op på dagen.

Der var 40 deltagere i 3 klasser, nemlig 15 i den individuelle, 19 i holdklassen, hvor flere piloter skiftes på samme plan samt 6 i klassen for Slingsby Sedbergh, der nogle dage havde samme opgave som de andre, men på andre lettere opgaver. I år var der intet handicap.

Olympia dominerede med 18 eksemplarer plus en Olympia IV. Derpå fulgte Skylark II med 5 plus en Skylark III (18 m spændvidde). Opgaverne var to gange distance på kurs, to gange hastighed på 100 km trekant, to gange hastighed ud og hjem, en gang hastighed på enkelt bane og en dag med fri distance.

Verdensmesteren 1952 *Philip Wills* var nr. 1 de fire første dage og vandt. På den frie dag (25/7) fløj han 272 km, der var konkurrencens længste strækning. Ialt blev der den dag fløjet over 5900 km, en rekord for en britisk konkurrence. Med de 8 slæbefly nåedes en startfrekvens af en start hvert 1,68' minut!

Resultater (100 points til hver dags vin-der):

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| | points |
| 1. P. A. Wills (Sky) | 492 |
| 2. A. Deane-Drummond (Skylark III) | 440 |
| 3. Empire Test Pilots' School (Sky) | 438 |
| 4. David Ince (Olympia IV) | 430 |
| 5. Frank Foster (Skylark) | 404 |

Olympia'erne kunne åbenbart ikke følge med.

Litteratur: The Aeroplane 29/7 og 5/8.

Hollænderne går stadig fremad

Holland holdt konkurrence fra 23/7 til 7/8 på svæveflyveskolen Terlet, der ikke lå stille af den grund — men eleverne måtte begynde kl. 4 morgen. Der blev fløjet 8 dage, af hvilke kun de 4 talte med.

Der var 19 deltagere, hvoraf tre militære. De fløj 6 Olympia, 5 Baby, 4 Prefect, 1 Skylark II, 1 Minimoa, 1 V-20 og 1 T-10. Alle fløj i samme klasse. Der blev startet med spil — 4 dobbeltspil stod til disposition og sikrede en start hvert andet minut.

Man tilstræbte færrest mulige frie distancedage, havde to hastighedsflyvninger på 79 km i sidevind og en på 127 km, men i begge tilfælde nåede kun en mand målet; så hastighed talte ikke. To dage forsøgte man uden held korte returbaner, og nogen trekant var det heller ikke til.

Den første dag opnåedes højder indtil 4200 m, der tillod *Koch* at støde frem til målet og gav den 20-årige *Toutenhoofd* højen og dermed Hollands sjette guld-diplom.

Tirsdag den 26. var som i England den helt store dag. 18 planer fløj ialt 3105 km, d.v.s. 172 km i gennemsnit, på 70 timer. Schiphol-meteorologen *Beenker* vandt med

328 km og fik guld nr. 7. En Prefect nåede 185 km.

Resultatet:

1. J. Selen (Skylark II)
2. W. Toutenhoofd (Olympia) ..
3. O. P. Koch (Minimoa)
4. G. J. Ordeman (Olympia) ..
5. I. de Boer (Olympia)

Ialt blev der foretaget 300 starter, fløjet 230 timer, 77 distanceflyvninger og 6935 km.

Litteratur: Avia nr. 17/1955.

Hanna Reitsch sejrede i Tyskland over Pierre

Den anden tyske efterkrigskonkurrence blev afholdt fra 31/7 til 14/8 i Oerlinghausen, gennemgående i dårligt vejr. Der blev fløjet de 9 af dagene, men kun 5 med præstationer over minimum. Flere regndage blev der ikke fløjet.

Der var 26 deltagere, heraf 10 i en særlig klasse for flersædede svæveplaner, der gennemgående udførte lavere præstationer end de ensædede. Ialt deltog 7 Kranich III, 5 Weihe, 4 Mü-13E, 3 HKS (i forskellige versioner), 2 Lo 150 samt hver en af typerne Zugvogel, Breguet 901, Geier, Condor IV og Ka 2. Der blev startet med spil.

Man tilstræbte så mange trekantdage som muligt, ikke nødvendigvis forbundet med hastighed. Der blev foretaget to hastighedsflyvninger over 89 km ligeud og forsøgt en ud-og-hjem på 100 km. Der var ikke en eneste dag med fri distance.

Tyskerne havde atter inviteret to udlændinge, verdensmesteren *Pierre*, der vandt den tyske konkurrence i 1953, samt svenskeren *Silesmo*.

Hanna Reitsch, der nu har svævefløjet i 22 år, vandt for første gang en »rigtig» konkurrence (i 1938 vandt hun en »vandringskonkurrence» fra Sild til Breslau). Men kampen var hård, især mod *Pierre*, der førte det meste af tiden. Efter næstsids-te dag var han 601 points foran *Hanna* (maximum var 800). Det syntes umuligt at indhente, men *Hanna* kom trekantbanen på 39 km rundt sammen 9 andre, mens *Pierre* blev hængende over pladsen!

Bedste dag var 9/8, hvor man inden for 4 timer efter sin start måtte flyve en 39,6 km bane rundt flest mulige gange. Trods svag termik nåede *Wiethüchter* og *Pierre* rundt 5 gange, 198 km. *Wiethüchter* endda en gang med 80 km/t. Det lyder ikke af så meget, som da *Hanna Reitsch* den 12. fløj de 89 km til Dortmund med 102 km/t. Hun var i første omgang ikke nået frem, men fik en omstart længe efter de andre lige før et uvejr — der var hun heldig, men udnyttede også sin Zugvogel, som hun rehabiliterede efter den uheldige debut på Camphill ifjor.

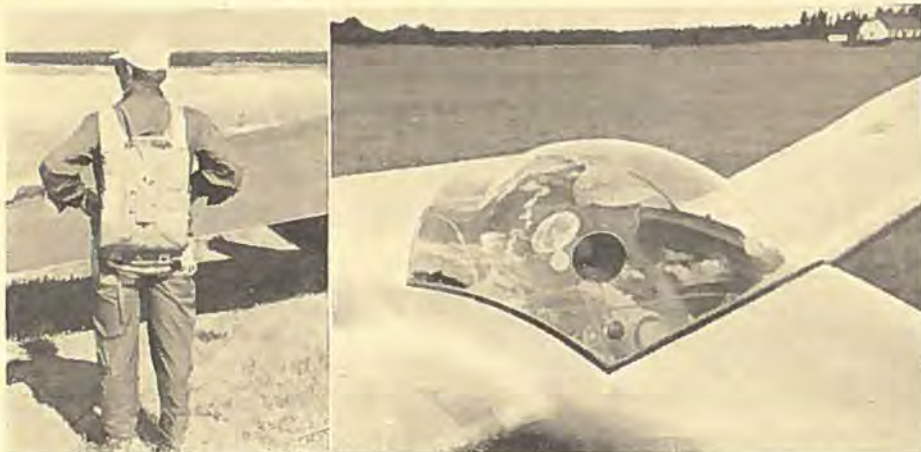
Tyskland og Danmark var vist iøvrigt de eneste lande, der ikke tillod skyflyvning til konkurrencen.

1. Hanna Reitsch (Zugvogel) .. 2635 p.
2. G. Pierre (Breguet 901) 2436 p.
3. Laur (Weihe)
4. Wiethüchter (HKS 1)
5. Irve Silesmo

Den to-sædede klasse vandtes af *Huth* på Kranich III. *Frowein*, der vandt den franske konkurrence, blev nr. 12 i den ensædede klasse.

Litteratur: Weltluftfahrt 25/8 1955.

Øget interesse for svæveflyveskolen



Årets to nyhvervelser på KDA's svæveflyveskole: til venstre en Irvin-faldskærm, skænket af Tuborg-fondet. Til højre den nye førerskærm på G6-4.

Det ser ud til, at KDA's svæveflyveskole har overstået sine mest kritiske år, for statistikken viser nu en opadgående tendens siden 1953.

Selv om vi som sædvanlig havde planlagt 4 ugers skole, måtte den indskrænkes til to igen i år, men den var med 20 deltagere fuldt belagt (1954: 16). Det var fortrinsvis et hold af begyndere fra Landssvæveflyveklubben samt et hold på S-kursus, der blev oprettet efter opfordring fra Vejle.

Det fine vejr begunstigede naturligvis i høj grad skoling, så der til tider blev fløjet fra 6 morgen til 21 aften. Derfor opnåede hele begynderholdet ikke bare det planlagte DK-A-diplom, men gik solo på SG-38 og fik B. Der blev udstedt 3 A, 8 B, 4 C, mens 8 af 9 bestod S-teoriprøven, ligesom de fik duelighedsprøver. 6 fik prøve i flysleb. 1 sølv-diplom, som der ialt blev udført 8 betingelser til.

Der blev udført 556 starter (ifjor 386) med ialt 93 timer (49), så der var rigeligt at gøre for personalet, der var stort nok. Deltagerne fik op til 45 starter og 9 timer hver.

Desværre blev der hverken i påsken eller til sommer I-kursus i år trods mange opfordringer. En enkelt mand, der havde meldt sig rettidigt til begge kursus, fik imidlertid "privatkursus", da det var af betydning for klubben, hvorimod et par, der indmeldte sig længe efter, at kursus var aflyst p.g.r. af utilstrækkelig tilslutning, blev afvist.

Materiellet bestod af Dansk Svæveflyvefondens planer samt en 2G fra flyvevåbnet, der også ydede en meget stor hjælp i form af en KZ VII med personel samt en transportvogn. Ved ulykken under DM blev G6-4 beskadiget, og den blev først klar igen til de sidste skoledage, så den og dens fine nye førerskærm havde vi ikke megen glæde af. Derimod kom den nye Irvin-faldskærm, som Tuborgfondet skænkede, frem til brug i FUX.

Wirehugning gik fint med „marichonen“ samt især med en dejlig Ferguson-traktor, udlånt af Nordisk Tractor Co.

Kun spilområdet voldte kvaler og uforudsete udgifter, det blev nødvendigt at leje Århus-spillet for hele skolen. Der var iøvrigt et godt samarbejde både med Århus, PFG og de lokale klubber Vejle og Kolding.

Vejret bevirkede iøvrigt, at planerne kunne parkeres ved hovedkvarteret ude på pladsen. Det sparede tid og transport. Fondsmateriellet forblev derovre.

Takket være vejret, den ydede hjælp, besparelser på transport- og lønningskonti blev

det økonomiske resultat bedre end normalt. I stedet for et underskud på selve driften, kunne skolen give et bidrag til opbevaring og forsikring af materiellet, der normalt holdes uden for. Men der må en meget større deltagelse til, for at skolen kan hvile i sig selv også m.h.t. vedligeholdelsen — ganske bortset fra nyanskaffelser.

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

Når dette nummer fremkommer, er det slut for i år, og meget er der nok ikke ændret siden nedenstående opgørelse over stillingen pr. 31.8.:

Varighed

1. Flyvestation Karup 61 t 57 m (10)
2. Silkeborg Flyveklub 47 t 25 m (10)
3. Flyvestation Værløse .. 30 t 16 m (10)
4. Ringsted Svæveflyveklub .. 16 t 41 m (10)
5. Vejle Svæveflyveklub .. 12 t 58 m (10)

Højdevinding

1. Flyvestation Karup 17.425 m (10)
2. Silkeborg Flyveklub 14.590 m (10)
3. Aviator, Ålborg 10.450 m (8)
4. Ringsted Svæveflyveklub .. 8.795 m (7)
5. Vejle Svæveflyveklub .. 8.020 m (8)

Distance

1. Flyvestation Karup .. 668 km 762 p (5)
2. Viborg Svæveflyveklub 400 km 447 p (5)
3. Aviator, Ålborg 343 km 380 p (4)

FAI's svæveflyvekommission fordømmer lægekravene

Ved sit møde i Paris i juni foretog kommissionen forskellige småændringer i VM-reglerne. Den nedsatte den krævende forøgelse ved højderekorder fra 5 til 3 %, afskaffede det 360° drej over vendepunkter, afskaffede af sikkerhedsgrunde varighedsrekorderne (nvv. rekorder forbliver i listen til udgangen af 1960), indstiftede nye hastighedsrekorder over 200 og 300 km i trekant samt diskuterede næste VM i 1956 i Frankrig. Man udbød sig detaljer fra Frankrig senest 1/10. Hvert land kan anmelde to enskede og et tosidet plan.

Kommissionen henstillede til FAI's medicinske kommission at udøve hele sin indflydelse for at få afskaffet de overflødige og unyttige lægebestemmelser, der kræves til sportsflyvning, især svæveflyvning. Kommissionen anmoder om, at svæveflyvning som andre sportsgrene frigøres fra alle an-

dre bestemmelser end de, der skal garantere sikkerheden for tredieperson. Det oplystes, at England ikke stiller lægekrav til svæveflyvere, og at der aldrig i 25 års flyvning med over 10.000 timer om året har forekommet en ulykke på grund af mangel på disse krav.

Ny varighedsrekord

Endelig var der to, der gad! Lørdag 17.9. lod Kaj V. Pedersen og Svend Westergaard sig i Aviators Bergfalke II slæbe fra Ålborg til Lønstrup, hvor de derefter holdt sig svævende i 12 timer 31 min, mest i 130—200 m højde; men en enkelt gang — allerede kl 0730 — var de i termik oppe i 1000 m.

Under forudsætning af, at de nødvendige dokumentationer er kommet rettidigt ind og af svæveflyverrådet befinde sig at være i orden, har de hermed opstillet den første danmarksrekord i varighed for tosidet svæveplaner. Den overgår endda den stadig gældende rekord for ensidede, sat den 7.6.1939 af Jens Eriksen i en Stamer skoleglider samme sted på 12 timer ligeud.

Flyvningen tæller ikke i flyvedagskonkurrencerne, da de blev slæbt derud fra Ålborg og således ikke landede på startstedet.

RALLY I SCHWEIZ

ÅRETS sidste større rally var den 4. internationale rundflyvning i Schweiz fra 13. til 18. august, hvori deltog 32 flyve-maskiner fra en halv snes lande, deriblandt Danmark, der var repræsenteret af fotograf Lund Hansen, bagermester Leo Mac van Hauen og grosserer A. Strange-Hansen.

Rundflyvningen var et ualmindeligt velarrangeret og veldet rally, hvor der var noget for enhver smag, både af sportslig og turistmæssig karakter.

Mødestedet var den fransk-schweiziske lufthavn ved Basel, hvor deltagerne blev modtaget og tilbragte en første dejlig aften sammen.

Den 14. gik turen efter en grundig briefing til Altenrhein ved Bodensee, hvor Schweiz har en af sine flyvemaskinefabrikker, der nu er igang med landets første reaktionsdrevne jager, P. 16. På vejen dertil skulle deltagerne identificere en hel mængde broer, som man havde fået tegninger med af.

Næste dag skulle deltagerne have været til Samaden ved St. Moritz, men vejret umuliggjorde det. I stedet gik turen til Luzern, og på vejen gjaldt opgaven igen broer, ligesom man skulle tælle husene på en ø, der igen var udpeget af en pil anbragt på en nærliggende flyveplads.

Den 16. gik det i strålende vejr over Vierwaldstattersøen og St. Gotthardt til Locarno, mens flyverne holdt udkig efter en række kirketårne og nogle nødlandingspladser.

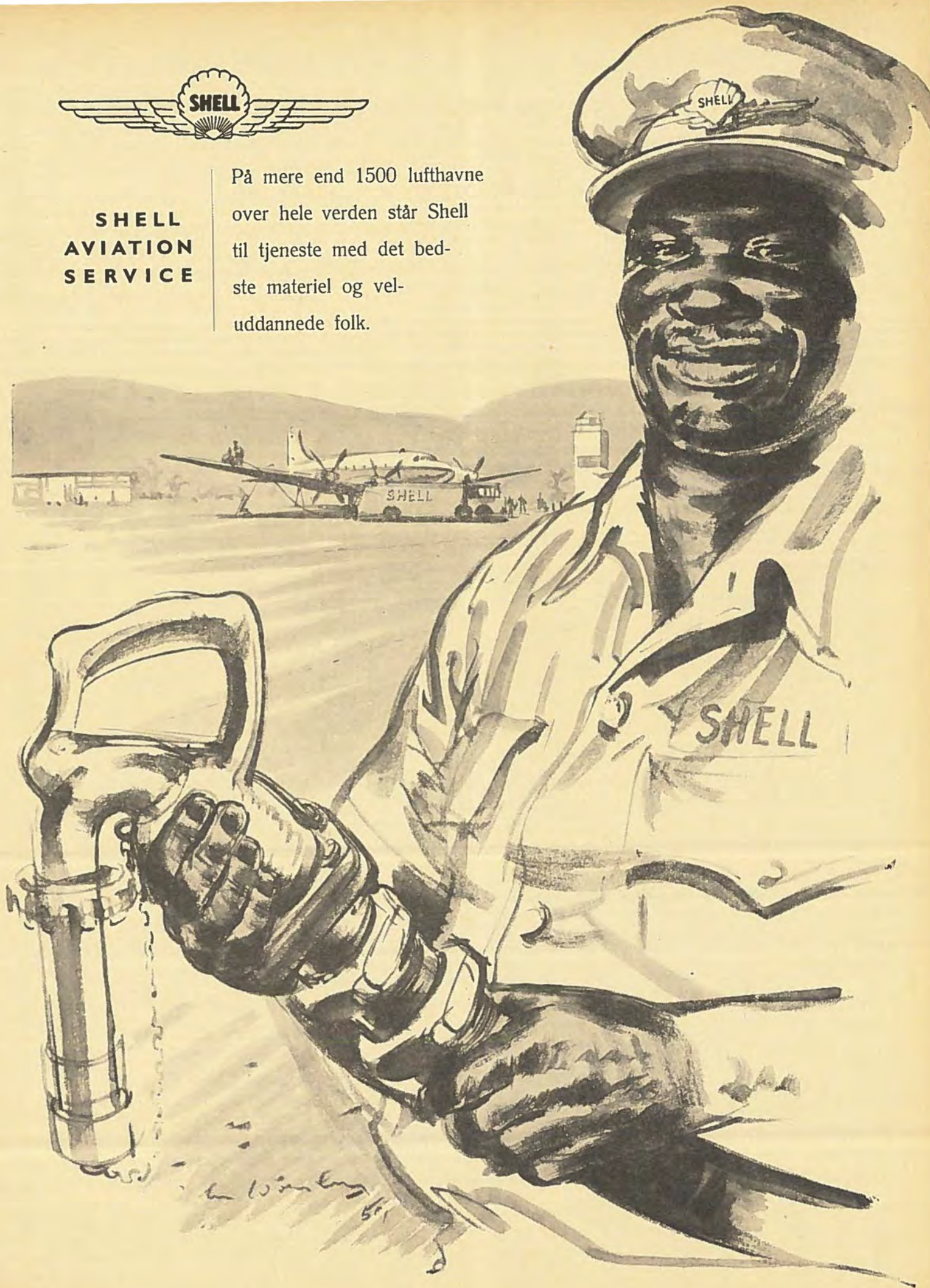
Så fulgte en dag, som såvel deltagerne som sikkert også arrangørerne har sat pris på, nemlig en hviledag uden noget arrangement, hvor man på egen hånd og egen bekostning kunne tilbringe dagen i den smukke egn, som man nu havde lyst dertil.

Og sidste dag gik flyvningen fra Locarno over et hjørne af Italien gennem Simplon- og Rhonedalene til Genfersee. På vejen passerede man en mærkelig flyveplads, hvor flyvelederen havde gjort sig skyldig i fem fejl, der skulle anmærkes. Fra Lausanne gik det pr. bil til den store afskedsbanket i Genève — og næste dag atter hjemad til de respektive lande.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



REKORDFLYVNINGEN FRA CHIEVRES I BELGIEN TIL SIDI IFNI I AFRIKA

Som omtalt i sidste nummer har den danske flyver **P. I. R. Andersen** under forbehold af FAI's godkendelse sat distancerekord for lette flyvemaskiner. I denne og følgende artikel giver han en fængslende beskrivelse af den lange flyvetur og dens forhistorie.

TANKEN om en dag at gøre et forsøg med Topsy Belfair'en på at erhverve den eksisterende verdensrekord i distanceflyvning for luftfartøjer, der i totalvægt vejer under 500 kg, har faktisk eksisteret lige så længe som Belfairen. Enhver der kendte luftfartøjets egenskaber vidste, at her var det fartøj, der i stigeevne, marchhastighed og brændstoføkonomi, ville være i stand til at klare de opgaver, en sådan flyvning ville indebære, og gennemføre den til rekorden. Men fra tanken og til gennemførelsen er desværre en lang vej.

I august 1950 lykkedes det dog mr. *Albert van Colthem* i en Topsy Belfair at slå den daværende rekord ved at flyve fra Grimbergen til Biarritz, — en distance på 945,03 km. Denne rekord er blevet slået to gange senere, sidste gang af en amerikaner ved navn *Robert C. Fraes*, som flog fra Wichita i Kansas til Montpelier i Vermont i en ensædet lavvinget Mooney M.L. sportsmaskine, der var udstyret med en 65 hk Lycoming motor, en distance på 2191.102 km (9. august 1952). Det er denne rekord, det nu er lykkedes os at slå ved at flyve de 2632,5 km fra Chievres til Sidi Ifni i Afrika.

Efter at *Robert C. Fraes* havde flyttet rekorden over på den anden side dammen, blev tanken om en tilbageerobring atter levende, og allerede samme år blev luftfartøjet udstyret med en ekstratank, der kunne indeholde 192 liter brændstof, — samtidig blev olietankens kapacitet forøget til 18 liter. Alt hvad der ikke var absolut nødvendigt, blev taget ud, og udvendig blev fartøjet

ribbet for alt, hvad der kunne forårsage unødigt luftmodstand, — men så langt som til forsøget nåede man ikke det år.

Sidste sommer kom ideen atter frem, — et par englændere havde fået nys om luftfartøjet; det blev fløjet til England; — men de mistede ret hurtigt interessen, og maskinen var atter her tilbage en tre måneders tid senere. De havde imidlertid foretaget nogle flyveprøver med det, som — omend de var meget begrænsede i omfang — så lovende ud, og hermed var min interesse vakt. Med en tilladelse fra luftfartøjets konstruktør mr. *E. O. Tips* gik jeg i gang med forberedelserne.

Forberedelserne til rekordforsøget

Luftfartøjet blev omhyggeligt inspiceret, og samtidig forsøgte vi ved mindre ændringer at gøre det så ideelt for den forestående flyvning som muligt. Olietemperaturemåleren blev udskiftet med en cylinder-temperaturemåler. En ekstra brændstofmåler blev anbragt på siden af ekstratanken. Et af de to P.4 kompasser blev udskiftet med et kompas af »Stand by« typen. Højdemåleren blev udskiftet med et mere sensitivt instrument. Luftfartøjet blev malet hvidt på oversiden af hood, motor og ekstratank for beskyttelse mod solen. Motoren blev fuldstændig eftersat og justeret, — karburator m.m. udskiftet og luftfartøjet blev udstyret med en speciel »low drag tail skid«.

Samtidig gik vi igang med selve planlægningen af flyvningen, ruten blev valgt, kort, notams etc. ... over samme fremskaf-

fet. Der blev fremskaffet tilladelse til at overflyve Frankrig ved nat med luftfartøjet, der hverken havde radio, navigationslys eller blindflyvningspanel, en lignende tilladelse blev erhvervet for Belgien, vi fik fat i en speciel let barograf med 30 timers gangtid, — samt meget og meget andet.

Forberedelserne var i virkeligheden et kæmpearbejde; men det blev en interessant og lærerig tid for os, der deltog.

Begyndelsen af august var blevet valgt til den periode, i hvilken forsøget skulle gøres; dagene var her endnu forholdsvis lange, og det ville være fuldmåne den tredje i måneden. Vejret var ideelt det meste af juli, men da vi nåede august, begyndte det at blive tvivlsomt. Den tredje regnede det om morgenen, og de lave skyer blev hængende hele dagen. Der var dog stadig en pragtfuld nordlig vind over næsten hele ruten; men regnområdet, en koldfront, bevægede sig samme vej — syd på, og var for natten mellem den tredje og fjerde forecastet til området omkring Paris.

Ekspresbrevet med den officielle tilladelse til at overflyve Frankrig ved nat havde vi først modtaget den anden, og før vi havde denne tilladelse, kunne vi ikke gøre os håb om at opnå en lignende for Belgien eller en tilladelse til at måtte starte fra Gosselies, der ikke var udstyret med natflyvningsbelysning. Takket være en utrolig forståelse fra de respektive myndigheders side fik vi dog det hele igennem på mindre end et døgn, omend vor idé med at starte på god militær vis — ved hjælp af en række petroleumslamper — ikke blev godkendt. Vi måtte flytte det hele til Chievres.

Den endelige afgørelse faldt lidt over middag den tredje, og vi var fra dette øjeblik, teoretisk i hvert fald, i stand til at kunne starte når som helst — alt afhæng kun af vejret.

Som dagen skred frem, mildnedes meteorologernes mening om frontens intensitet, og kl. 18, efter at have modtaget de sidste informationer, besluttede jeg at starte til den planlagte tid om aftenen.

Hvem vidste, om vejrforholdene ville blive lige så favorable den følgende dag? Trucken blev i hast læsset med vægtene, der skulle bruges til kontrolvejningen, samt en tonde benzin og afgik kl. 19 til Chievres. Kl. 2030 fulgte jeg efter med luftfartøjet.

Den service, der blev ydet os her af kommandanten major *Meeus*, kommander *Bonnet* og løjtnant *Trémézie* var enestående. Vi blev holdt à jour med de sidste nyheder om vort smertensbarn — koldfronten, og fik de sidste vinde og QNH'er for ruten; en hangar blev stillet til rådighed for kontrolvejningen, og aftenen igennem blev vi holdt vågne og klare i hovederne af en vel tilberedt kaffe fra messen. Hr. *Janssens*, directeur Général de la Régie, var kommet til Chievres for at overvære starten.

Efterhånden havde der samlet sig et par hundrede mennesker i hangaren, hvor vejningen foregik; alle var de lige interesseret i den forestående flyvning, og chancerne for en heldig gennemførelse blev diskuteret og vejet nogle gange. Jeg var selvfølgelig fuldt overbevist om, at ville motoren blot holde sig i gang, skulle alt det andet også gå. Ved halv et tiden blev luftfartøjet skubbet ud af hangaren, banebelysningen blev tændt, og kort efter var vi alle samlet på startbanen.

De sidste udregninger for flyvningen gav det resultat, at »tanks empty point« ville



Den lille Topsy Belfair, som rekordflyvningen blev udført i. Den er normalt udstyret med to sæder side ved side. Motoren er en 62 hk Walter Mikron. Den er bygget af træ. Spændvidde 9,5 m, længde 6,6 m, højde 1,7 m, planareal 12 m². Tomvægt 245 kg, fuldvægt 500 kg. Topfart 177, rejsefart 160, stallingfart 60 km/t. Normal rækkevidde 750 km.

blive midt imellem Sidi Ifni og Cabo Juby på den afrikanske vestkyst. Flyveplanen var derefter blevet fyldt ud for Sidi Ifni 2632,5 km fra Chièvres.

Efter at have sagt behørigt farvel, kravede jeg kl. 0045 op i cockpittet, den forseglede barograf blev startet, jeg fik mit grej op, kort, computer og en god hjemmelavet bøfsandwich — og lukkede hood'en. Himlen var næsten skyfri og med måne, sigtbarheden var god og vinden nord-vest 5 til 6 knob. To minutter efter var motoren startet; en hurtig prøvning — chocks clear — et blik til farvel, throttle fully forward, — og flyvningen var begyndt. Time airborne: 2355 G.M.T. (0055 lokal tid den 4. august 1955).

Rekordflyvningen

Så snart jeg havde bygget lidt fart op, satte jeg luftfartøjet på kurs, checkede tiden og fortsatte stigningen til de 900 fod (270 m) der skulle holdes natten igennem.

Jeg nød at være af sted; siden vi var begyndt på forberedelserne, havde jeg gået rundt med en lille nagende tvivl; skulle det mon nogensinde lykkes at nå så langt som til starten? En overgang havde det i hvert fald set helt håbløst ud. Men nu var jeg af sted, alt kontakt med jorden ville være afbrudt for det næste døgn.

Den tid det ville tage mig at indhente koldfronten og — hvis det skulle blive nødvendigt — at returnere til Chièvres, var regnet ud, og natflyvningsbelysningen ville så være tændt, så at jeg kunne se at finde ned igen.

27 minutter efter starten drejede jeg luftfartøjet om på den kurs, jeg skulle holde den første del over Frankrig. Jeg checkede min position efter et par byer og en lufthavn.

Så snart jeg havde passeret den franske grænse, begyndte sigtbarheden at blive dårligere, og da jeg var på højde med Paris, var den nede på — jeg vil tro — 3 km. Lyse fra Paris, der kun lå 10 km fra min kurs, kunne jeg ikke se. Kl. 0130 passerede jeg den østlige kant af Orléans. Koldfronten var blevet forecastet til dette område; men endnu var det måneklart. Lidt før kl. 0200 begyndte horisonten imidlertid at blive mørkere, og kort efter kunne jeg se frontskyerne. Fem minutter senere fløj jeg ind imellem to skytag, og efter endnu fem minutters forløb begyndte regnen at tromme på front-ruden; jeg måtte nu gå over til at flyve på instrumenterne. Mit blindflyvningspanel bestod af en højdemåler, en fartmåler samt en lille ualmindelig sensitive Turn & Bank indikator, der blev drevet af et 4 volts almindelig lommelygtbatteri. Da luften var dejlig rolig at flyve i, fandt jeg ingen grund til at vende om, fartmåleren var så god som noget variometer, højdemåleren meget sensitiv og Turn & Bank indikatoren simpelt hen en drøm. Jeg fløj med lommelygten i min venstre hånd, således, at den oplyste hele instrumentpanelet uden at virke blændende, kortet havde jeg på knæene.

Efter 15 minutter i skyer og let regn kom jeg atter ud mellem to skytag, om det underste var tåge eller lave skyer, var svært at se. Jeg fik lige et glimt af månen og et par minutter til at sunde mig i, før jeg igen var inde i skyerne, dog denne gang uden regn, men til gengæld meget mørke. Ca. 10 minutter senere var jeg ude igen — og fronten var passeret.



P. I. R. Andersen bliver forsynet med et halstørklæde af sin frue inden starten, mens mr. E. O. Tips ser til.

Koldfronten passeret

Vejret klarede ret hurtigt op, månen kom igen, og skyerne på jorden afløstes langsomt af dis; men det var dog stadig nødvendigt for mig at bruge lommelygten for at kunne læse instrumenterne. Alt hvad jeg kunne bruge af kendingsmærker på jorden var lys, — desværre var der ikke mange af dem, og veje, floder o.s.v. var umulige at skelne fra hinanden, alt var sort, så jeg fortsatte på min kompaskurs. Men humøret var højt.

Vi havde af hensyn til brændstofforbruget sat så små jets i karburatoren, som det nu var tilladeligt; imidlertid resulterede dette i, at motoren var lidt »rough«; men efterhånden vænnede jeg mig dog til det.

Ved halv firetiden klarede vejret lidt op, sigtbarheden kom efterhånden op på omkring 10 km, og jeg begyndte at checke min kurs. Kl. lidt i fire passerede jeg Gironde-floden ca. 10 km vest for Bordeaux, — og næsten samtidig begyndte det så svagt at blive dag. Starttidspunktet fra Chièvres

var regnet ud i flyvetid tilbage fra dette område, således at jeg ville være i stand til at krydse Pyrenæerne ved dagslys. Området sydvest for Bordeaux var som forecastet dækket med lave skyer eller tåge, igennem hvilke jeg af og til fik et glimt af kystlinjen.

Så snart det var lyst nok til at fortsætte under normale VFR-forhold, begyndte jeg stigningen til den højde, jeg skulle passere Pyrenæerne i. I 5000 fods højde gled jeg ind over et st/cu lag hvis top var ca. 1000 fod under mig. For en tid holdt overkanten af skyerne og jeg samme stigning indtil 7200 fod, — jeg fortsatte til 8000 fod (2400 m), hvor jeg blev den næste time.

Koldt over Pyrenæerne

Natten igennem havde temperaturen i cockpittet holdt sig nogenlunde konstant og tempereret; men heroppe over Pyrenæerne var det knagende koldt. Jeg var taknemlig for de to silketørklæder, jeg havde lånt af henholdsvis frk. Tips og min kone lige før starten; men jeg var kold på ryggen og på benene. Solen var helt oppe over horisonten; men da kl. kun var fem morgen, var den endnu for lavt på himmelen til at kunne varme; Pyrenæerne forblev under 8/8 skyer, og luften var på grund af bjergene blevet urolig.

Som jeg kom ind over Spanien, begyndte det at tynde ud i skyerne og næste gang jeg igen havde kontakt, var da jeg passerede Ebro-floden kun tre km ude af kurs. Jeg var en halv time forud for min ETA., brændstofforbruget var normalt og humøret godt. Sigbarheden varierede lidt, som jeg kom syd på; dog der var ingen ko på isen, den kom ikke under 5 km.



I en følgende artikel beretter rekordflyveren om resten af flyvningen til Sidi Ifni, hvor man ikke ville tro, han kom direkte fra Belgien, samt om den i lidt roligere tempo foretagne hjemtur.

NORDISK MOTORFLYVEKONKURRENCE

Svensk og finsk sejr i den nordiske motorflyvekamp.

Den årlige nordiske motorflyvekamp, som i år blev afholdt i Finland, var karakteriseret af temmeligt dårligt vejr, der især gjorde landingskonkurrencerne noget tilfældig.

Det danske hold, som bestod af *Leo Mac van Hauen*, *N. Hostrup-Pedersen* og *W. W. Nielsen* med *A. Strange-Hansen* som dansk jurymedlem, benyttede turen derop til at kigge rundt på forskellige finske flyvepladser, som evt. kunne blive anvendt i konkurrencen.

Navigationskonkurrencen kunne ikke gennemføres lørdag p.g.a. vejret. I stedet for blev der fløjet landingskonkurrence. Vinden svingede så stærkt i styrke, at det var meget svært at opnå rimelige resultater, og de danske var ikke for gode. — Desuden var der en konkurrence i målnekastning fra 20 m højde under flyvning i fuld fart. Resultaterne varierede fra 3,5 til 92 m fra målet.

I noget bedre vejr, dog med tordenbyger, blev navigationskonkurrencen gennemført om søndagen. Fra den gamle Malmi-flyve-

plads blev der fløjet ad en 230 km lang x-formet rute. Foruden at flyve præcist efter flyveplanen skulle man efter nogle fotografier identificere vejkryds, søer o.s.v. Det var ikke nemt, selv ikke for finnerne, der dog havde den fordel at være fortrolig med terrænet.

Danskerne klarede sig her ganske pænt, men Hostrup-Pedersen blev af en tordenbyge tvunget til at afvige fra kursen, som han dog senere kom tilbage på. Han holdt tiden, men mistede et kontrolsted.

Det endelige resultat blev, at Sverige blev nr. 1 med 123,5 points, Finland nr. 2 med 127,5, Danmark nr. 3 med 208,5 og Norge nr. 4 med 226 points.

Individuelt sejrede finnen *J. Heinonen*, der fløj den ensædede, hjemmebyggede HK-1. Nr. 2 og 3 var svenskerne *N. G. Mattson* og *P. L. Petersén*. Disse tre placerede sig også først i navigation. I den samlede konkurrence blev *W. W. Nielsen* nr. 6, *van Hauen* nr. 9 og *Hostrup-Pedersen* nr. 11.

HIDTIL STØRSTE VM I MODELFlyVNING

SAMMENLÆGNINGEN af hele tre af årets verdensmesterskaber i modelflyvning førte til den hidtil største internationale modelflyvekonkurrence. Den fandt sted ved et kombineret tysk og amerikansk arrangement på flyvepladsen Finthen ved Mainz i dagene 3., 4. og 5. september.

Der deltog 24 nationer med sammenlagt 260 deltagere. Vejret var gennemgående godt, og præstationerne fine.

Italien og Lindner vandt A 2

Svævemodellerne fløj om lørdagen i perioder på to timer fra kl. 8 til 18. I hver periodes fire halve timer skulle en fra hvert land starte. Vejret bød på vind af vekslende retning og styrke samt regnbyger. Der var seks, som fik maximum 180 sek., deriblandt de to foregående års vindere, *Hans Hansen* og *Rudolf Lindner*. *Svend Pedersen* startede under skiftende vindretning og fik 128, *Børge Hansen* fik modellen våd af regn og fløj 132, mens *Hans Fr. Nielsen* trods sin udløsningshøjde kun fik 80 sek. Holdet blev placeret som nr. 5.

I 2. periode havde næsten halvdelen maximum, deriblandt *Hans Hansen*, *Sv. Pedersen* og *H. Fr. Nielsen*. *Børge* fik 117 i en »død« periode. I spidsen med to maximum lå *Hans*, *Lindner* og *Horyna* fra Tjecoslovakiet.

I 3. periode var der »kun« 28 max., deriblandt *Lindner*, der nu var alene i toppen. *Hans* måtte vente et øjeblik med starten, da en anden kom i vejen. Luntten udløste derfor termikbremsen for tidligt, så han kun fik 158. *Gilroy* (Engl.) og *Rolf Hagel* (Sv.) kom foran ham. *Børge* fik max., *Svend* havde vrøvl med skiftende vind og nogle træer og fik 139, *Hans Frederiks* lunte var to sekunder for kort: 178. Holdet lå som nr. 5, kun 47 sek. efter de førende italienere.

I 4. periode mistede danskerne chancen for en fin holdplacering p.g.a. faldvinde. *Hans* fik 106, *Svend* 101, *Hans Fr.* 98 og *Børge* 53.

Der var 25 max., deriblandt *Lindner*, *Thomann* (Schweiz), *Gilroy* og *Giusti* (It.), der nu udgjorde toppen.

I sidste periode fløj *Lindner* »kun« 166, men holdt stillingen, selv om både *Gilroy*, *Giusti* og 16 andre fik max. Deriblandt var *Hans Hansen*, mens *Svend* manglede 2 sek. *Hans Fr.* fik 88 og *Børge* 64, da hans haleplan må have siddet skævt.

Resultat (21 lande, 79 deltagere):

1. Italien .. 2376	4. Tjecosl. 2264
2. Sverige .. 2362	5. Schweiz 2191
3. Frankrig 2301	9. Danmark 2154
1. Lindner (Ty) 886	9. H. Hansen 804
2. Gilroy (Eng) 880	25. Svend P. 726
3. Hagel (Sver) 877	45. Hans Fr. N. 624
4. Giusti (It.) 876	61. Børge H. 546

Sverige og 7 enkelte vandt Wakefield

Søndag var vejret bedre, tørt og først hen på dagen nogle skyer, svag skiftende vind, masser af termik, men også faldvinde. I første periode var der ikke mindre end 38 max. af 70 deltagere. Både *Karl Erik Widell*, *Erik Knudsen* og *Erik Nienstædt* var blandt dem, mens *Niels Wagner Sørensen* fik 155. Flere andre lande havde tre, Sverige og Italien fire max.

I anden periode var der 40 max., men kun eet dansk, nemlig *Widell*, der trods

stall under glideflyvningen lige klarede det. *Knudsen* fik 174, *Nienstædt* 144 p.gr. af stall, *Sørensen* 132 (faldvind).

23 havde nu to max.

3. periode fortsatte på samme måde. Af danskerne fik kun *Knudsen* p.gr. af faldvind ikke max., nemlig 136. 18 sluttede perioden med 3. max.

I 4. periode fik 33 max., men af danskerne kun *Widell*. *Knudsen* fik 168, *Nienstædts* gummimotor syntes ikke rigtig at trække, så han fik kun 98 og *Sørensen* trods god højde kun 104. Topgruppen blev indskrænket til 10 med 4 max.

Sidste periode gav 25 max. *Widell* var vort sidste håb om at komme med i den ekstra periode, der blev nødvendig. Vejret var lidt svært at bedømme og så ikke helt godt ud; men *Widell* startede med de andre i toppen. Han fik mindre højde end ellers og trods fin glidning kun 172 sek. — ikke nok. *Nienstædt* og *Knudsen* fik max., *Sørensen* 143.

Topgruppen indskrænkede sig til 7 med fem maximum. Den endelige placering skulle afgøres af en sjette flyvning, hvor den fulde tid blev regnet med.

Det blev noget af en farce, for flyvningen fandt først sted kl. 19, da det var alt for mørkt — det hele afhang af tidtagerne, der syntes at have kunnet se forbavsende godt. Man må som altid se mere på holdresultaterne:

Resultaterne (19 lande, 70 deltagere):

1. Sverige 2682	4. Italien 2634
2. Tyskland 2627	5. England 2590
3. U.S.A. 2446	8. Danmark 2510
1. Gustav Sämann (Tyskland) 900 + 315	
2. A. Håkansson (Sverige) .. 900 + 289	
3. Scardicchio (Italien) 900 + 286	
4. J. Altmann (Tyskland) .. 900 + 284	
5. E. Fresl (Jugoslavien) .. 900 + 270	
6. G. Fea (Italien) 900 + 213	
7. L. Muzny (Tjecoslovakiet) 900 + 169	
8. M. Blomquist (Sverige) .. 892	
9. K. E. Widell 890 (892)	
27. Erik Knudsen 838	
41. Erik Nienstædt 782	
54. Niels Wagner Sørensen.... 713	

England med Gaster vandt gas

Mandag var vejret allerbedst, stille med sol. Her var vi klar over, at vi ikke kunne være med i vognen, men vi kom for at lære. Modellerne opnåede fantastiske højder, 100 til 125 m var meget almindeligt på 15 sek. motortid.

Det er dog ikke helt så nemt at få max. her, men tre fik det dog og måtte flyve en sjette start, hvis resultat ikke findes i listerne.

Flemming Kristensen havde odclagt sin eneste model under trimning dagen før, så vi havde kun to med. *Erik Johansen* klarede sig efter danske forhold fint.

Resultater (21 lande, 74 deltagere):

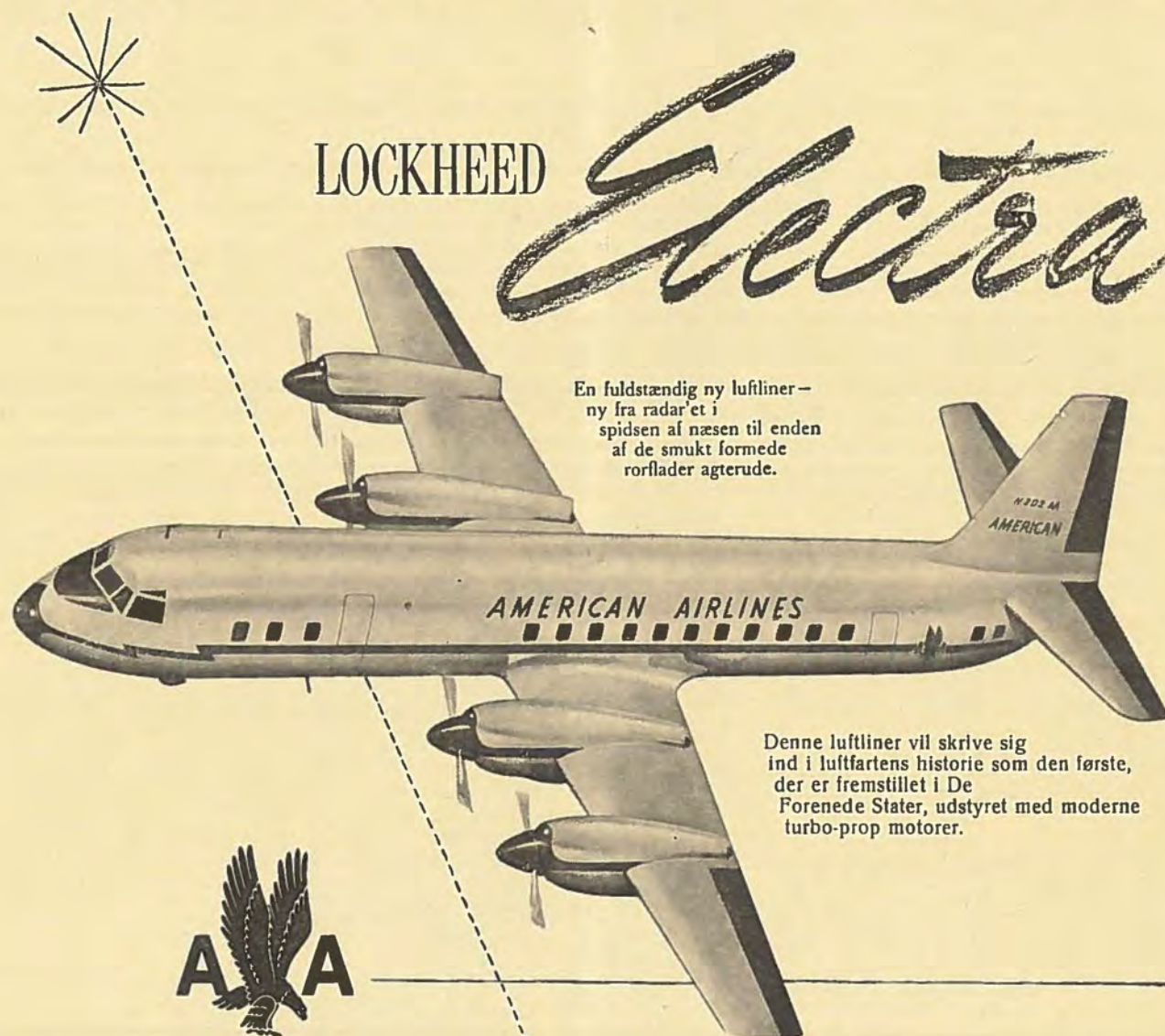
1. England 2556	4. Tyskland 2394
2. Italien 2498	5. USA 2386
3. Argentina 2422	17. Danmark 1284
1. Gaster (Eng.) 900	23. Johansen 723
2. Stajcer (Arg.) 900	41. H. Nielsen 531
3. Jones (Can.) 900	

Og så sluttede VM med en kæmpebanket, hvor de trætte og sultne deltagere måtte vente længe på maden, og hvor der faktisk var for mange med til, at man kunne få kontakt med hinanden. Det samme gjaldt hele arrangementet, hvis ikke man kendte en del i forvejen. Der var ingen udflugter, for der blev jo fløjet alle tre dage.



Det sejrende italienske A 2-hold.
Lindner og *Hans Hansen* i samtale mens englænderen *Lefever* ser til.
Det danske wakefieldhold:
Knudsen, *Widell*, *Nienstædt* og *Sørensen*.
Det danske A 2-hold:
Pedersen, *Nielsen*, *H.* og *B. Hansen*.

AMERIKA'S FØRSTE TURBO-PROP LUFTLINER!



LOCKHEED

Electra

En fuldstændig ny luftliner —
ny fra radar'et i
spidsen af næsen til enden
af de smukt formede
rorflader agterude.

Denne luftliner vil skrive sig
ind i luftfartens historie som den første,
der er fremstillet i De
Forenede Stater, udstyret med moderne
turbo-prop motorer.



AMERICAN AIRLINES

som beflyver 77
byer i U. S. A.,
Canada og Mexico,
har til en begyndelse
bestilt

35 Electras

FART — Med en marchfart på over 640 km/t vil Lockheed «Electra» være betydelig hurtigere end nogen anden af de transportmaskiner, der idag benyttes i verdensluftfarten.

LYDLØSHED — Den neddæmpede summen fra turbinemotorerne, som er praktisk talt vibrationsfri, vil i forbindelse med udnyttelse af den nyeste lydteknik skabe en fornemmelse af afslappet ro.

KOMFORT — Dette fly vil indføre en ny, hidtil ukendt standard i flyvekomfort: — en rummelig, klublignende salon — bredere og mere behagelige stole med indstillelige ryglæn — rektangulære vinduer med godt udsyn — den mest effektive air-konditionering både i luften og på jorden — forbedret trykkabine-anlæg, som gør flyvningen behagelig i alle højder op til 10.000 meter.

BEKVEMMELIGHED — De mange nyheder med hensyn til passagerernes bekvemmelighed vil omfatte: — bagage-bæring for de, der ønsker det — hurtigere ekspedition af indskrevet bagage — indbygget trappe, så man ikke behøver at vente på, at en lejder køres frem — faste borde ved hvert enkelt sæde til brug for spisning, læsning eller skrivning.

Lockheed AIRCRAFT CORPORATION
BURBANK, CALIFORNIA, USA

Look to Lockheed for Leadership

The Fleet Air Arm packs a bigger punch now that the Sea Hawk is in squadron service. Easy to handle, easy to land on deck, the Sea Hawk is the most efficient carrier-borne fighter in the air today. In addition to production for the Royal Navy the Sea Hawk is also backed by large American off-shore dollar orders. This key aircraft, which combines exceptional manoeuvrability with tremendous fire power, is the perfect fighter for the jet-age Navy.



SEA HAWK

**PACKS
A BIGGER PUNCH
FOR THE
JET-AGE NAVY**

GENERAL DATA

High-speed Naval jet-fighter with folding wings; mid-wing monoplane of stressed skin all-metal construction with tricycle undercarriage. The air-intakes for the single engine are placed in 'nostril' formation at the wing roots. The Hawker patented bifurcated outlet trunk enables the exhaust to discharge from the trailing edge instead of from the fuselage tail end. This allows more room for inbuilt fuel tanks to provide greater range. Span—39 ft. length—40 ft. Maximum speed—close to speed of sound. Power—one Rolls-Royce 'Nene' turbo-jet.

Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd
Baginton, Coventry

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

Sjællandsk revanche i DM i linestyring

MENS de forholdsvis få jyder, der deltog i DM i Århus ifjor, helt dominerede resultatlisten, kunne det større antal jyder, der mødte op til DM i Valbyparken den 4/9, ikke klare sig mod sjællænderne denne gang.

Konkurrencen var arrangeret af Windy og begunstiget af ganske pænt vejr, omend for stærk vind (men uden hvirvler) gennede om formiddagen.

Der blev afvekslende fløjet hastighed og kunstflyvning og så holdkapflyvning til sidst. Man mødte kl. 0930 og var først færdig ca. 1730, så det var godt, at Windy ikke også havde påtaget sig en konkurrence i luftkamp. Som helhed gik afviklingen noget langsomt, især i hastighed (!), hvor det kneb med at blive klar og at få motorerne startet.

Efter nogen uklarhed om de deltagende klasser fulgte man modelflyvebestemmelsernes ordlyd og lod alle motorer i gruppe F deltage, mens kun F1 og F2 de forrige år havde været med. Herved blev hovedvægten lagt på de større motorer, og sejrherre blev den nye rekordindehaver *Kaj Sørensen* fra Vordingborg med 202 km/t, 9 km/t under rekorden, nr. 2 blev *Finn Nielsen* fra Aviators Modelflyvere i Alborg med 180, og det samme havde sidste års vinder *Poul Mogensen* fra samme klub, der altså ikke kunne klare sig, selv om han fløj lidt hurtigere end ifjor. *W. Siggård* fra Windy, der ligesom Sørensen fløj med McCoy 60 motor, fik 176. Nielsen anvendte McCoy 29 og Mogensen Super Tigre. Selv om 2,5 ccm motorerne fik meget finere resultater end i fjor, begyndte de først fra femtepladsen.

I kunstflyvning var der en meget hård kamp mellem *Jan Hackhe*, der vandt i sidste runde med 247 p., og *Arne Bendixen*, der fik 242. Hackhe anvendte sin kendte store model, hvormed han vandt en byggekonkurrence i 1952. Motoren er en Forster 29. Bendixen anvendte ED Racer ligesom *Mogens Uldum Petersen* fra Århus (215 p.) og hans klubkammerat *Per Møller Petersen*, der delte fjerdepladsen med *Svend Nielsen* fra Vordingborg, som brugte en japansk OS 36 motor. Sidste års mester *Jørgen Hansen* var ikke med. Både Paris og USA i sommer havde taget for hårdt på finanserne.

I holdkapflyvning var der fart over feltet som ifjor, men ikke så mange deltagere. De nye regler med kun 10 ccm tank bevirker flere mellemlandinger. Tankindholdet blev nøje kontrolleret, og flere måtte til at indskrænke det. Der var stor forskel på bruget. Nogle måtte mellemlande en halv snes gange, men fløj meget hurtigt. Andre kunne klare sig med 3—4 mellemlandinger ved langsommere flyvning.

I den spændende finale blev resultatet, at Werner Siggård vandt med 9 min. 21 sek. Han blev assisteret af *Stig Eidorff Pedersen* og brugte en Oliver Tiger motor, der egner sig specielt til holdkapflyvning.

Nr. 2 blev *Per Møller Petersen* fra Århus hjulpet af sin bror *Lars*, og nr. 3 *Ole B. Christensen* fra Alborg, hjulpet af *Poul Mogensen*. De brugte henholdsvis 10 min. 12 sek. og 10 min. 58 sek. og fløj begge med ED 246.

Det var vist det første DM, hvor man ikke så eller hørte en eneste dansk motor. Efter at også motorerne af finansministeriet er blevet klassificeret som legetøj og belagt med afgift, mister de deres sidste fordel,

den lave pris, hvorfor konkurrencemodelflyverne nu helt og holdent anskaffer udenlandske motorer og derved forbruger valuta!

Sammenroddingen af motorstørrelser i hastighed er åbenlys uheldig, og efter at FAI nu går helt ind for kun at anvende motorer indtil 2.5 ccm til VM, bliver det sikkert også sådan herhjemme til næste år.

Distriktskonkurrencerne

Efter konkurrencerne den 12/6 og 21/8 er distriktskonkurrencerne for linestyrede modeller nu helt afsluttet med følgende resultater:

1. distrikt. F: Benny Hansen (111) 273. G: A. Bendixen (118) 509, J. Hackhe (111) 492, P. Knudsen (105) 235. — H: W. Siggård (111) 9 m 48 s (1 konk.). — Kampflyvning: P. Knudsen (105), G. Rasmussen (111) og John Eriksen (125).

2. distrikt. F: Sv. Nielsen (222) 406, B. Steffen (222) 280. — G: Sv. Nielsen 647, B. Sitas (210) 154, O. Bitsch (222) 106. — H: B. Steffen (2 konk., ingen andre deltog). — Kampfl.: Allan Johansen (214) 300.

4. distrikt. F: P. Mogensen (403) 530, P. C. Andersen (423) 503, F. Nielsen (403) 466. — G: M. Steen Jensen (423) 417, P. Mogensen 392, Ole B. Christensen (403) 247. — H: O. B. Christensen (3 sejre uden konk.), Ole Bisgård (1 do.).

5. distrikt. F: J. Hansen (506) 278, J. Jørgensen (505) 112. — G: U. Olesen (508) 647, Eg. Madsen (506) 623, P. M. Petersen (506) 581. — H: J. Jørgensen (2 førstepl.), P. M. Petersen (1), J. Hansen (2 andenpl.).

Kun i 4. distrikt har der været nogen større deltagelse i hastighed, og kun i 5. distrikt nogen egentlig holdkapflyvning. — Kampflyvning indgik kun forsøgsvis i programmet, men vakte stor interesse ved den sidste konkurrence i 1. distrikt.

I september er konkurrencerne med fritflyvende genoptaget, og der er finale den 16. oktober.

Fjerde Internationale c-diplom

Den 29. august fik *Arne Bendixen* fra modelflyveklubben Stunt c-diplom med svæve-model og dermed internationalt c-diplom nr. 4 i Danmark. Han havde i forvejen c med hastigheds- og kunstflyvningsmodel. Det er første gang, vi udsteder to på et år (*Egon Briks Madsen* fik det i juni), og første gang, det udstedes til et medlem uden for Agaton i Århus.

Lad os snart se nogle flere — de fire første vil gerne have deres emblem med tre modeller på!

Ny absolut danmarkrekord

Ved en konkurrence i Køge den 31. juli satte *Kaj Sørensen* fra Guldåsen i Vordingborg hastighedsrekorden op til 211 km/t. Det skete med en model i Klasse F3 med en 10 ccm McCoy 60 motor. Modellen var en Quick 60, konstrueret af L.R. Holiday i USA. Det er også rekord i gruppe F.

Den 11.9. satte *Svend Nielsen* fra samme klub rekorden i F1 op til 180 km/t med en Webra Mach 1.

Radiostyret model bortfløjet

Jørgen M. Larsen, Vangeledet 3 st. tv., Virum, har for nylig mistet en hvid radiostyret model med Viking 3.2 gløderørmotor under flyvning fra Eremitagen. Den sidder formodentlig i en trækrone i terrænet ved Mølleåen mellem Stampen og Rådvad. Hvis nogen under en travetur (eller flyvetur) skulle få øje på denne hvide model, vil Jørgen Larsen være taknemlig for underretning.

BØGER

„Hans Klemm“. (Der Schöpfer des Leichtflugzeuges) af Peter Supf. Drei Brunnen Verlag Stuttgart. 184 sider.

Navnet Klemm vil være kendt af alle, som har fulgt flyvningens udvikling i årene mellem de to verdenskrige. Det var den tyske konstruktør, som skabte en let flyvemaskine-type, der efterhånden vandt udbredelse over hele verden. Klemm'en blev privatflyvernes eftertragtede gode ven, og den blev i forskellige udførelser en fortræffelig militær skolemåske.

Hans Klemm, der så at sige startede på bar bund lige efter den første verdenskrig, lykkedes det at oparbejde en virksomhed af meget stort format. Desværre blev det ikke forundt Hans Klemm at beholde sit værk. Da nazisterne overtog magten i Tyskland gik det galt. De tog fabrikken og ville gøre Hans Klemm til bestyrer. Men dette nægtede han; han meldte sig ud af det nazistiske parti — og så var det sket. Han blev taget af Gestapo, kom i forhør, blev inde-spærret og truet med døden, men de franske troppers hurtige fremrykning på slutningen af krigen reddede ham ud af bødernes klør.

„Ett år i luften“ (Flygets Årsbok 1955) under redaktion af Bill Bergman og S. Arthur Svensson. Allhems Förlag, Malmö. 384 sider. Pris: 15 sv. kr.

Det er 7' gang Allhems forlag udsender „Ett år i luften“, og det utrolige sker stadigvæk: at den sidst udkomne bog ikke blot er på højde med sine forgængere, men ovenikøbet endnu bedre. Hvor længe kan det blive ved? Forhåbentlig endnu i mange år.

Det er lykkedes de to forfattere at give en fortræffelig oversigt over alt, hvad der er sket i flyvningens verden i det forløbne år, og det er gjort på en sådan måde, at bogen ikke alene er meget læseværdig og underholdende, men også en værdifuld håndbog. Der er et væld af artikler om flyvningens forskellige problemer, og ganske naturligt er der ofret megen plads på at skildre det svenske flyvevåben og herunder dets opbygning, organisation og uddannelse. Men det er ikke sket på bekostning af andre emner. Bogen fortæller både om verdens luftstrategiske problemer, flyvemaskineindustrien, SAS og trafikflyvningen, sportsflyvningen, svæveflyvningen og om modelflyvningen.

Bogens 40 artikler er illustreret med over 500 billeder. Den er smukt udstyret, og 15 svenske kroner er utrolig billigt for et sådant værk. Både forlaget og forfatterne fortjener den største kompliment.

KATAPULTSÆDE

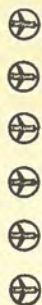


Til foregøtypen Douglas X-3 er der konstrueret et katapultsæde, der skydes ud nedad og stabiliseres af to finner. I 4,5 km højde frigøres piloten automatisk og fortsætter med pr. faldskærm.



Riviera: daglig
 Spanien: 4 × ugentlig
 Italien: daglig
 Athen: 5 × ugentlig
 Beirut: 1 × ugentlig
 Damaskus: 1 × ugentlig
 Tel Aviv: 1 × ugentlig
 Cairo: 2 × ugentlig

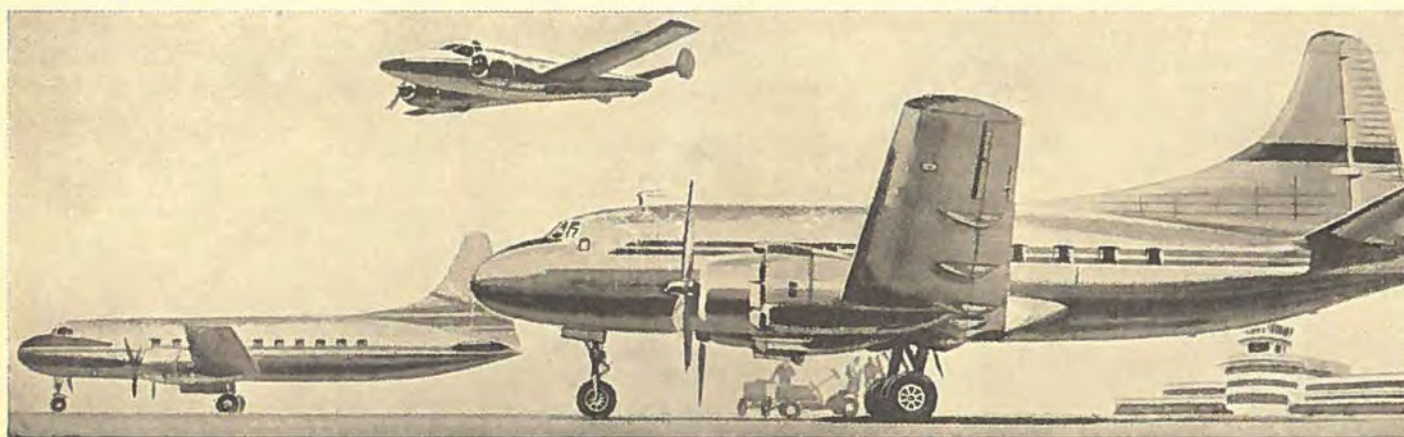
Tal med
 Deres rejsebureau...



De slapper af fra det øjeblik, De sætter Dem i maskinen..

Middelhavsferien begynder med

SWISSAIR



Flere luftfartøjer... og flere typer luftfartøjer...
 lander idag på Goodyear dæk, hjul og bremses end på noget andet mærke.

Et overvældende udtryk af tillid til kvaliteten og pålideligheden af Goodyears
 aero produkter — et område, hvor Goodyear har været pioner siden 1909.

GOODYEAR
 AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskindæk, hjul, bremses, brændstoftanke, af-isningssystemer
 og en lang række andre produkter til kommerciel, militær og privat luftfart

NYT UDE OG HJEMME

Ny hastighedsrekord?

Ifølge meddelelser fra USA skal oberst H. Hanes med en North American F-100 Super Sabre have sat den officielle verdensrekord op til 1322,8 km/t under forbehold af FAI's godkendelse. Den gældende rekord er på 1215.

Og ny højderekord

W. Gibb, som med en Canberra indehaver højderekorden for en flyvemaskine med 19,4 km, har med en Canberra med forbedrede Bristol Olympus motorer have sat den op til 20.079 km (under forbehold af FAI's godkendelse).

London—New York—London på godt 14 timer

Den 23. august fløj en English Electric Canberra fra London kl. 1710 lokal tid og landede der igen samme aften efter at have været godt en halv time i New York! Under forbehold af FAI's godkendelse har de sat 3 rekorder:

London—New York 7 t 29 min. 56,7 sek.
New York—London 6 t 16 min. 59,5 sek.
London—New York—London 14 t 21 m 45,4 sek.

Den gamle N.Y.—London rekord var fra 1937 og på 20½ time i en Lockheed Electra. De to andre rekorder er nyopstillet. Det er ikke første gang, Atlanten krydses to gange i eet døgn, da en Canberra i 1952 gjorde det på den kortere rute fra Belfast til New Foundland og retur.

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup i august

Ank. passagerer	25.129
Afg. passagerer	25.674
Ialt.....	50.803
Transitpassagerer 2 x	19.242
Andre passagerer	38.484
Total.....	7.424
	96.711

Stigning i forhold til 1954 26,2 %
Antal starter og landinger 5828, heraf i lufttrafik 3301 (1954: 5894 og 3102).

Flyvesikkerheden stiger stadig

Af 35,2 millioner passagerer på amerikanske luftruter mistede kun 16 livet i 1954, mens tallet i 1953 var 88 af 31,4 mill. På de ikke-planmæssige ruter var der ingen dræbte i 1954.

Flyveulykken på Sydfyn

Den 6. juni skete der en ulykke ved en nødlanding med en KZ VII ved Jordløse på Sydfyn, hvorved bl.a. sekretær Verner Olsen, Industrirådet, kom til skade. Natten til den 24. august afgik han ved døden. Maskinen førtes af Niels M. Sejro og var ligesom nogle andre af Zone-Redningskorpsets maskiner chartret af Industrirådet til en transport til Sønderborg.

Ved luftfartsdirektoratets undersøgelser viste det sig, at maskinen var 104 kg overbelastet, og en undersøgelse af de øvrige deltagende maskiner gav til resultat, at der efter direktoratets mening var tale om forskellige overtrædelser af luftfartsbestemmelserne, hvorfor sagen er overgivet til politiet, som skal tage stilling til, hvorvidt der skal rejses tiltale.

Flyveulykken ved Alborg

Søndag den 28. august forulykkede en Percival Proctor OY-ACN, tilhørende Copenhagen Air Transport Service. Den førtes af trafikflyver Per Friis Laursen og havde den 40-årige tidligere overassistent i SAS, Erik Thomsen, med som passager. Efter starten fra Alborg lufthavn gik maskinen i spind efter et loop og styrtede i Limfjorden øst for Alborg, hvorved begge ombordværende blev dræbt. Laursen, der var 25 år gammel, var uddannet i flyvevåbnet og havde fløjet et halvt årstid for GATS.

Vejning og gennemsnitsvægte

Notam-Danmark nr. B 38—41 af 20. juli giver foruden meddelelse om det nye gebyrreglement også oplysning om udfærdigelse af to nye BL-blade, nemlig BL 1—2 Vejning af luftfartøjer og BL 5-5 Gennemsnitsvægt til brug ved planlægning af flyvning.

Første foreskriver, at alle luftfartøjer skal vejes, d.v.s. have fastslået tomvægt og tomvægtstygdepunkt, højst hvert andet år. Som overgangsbestemmelse foreskrives vejning ved førstkommande fornyelse af luftdygtighedsbeviset, hvis den ikke er foretaget inden for de sidste 18 måneder. Vejning skal yderligere foretages bl.a. ved reparationer efter større skader, indbygning af ekstra udstyr m.m.

Vejningen skal udføres af personer eller virksomheder, der er godkendt hertil af direktoratet. I første omgang er tre virksomheder i Kastrup godkendt.

Bestemmelsen er en ekstra komplikation og fordyrelse, som ingen luftfartøjssejer vil hilse med glæde. Den anses imidlertid for nødvendig, fordi erfaringen har vist, at mange luftfartøjer tager forbavsende på i vægt, efterhånden som de bliver ældre, hvorved man løber en risiko for uforvarende at overbelaste dem.

BL 5-5 angiver forskellige gennemsnitsvægte, som luftfartøjschefer kan regne med ved planlægning af flyvning.

CELOSE
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse

med Forskrifterne i B.E.S.A.

Specifikation 2 D 101

**KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske
samt Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

Turistklasse kr. 760.- t/r
Tal med Deres rejsebureau!

FLYVEVÅBNET

Udnævnelser m.m.

Den afgående chef for flyvevåbnet, generaløjtnant C. C. J. Førslev, kommandør af Dannebrog og dannebrogsmænd, er den 5/9 blevet udnævnt til storkorsridder af dannebrog.

Oberst E. C. T. Jensen, til rådighed for flyvestaben, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvestationen Skrydstrup fra 25/8 at regne.

Oberstløjtnant K. van Wylich-Muzoll er fratrådt som chef for Skrydstrup og ansat til rådighed for flyverkommandoen fra 25/8.

Fra 1/10 ansættes oberstl. M. Stage som chef for flyvevåbnets sergent- og korporalskole, oberstl. H. Høed ansættes til rådighed for flyverkommandoen, oberstl. J. J. Knudsen ansættes som chef for rekruttskole-vest og oberstl. V. P. Kofod ansættes som chef for rekruttskole-øst.

Fra 1/10 udnævnes flg. flyverløjtnanter af 1. grad til kaptajnlojtnanter: H. J. Corfitzen, E. R. Jensen, H. V. Hansen, K. S. Petersen, J. Michaelsen, F. Ninn Madsen, F. Nielsen og P. Schrøter.

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 årgang af FLYV i abonnement fra nr.

Navn _____

Fuldstændig adresse _____

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

Piper Cub købes.

ODENSE FLYVEKLUB
v/ J. Raarup, Skovgyden 12, Odense

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avispostkontoret.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

„BROOMWADE“

Luftkompressor og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.

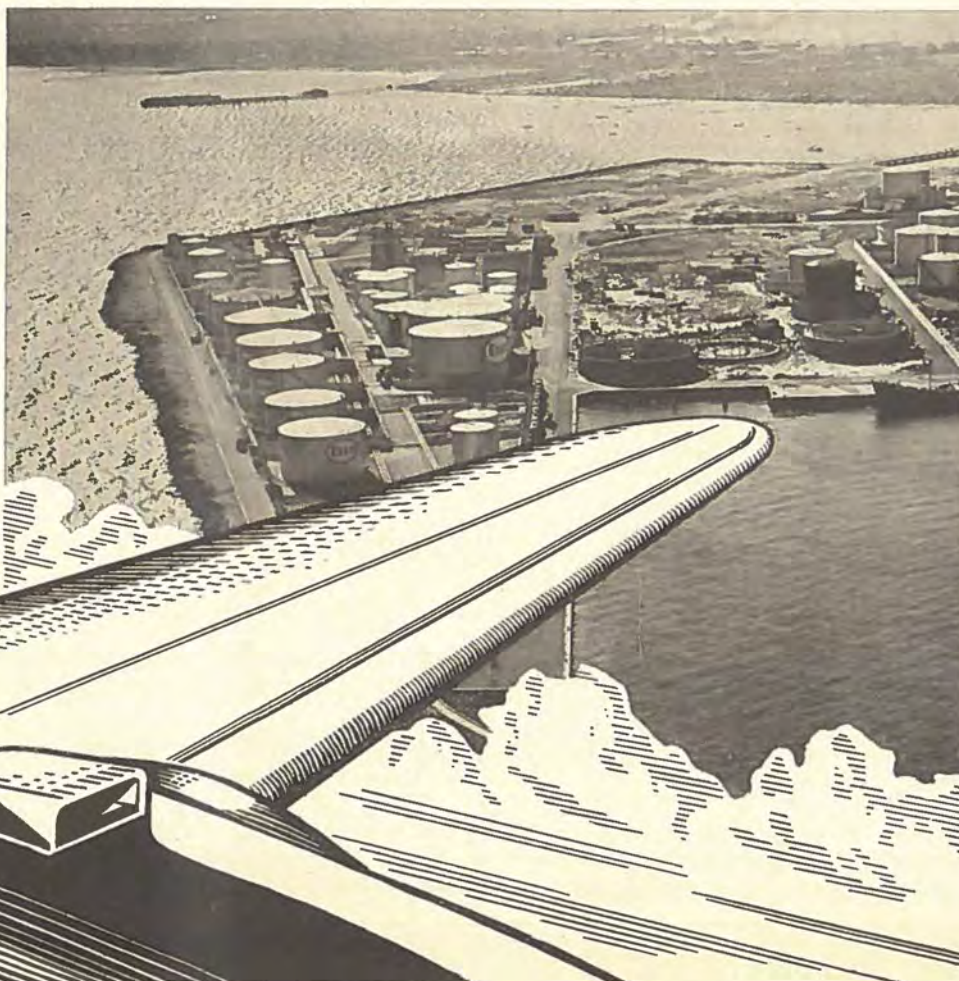


KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

De,
der har
OVERBLIK,
vælger



CONVAIR-LINER 340

Konstrueret af Consolidated Vultee Aircraft Corp., U.S.A. Første flyvning 1951.

Tomotors trafikflyvemaskine til kortere og mellemlange ruter. Udstyret med to Pratt & Whitney R-2800-CB16 på 2400 hk startydelse med vandindsprøjtning. Ved udnyttelse af udstødsrørets reaktionskraft øges farten med 16–19 km/t. Hamilton Standard Hydromatic propeller, 4 m diameter. Tanke til 6615 liter i yderplanerne.

Bygget helt i metal, optrækkeligt næsehjulunderstel. Besætning 3 til 4 mand.

Trykkabine indrettet til 44 passagerer. Plads til fragt og bagage foran og bag ved kabinen samt under denne. Tilgængelige fra højre side. Passagerindgang gennem indbygget trappe foran plan og motorer på venstre side.

Udviklet af Convair 240, men har 1,37 cm længere krop (og dermed 4 passagerer mere) samt 4 m større spændvidde.

Anvendes i over 200 eksemplarer af luftfartsselskaber verden over, i Europa bl.a. af Finnair, KLM og Lufthansa.

Militær version C-131D anvendes til transport af personer og fragt og kan indrettes som ambulance. Den har en 3 m bred dør på venstre side bag planet, forstærket



gulv og forøget brændstofmængde. Fuldvægt 21,8 tons. R-44-1 er en flådeversion.

YC-131 C er en version, der forsøgsvis er udrustet med to 3750 hk Allison T56 turbomotorer.

340B skulle være en version med en rektangulær udstødslyddæmper i st.f. de to „jet-rør“, og dermed mindre støj.

Inden 440 i SAS-udgave blev omtalt, har der været rygter om, at 440 var en version med to små jet-hjælpemotorer, større fuldvægt og betydelig større rejsefart.

Data: Spændvidde 32,12 m, længde 24,14, højde 8,59, planareal 85,5 m². Tomvægt 13,382 kg, fuldvægt 21,338 kg, største vægt ved landing 20,884 kg.

Præstationer: Rejsefart i 5,5 km højde med 1200 hk pr. motor: 448 km/t. Rækkevidde med reserver, 16 km/t modvind, 44 passagerer med bagage, 1200 hk pr. motor og 4373 liter brændstof: 3225 km. — Højde på en motor: 2745 m. — Krævet startbanelængde ved fuldvægt: 1425 m, ved landing med største landingsvægt: 1370 m.



Tegning og foto Convair 340. På billedet for oven starter den på en motor med fuld last.

BRISTOL FREIGHTER

Konstrueret af Bristol Aeroplane Co., Ltd. Første flyvning 1945.

Tomotors højvinget passager- eller fragt-flyvemaskine, beregnet til at transportere en stor betalende last over relativt korte ruter. Udstyret med to 2000 hk Bristol Hercules 734 motorer, der driver de Havilland 4-bladede propeller på 4,27 m diameter. Tanke til 7320 l i planet.

Bygget helt i metal. Fast understel med halehjul.

Besætning 3 mand i førerrum over kabinen. Kabinen 9,85 m lang, 57 m³ volumen. To døre i næsen giver uhindret adgang. Bristol Type 170 Mk 31 er en fragtudgave. Mk 31E kan rumme op til 56 passagerer på korte ruter, men tager normalt 44. Et bevægeligt spant adskiller passager- og fragtrum.

Mk. 32 har en forlænget forkrop (1,5 m mere), hvorved kabinen bliver 11–13 m



lang, så den kan rumme 3 biler foruden 20 passagerer.

Oprindeligt blev passagerudgaverne kaldt Wayfarer og fragtudgaverne Freighter, men sidste navn anvendes nu fortrinnsvis.

Over 200 er bygget, og typen er stadig i produktion. Foruden til civil brug anvendes den i adskillige flyvevåben. Særlig velegnet har den vist sig til de flyvende bilfærger over Kanalen og andre farvande.

Data: Spændvidde 32,9 m, længde 20,8 (Mk. 32: 22,4 m), højde 8,0 m, planareal 138 m². Tomvægt 12,275 kg, fuldvægt 19,958 kg.

Præstationer: Maximumfart 362 km/t, rejsefart 264 km/t i 1500 m. Tophøjde 7 km, på en motor 3,4 km. Rækkevidde i stille luft med 5443 kg nyttelast 1320 km, med 3629 kg nyttelast 2688 km.



Tegning Bristol 170 Mk 31. Foto Mk 32 med forlænget forkrop, som den anvendes til biltransport over Kanalen.

TYPENYT

Frank N. Piasecki, stifteren af Piasecki Helicopter Corp., har forladt dette firma og startet et nyt med navnet Piasecki Aircraft Corp., der også vil bygge helikoptere.

Hispana Ha 200 er en to-sædet træner med jetmotor, konstrueret af Willy Messerschmitt. Det er Spaniens første jetdræve type.

Horse er kodenavnet på en stor russisk helikopter med to 4-bladede rotor i tandem à la Piasecki. Den menes at have to 1000 hk motorer og at kunne medføre 30 soldater. Konstruktøren er antagelig Yakovlev.

Napier laver nu forsøg med en Ambassadør forsynet med to 3000 hk Eland turbine-motorer i håb om at få BEA til at ændre hele sin flåde af denne type. Det er også tanken at sælge ombygningssæt til installation af Eland i Convair 340.

Farmer er det vestlige kodenavn for en ny russisk ensædet jetjager med ca. 45 graders pilform.

McDonnell Demon (se nr. 5/55) udvikles nu også i versionerne F-101B som „interceptor“ og i F3H-2M medførende fjernvåben.

McDonnell F4H-1 er en ny betegnelse på AH-1, en jager til flåden.

SNCASO 9050 Trident II er en jager-udgave af SO 9000, der både har jet- og raketmotorer. Trident II har været i luften for første gang den 21/7.

Lockheed C-121C er en militær udgave af 1049G Constellation og har nylig været i luften for første gang.

Fairchild YC-123E Avitruo har udført forsøg med to optrækkelige vandski under kroppen.

Miles M.100 Student er en jettræner med to sæder side ved side, udstyret med Turboméca Marboré 2 motor. Den er næsten højvinget, har tiptanke og dobbelt halefinne. Den er nu under bygning. Topfarten er beregnet til 480 km/t. En 4-sædet version beregnet til forbindelsestjeneste er også planlagt.

Hunting Percival P.74 er en ny helikopter under bygning, beregnet til forsøg med Napier Oryx gasgeneratorer. Rotoren bliver drevet af gas, der udstødes i bladtipperne. Senere er det tanken at anvende erfaringerne på en større type, P.105, med plads til 10 passagerer.

Bell X-2 er en forsøgstype udstyret med Curtiss-Wright raketmotor og i betydelig grad bygget af rustfrit stål a.h.t. varmeudviklingen ved store hastigheder. Bell X-1A er for nylig blevet ødelagt ved en eksplosion kort før udløsningen fra en B-29.

ML er en engelsk flyvende vinge, hvis bærepplan er af gummiert lærred, der kan pustes op med luft! Motoren er en 60 hk McCulloch.

BL 502 er et tysk 4-sædet rejsemaskine med 150 hk Lycoming motor, konstrueret af prof. Blume fra Arado.

Boeing B-52B Stratofortress, hvis prototype fløj første gang i april 1952, er nu sat i tjeneste i den 93. bomberafdeling i U.S. Air Force.

Chance Vought Crusader er navnet på XF8U-1, en flådejager, der flyver hurtigere end lyden. Motoren er en Pratt & Whitney J57-P-4.

Vickers Viscount har forøget belægningen med 25 % på Capital Airlines ruter. I gennemsnit er den på 79,7 %.

P-16-prototypen i Schweiz er forulykket og styrtet i Bodensøen, men piloten reddede sig med faldskærm.

Bell XV-3 konvertiplanet har påbegyndt sine prøveflyvninger.



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: Aeroklub.
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: Civilingenieur Hans Harboe.

MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12795.

Filmaften i oktober . Foredrag i november . Andespil i december.

KDA åbner sin vintersæson med en mødeaften

TORS DAG DEN 13. OKTOBER
kl. 1945

i Nationalmuseets foredragssal. Der vil blive vist forskellige nye film og deriblandt SAS's nye »Over Jordens top«, som på en fremragende måde illustrerer SAS-ruten Los Angeles — Grønland — København.

Efter filmen er der »kaffemik« i museets restaurant.

Der er en overraskelse til mødedeltagere: der vil gratis blive fordelt en del gaver.

Den næste mødeaften vil finde sted i Nationalmuseets foredragssal

TORS DAG DEN 10. NOVEMBER
kl. 1945

Her vil blive holdt et foredrag og vist en film.

Da det er Mortensaften, vil der være en gås tilstede, og den vil uden vederlag blive overrakt en af mødedeltagerne.

Tredje mødeaften i dette år bliver

TIRSDAG DEN 13. DECEMBER
kl. 1945

Denne gang gælder det et spændende **ANDESPIL**, og det bliver afholdt i **BORGERNES HUS, Rosenborggade.**

Nye medlemmer

Journalist Arne Christiansen
Forvalter Bernhard Høyner
Vagtmester C. Jacobsen
Elektriker Srensd Schmidt
Fenrik Henning Westermann
Fenrik E. Byrsing
Flyvermath Srensd Age Kristiansen
Trafikkontrol A. Ohrt.

Runde fødselsdage

Landsretssagfører Henrik Meineke, V. Voldgade 96, 50 år den 6. oktober.
Direktør Alfred Olesen, Strandpromenaden, Hørsens, 60 år den 6. oktober.
Værkfører Valdemar Nielsen, Gimles Allé 1B I.S. 60 år den 29. oktober.
Overingenieur Srensd Hansen, Amagerboulevard 131, S. 60 år den 3. november.

Nye bøger i biblioteket

Håndbog for de under Forsvarsministeriet henlagte Korps og Institutioner.
Håndbog for Hæren 1955.
Håndbog for Søværnet 1955.
Sell's British Aviation Supplement 1954.
Ann and Lorne Welch & F. G. Irving: The Soaring Pilot.

FAI-rekorderne

I klassen mellem 500 og 1000 kg har F. Novak med en Sokol på lukket bane fløjet en distance på 3116 km den 23/6.

En Canberra „Aries IV“ har den 27-28/6 sat rekorden på strækningen Ottawa—London op til 799,5 km/t.

Den 14/4 satte Betsy Woodward i Bishop den kvindelige højderekord med svæveplan op til 12.190 m absolut højde og 8.533 m højdevinding.

Gamle årgange af FLYV

John Høxbroe, Gurrevej 29, II th, Valby (tlf. DAMSO 6397) har FLYV årgang 1937—50 til salg. Endvidere Flyg 1943—50 og Svensk Flygtidning 1944—45.

Konkurrencer i Vestjysk Flyveklub

Lørdag den 3.9. afholdt Vestjysk Flyveklub sin årlige landingskonkurrence om det af fhv. handelsminister Villenoes udsatte sølvfad. Der foretoges 3 landinger med og 3 uden motor. J. Østergård Vejrad sejrede med 213 points, B. Wieghorst havde 252 og B. Møller Thorgård 395.

Ved en orienteringskonkurrence den 4.9. sejrede H. Thyregod med 679, H. Nielsen fik 757 og E. Slot 781 points.

Sportsflyveklubben på danmarksturn

Vestjysk Flyveklub meddeler endvidere, at man den 11.9. havde besøg af 7 maskiner med 17 deltagere fra Sportsflyveklubben, som kom fra Herning på en danmarksturn. De havde fået følge af to maskiner fra Herning. En i hast arrangeret landingskonkurrence blev vundet af Johs. Nørgård, V.F., med 26 points, fulgt af J. Müller, Sp., med 47. I holdkonkurrencen sejrede Vestjysk Flyveklub.

Efter frokost fløj københavnere videre til Odense, hvor der også var konkurrence. Vestjysk Flyveklub slutter: „Vi vil gerne ad denne vej takke vore venner fra Sportsflyveklubben for deres besøg, der som et frisk pust gav lufthavnen lidt mere liv, end vi er vant til, og vi håber, at I vil gentage besøget, ligesom vi gerne vil have lejlighed til at komme til Skovlunde og give jer en revanche.“

Meddelelse til motorflyverne

Gennem FAI har KDA fået meddelelse om, at udenlandske privatflyvere, som køber benzin i Frankrig (kun moderlandet) kan få godtgjort den ret høje benzinskatt. Den franske regerings bekendtgørelse herom siger bl.a. følgende:

— Udenlandske turister skal indsende en opstilling over mængden af brændstof, som de har fået leveret i Frankrig (moderlandet), og for hvilken der ikke på anden måde er blevet ydet godtgørelse.

Denne opstilling skal sendes gennem den nationale aeroklub (her Kongelig Dansk Aeroklub) til Aéro Club de France. Opstillingen skal være bilagt de dertil hørende fakturaer og skal desuden angive luftfartøjets type, motorens hk samt varigheden af de foretagne flyvninger. Opstillingen skal være påtegnet af toldmyndighederne på den flyveplads, hvorfra luftfartøjet udskrædes.

KALENDER 1955

Modelflyvning

2/10. Sydsjællands Cup.
16/10. Finale i distriktskonk. for fritfl.
30/10 Københavnerstævnet.
31/12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Århus holdt sommerlejr på Vandel, men fik „Låvise“ havareret af en sølv-pilot, der fandt pladsen for lille og efter først at have sigtet på et hus fløj ind i en transportvogn. DUX'en var for så vidt færdig, men skulle have instrumenter justeret, så den nåede ikke at komme i brug, men er nu i fuld gang efter 7 års stilstand.

Aviator holdt først i august en strålende fest i lufthavnen med deltagelse af de udenlandske kadetter og svæveflyvere fra mange egne.

Birkerød har stor glæde af at skole sine elever på Kranich i stedet for SG-38, men landingerne volder besvær på den vanskelige plads. Otto Sørensen og Knud Christoffersen har købt Stamgruppens Rhönbusard og vil i vinter gøre den i tip-top-stand.

Falster har købt OY-60, en SG-38, af Køge Svæveflyveklub, som kun har få medlemmer tilbage.

Frederikshavn er skrumpet ind til to medlemmer og ligger stille.

Hvadrup flyver energisk. Et nyt medlem, der begyndte i foråret, var på Alleberg i sommer og har nu for nylig fløjet Weihe i Sverige. Biografmanden er også blevet om-skolet.

Kolding er begyndt at dyrke slæb, efter at Eli Andersens Cub er godkendt hertil.

Nakskov er skrumpet ind til 3 medlemmer og er kun aktiv i flyvelotteriet.

Holbæk er nu officielt tilsluttet og godt i gang med skoling sammen med Nykøbing Sj.

Polyteknisk Flyvegruppe endte med at holde sommerlejr på Vandel, hvor bl.a. flere medlemmer fik sølv-distance. Siden har Blom gjort sit sølv-diplom færdigt.

Ringsted har mistet sin hangarplads og må hente planerne på forskellige gårde og montere dem hver flyvedag (som mange andre klubber), men håber på bedring på en ny plads næste år.

Silkeborg har haft en fin sommer, som det fremgår af flyvedagskonkurrencen. Stamgruppe-Babyen er nu efter en overhaling taget i brug.

Stamgruppen er efter nogen tids forhandling ved at opløse sig og indgå i Birkerød Flyveklub med hangar og spil. Delfin'en tages med, men ejes af de resterende Stamgruppe-medlemmer, som vil sælge Olympi'en.

Vejle er kommet godt med i år og havde god glæde af skolen på Vandel, der gav en del medlemmer lejlighed til at få S. Klubben har købt Odense's 2 G.

Flyveråbnet kan ikke bare melde om fine resultater i konkurrencerne fra Karup og Værløse, men også Skrydstrup lader høre fra sig. Der er taget en del diplomer, og den første distanceflyvning er forsøgt. I Karup har nu også Jens Jørgensen („Ilof“) fået sølv-diplom.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15. Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



*Rolls-Royce byggede den første
propeller turbine flyvemotor.*



*En Rolls-Royce propeller turbine
motor var den første, der blev officielt godkendt
til civil-luftfart.*



*Rolls-Royce har leveret motorer til samtlige trafikmaskiner
verden over, der i dag flyver med propeller turbine motorer.*



*Enogtyve luftfartselskaber har bestilt
Rolls-Royce propeller turbine flyvemotorer.*



*De Forenede Stater
køber Rolls-Royce propeller turbine flyvemotorer.*



ROLLS-ROYCE

FLYVE MOTORER ER VERDENS FØRENDE

Der kom en mand fra det røde hav ej-sikke-lej-sikke-lade-tus...

Hvad vil den mand fra det røde hav? Det er muligt, at han virkelig kommer for at fri til en ung, blond pige, men måske nok så sandsynligt, at han har forretninger i Skandinavien. I hvert fald er det givet, at han har valgt den verdensberømte SAS-forbindelse fra Cairo, hvor han allerede på den 12 timers korte flyvetur har fået lejlighed til at møde den højt be-sjungne nordiske gæstfrihed.



SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

FLYV

28. ARGANG

— NOVEMBER 1955 —

PRIS 75 ØRE

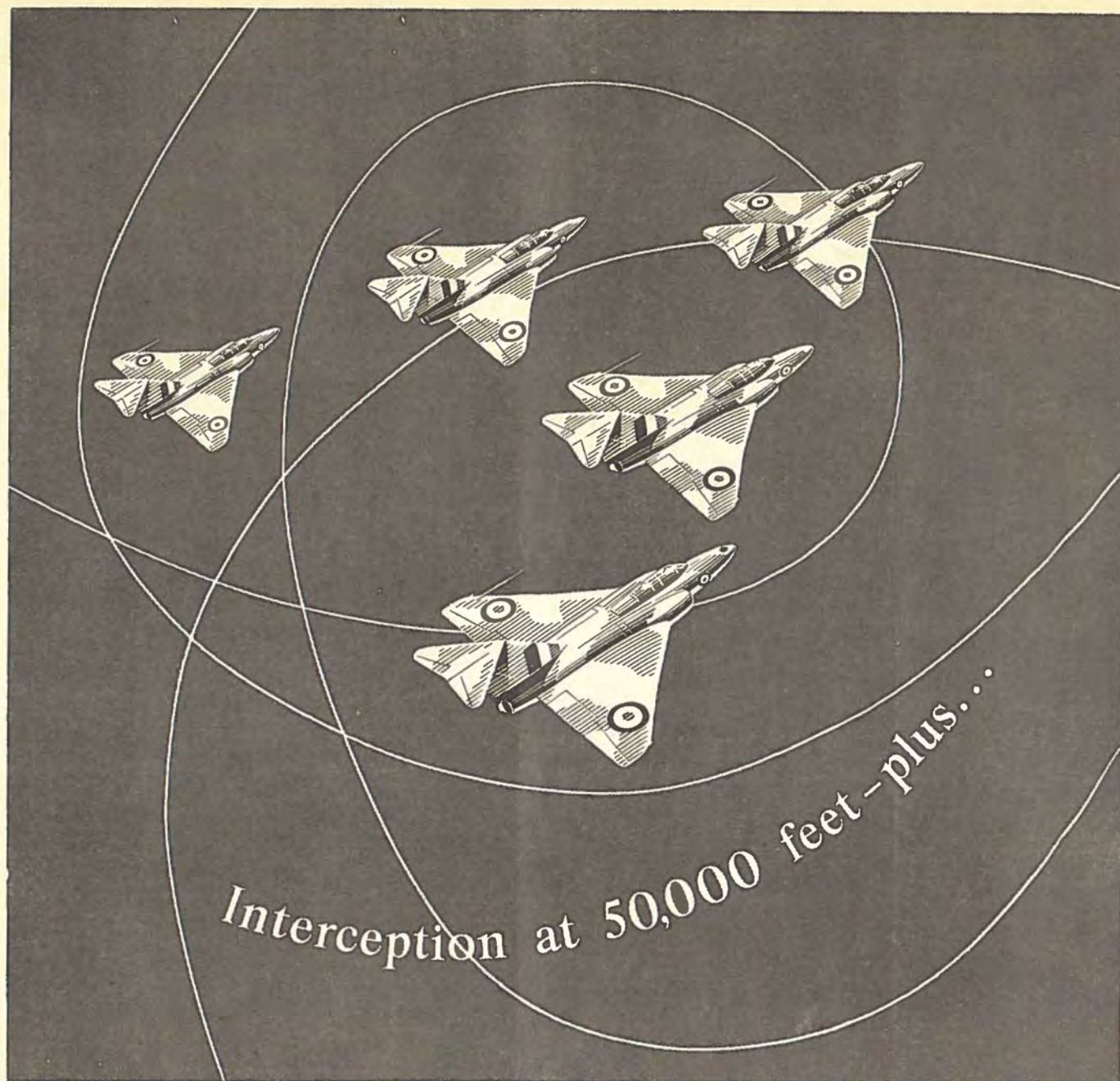


Verdensrekorden i hastighed på 1322,8 km/t indehaves nu af en North American F-100 C Super Sabre.
Den ses her forsynet med kraftig udvendig bevæbning.

11

INDHOLD:

Ellehammer-året 1956 * Rekordflyvningen Belgien—Afrika (2) *
Strong Enterprise * Farten stiger stadig * Erfaringer om mo-
dellerne ved VM * Varighedsrekorden anerkendt.



GLOSTER JAVELIN

Day or night, fair weather or foul, the Gloster Javelin is up and ready for action in a matter of minutes after take-off. Powered by twin Armstrong Siddeley Sapphires this all-weather fighter is part of Western Europe's first line of defence against high level, high speed atomic attack. The Javelin will also carry the new air-to-air guided missiles now under development. No other all-weather interceptor in production today has the development potential of the Gloster Javelin — the most advanced aircraft of its type in the world.



GLOSTER AIRCRAFT CO., LIMITED. GLOUCESTER, 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. 11

November 1955

28. årgang

Ledelse af klubber

ANDETSTEDS i dette nummer omtales, at to tidligere førende svæveflyveklubber er holdt op med at eksistere, og der gæes lidt ind på årsagerne hertil. Den væsentligste grund til, at klubber ophører — det være sig model-, svæve- eller motorflyveklubber — er, at klubberne ikke til stadighed sørger for at få nye medlemmer og at få disse uddannet.

Enhver forening må regne med en stadig afgang af medlemmer. Årsagerne hertil er talrige og forskellige efter foreningens karakter: dødsfald, flytning, svigtende interesse, økonomiske forhold, forlovelse og ægteskab og meget andet.

Klubber med mange unge medlemmer, såsom vore model- og svæveflyveklubber, mærker problemet i særlig høj grad. De unge er dels ustadige, dels kommer de i højere grad end ældre ud for omskiftelser, der fjerner dem fra klubben: uddannelse, studier, militærtjeneste, forlovelse o.s.v.

Hertil kommer også, at model- og svæveflyvning her og især i lande med statsstøtte virker som »gennemgangsløje» og »sorteringscentraler» for unge, der vil ind i flyvevåbnet eller den kommercielle flyvning.

Hvorom alting er, så er det et brændende problem for klubberne både at holde på de gamle medlemmer og skabe stadig tilgang og uddannelse af nye.

Det er slet ikke noget ringe arbejde at administrere en klub. Arbejdet må fordeles, så man ikke overbelaster enkeltpersoner og gør dem trætte af arbejdet. Det må udføres på den mest effektive måde, selv om det er fritidsarbejde.

Det må derfor hilses med glæde, at svæveflyverrådet har taget initiativ til sit første klublederkursus, der som omtalt andetsteds i bladet afholdes sidst i denne måned.

Det vil utvivlsomt vise sig gavnligt og følges af flere, og måske man også inden for model- og motorflyvningen med udbytte kan tage ideen op.

ELLEHAMMER-ÅRET 1956

KDA forbereder en række arrangementer næste år i anledning af 50-året for den første motorflyvning i Europa.

DEN 12 september 1956 er det 50 år, siden vor afdøde landsmand Jacob Christian Ellehammer foretog den første flyvning her i Europa med et motordrevet luftfartøj tungere end luften. Flyvningen blev ganske vist ikke kontrolleret af nogen international myndighed — af den simple grund, at Danmark på det tidspunkt ikke var medlem af nogen international organisation, som beskæftigede sig med noget så nyt som flyvning. Ikke desto mindre var Ellehammer i luften den 12. september 1906, og først en måned senere foretog brasilianeren Santos Dumont i Frankrig den første officielt kontrollerede flyvning.

Kongelig Dansk Aeroklub har ønsket at fejre 50-året for denne danske flyvebedrift ved at gøre hele 1956 til Ellehammer-året, idet formålet skulle være:

at fejre mindet om en dansk mands indsats på flyvningens område;

udadtil at skabe interesse for Danmark og dansk indsats samt at fastslå, at det var en dansk mand, som foretog den første flyvning i Europa;

indadtil at gøre propaganda for flyvningen i Danmark samt at søge at skaffe midler til KDA's fortsatte arbejde for flyvesporten overalt i landet.

For at koordinere KDA's planer med mulige planer fra anden side på at fejre Ellehammer-året, er der blevet nedsat en komité, bestående af:

Hs. Kgl. Højhed Prins Axel,
Formanden for KDA, direktør Hjalmar Ibsen,

Chefen for flyvevåbnet, generallojtnant

Tage Andersen,
Chefen for SAS, Region Danmark, direktør Viggo Rasmussen,

Direktøren for statens luftfartsvæsen,

G. Teisen,
Formanden for foreningen Danske Flyvere, oberstlojtnant Knud Lybye,

Chefen for Københavns lufthavn, Kastrup, Leo Sørensen,

Pressens Luftfartsmedarbejdere, redaktør Poul Westphall,

J. C. Ellehammers søn, ingeniør

Hans Ellehammer,
Pressechef i SAS, Peer Mortensen,
Generalsekretær i KDA, John Foltmann.

Følgende medlemmer af komiteen danner arbejdsudvalget: John Foltmann, Peer Mortensen og Poul Westphall.

Planerne for Ellehammer-året

Af planerne kan foreløbig oplyses:

Genopbygningen af den af Ellehammers flyvemaskiner, hvoraf der endnu eksisterer nogle rester, beroende på loftet i Ellehammers laboratorium. Denne opbygning bekostes af firmaet Dansk Esso A/S. Maskinen ophænges på Tøjhusmuseet.

Man har ansøgt direktøren for post- og telegrafvæsenet om at få fremstillet et specielt Ellehammer-frimærke.

Der skal fremstilles en brochure, udelukkende omhandlende Ellehammers indsats. Den skal trykkes på engelsk, fransk og spansk og fordeles verden over (i samarbejde med udenrigsministeriet).

Der skal søges om tilladelse til at afholde et lotteri på mindst ½ million kroner.

Såfremt forholdene gør det muligt, søges arrangeret en meget stor flyveopvisning med deltagelse af NATO-luftstyrker.

Gennem Københavns amtsråd søges at få en gade eller vej opkaldt efter Ellehammer.

Der skal tegnes og bygges modeller af Ellehammers maskiner. Der skal udsættes præmier.

Der udsættes en præmie for den første svæveflyvning fra det øvrige Danmark til Bornholm eller omvendt, samt en præmie for den første svæveflyvning fra Sjælland til Jylland.

Der skal skrives en stil om Ellehammer, og der udsættes flyverejser for de bedste stile.

Man vil søge at oprette stipendier til uddannelse af et større antal motorflyvere og svæveflyvere.

Hertil kommer endnu en række forslag — og sidst men ikke mindst: endnu flere forslag vil være meget velkomne.

★

På nuværende tidspunkt foreligger ingen nærmere detaljer for de forskellige planer; men disse vil blive meddelt, efterhånden som de kommer frem. Det vil blive tilstræbt at lægge propagandaen over hele landet, men hvorledes dette skal gøres, vides endnu ikke. Alle gode forslag fra klubbernes side — eller fra anden side — vil være velkomne.

Gs.

Rekordflyvningen Belgien-Afrika

I sidste nummer fortalte flyverløjtnant P. I. R. Andersen om første del af sin internationale rekordflyvning. Her følger resten af beretningen om turen.



Målet nået: Topsy Belfair'en i Sidi Ifni efter rekordflyvningen.

Den urolige luft, jeg første gang havde mødt over Pyrenæerne, tog til i styrke, som solen kom højere på himlen; men endnu var det intet at sammenligne med det, jeg senere skulle møde over Nordafrika. Temperaturen i cockpittet ændrede sig langsomt til en konstant og yderst behagelig varme; men det tog sin tid, før jeg gjorde det samme. Op på formiddagen lykkedes det dog at genvinde min normale førerlyst og jeg skiftede til shorts, der var det eneste skiftetøj, jeg af væghensyn kunne tillade mig at tage med, mine lange benklæder var kun et par tynde lærredsbukser. Kl. 1000 fik jeg børsandwichen halet frem, og medens jeg nød den pragtfuldeste udsigt, nogen kan tænke sig, holdt jeg breakfast.

Formiddagen gik utroligt hurtigt, og vejret var strålende. Af hensyn til en uventet, svag modvind fløj jeg så lavt som muligt over de spanske bjerge, og jeg benyttede lejligheden til at studere dette mærkelige, vilde og eventyragtige solland.

Jeg nåede Gibraltar ved ellevetiden, og som jeg kom ud over strædet, blev luften roligere. En stor tankbåd passerede samtidig, og jeg så en flok delfiner boltre sig i vandet. Kort efter var jeg i Afrika.

To trediedele af turen var nu tilbagelagt; men jeg havde stadig 6 timers flyvning foran mig. Brændstofforbruget var som ventet, min ETA god og humøret højt.

Den sidste trediedel gik ned langs den nordafrikanske vestkyst, over Tangier, Spansk Marokko og videre ned over Fransk Marokko til Ifni.

Enorm turbulens

Under hele turen over Spanien havde luften været urolig, — luftfartøjet og jeg var efterhånden blevet rystet godt sammen; men den afrikanske sol var dog alligevel i stand til at frembringe en varmeturbulens, der grænsede til det ubehagelige. Jeg var kommet ind i denne varmeturbulens næsten pludselig og havde ikke fået spændt mine skulderremme fast nok til en sådan prøve, og nu var det for sent; at løse samlespan-

det for at stramme selerne et hul ned kunne der på nuværende tidspunkt ikke være tale om. De eneste luftfartøjer, jeg mødte på hele min tur, var en Dakota, tre amerikanske Neptunes, og en Junkers 52. Tilfældigvis mødte jeg efter landingen Dakotapiloten, og til trods for at jeg faktisk kun forstod, hvad han mente, ved at følge de arm- og benbevægelser han Accompanerede sin spanske ordstrøm med, fik jeg dog det ud af det, at han med sit luftfartøj, over Fransk Marokko, havde fløjet i så urolig luftmasse, at hans maskine havde haft højdevindinger og tab på op til 600 fod i løbet af nogle få sekunder; noget han, der ellers til daglig fløj her, ikke havde været udsat for før. Så fænomenet var da heldigvis ikke en dagligdags foreteelse.

Under et kraftigt bump ramlede hovedet imod hood'en; men da jeg atter var tilbage i sædet, røg min cylinder-temperaturmåler op og viste 400° C. Da den max. tilladelige temperaturvisning er 250° C, troede jeg, at noget brændstof på en eller anden måde var blevet kastet op over motoren og forårsaget brand, jeg trak omgående gashåndtaget tilbage, satte hastigheden ned, tog mine skindhandsker på og begyndte en nedstigning fra de 6000 fod, jeg i håbet om at komme ud af turbulensområdet var kravlet op til. Temperaturen forblev omkring de 400, men der var intet brændt at lugte i cockpit'et. Jeg udvalgte mig en god stor flad strækning nær en araberfarm til at sætte luftfartøjet på, hvis det skulle blive nødvendigt; men da der tilsyneladende ikke syntes at være ild nogen steder, støttede jeg motoren lidt — så lidt mere, hvorefter jeg fortsatte flyvningen. Efter nogen tids forløb begyndte temperaturindikatoren at vibrere, og jeg var nu klar over, at det måtte være en instrumentfejl. Det viste sig ganske rigtigt senere, at nålens balancevægt var knækket af.

Ved Port Lyautey i fransk Marokko begyndte kystlinien at dreje mod vest, bort fra min kurs, og jeg fortsatte ned over Rabat og ind over den nordligste del af Sahara.

Rekorden slået!

Et kvarter over to kunne jeg se floden Oum Er Rbia, der i distance fra Chièvres var lig med den tidligere verdensrekord plus den ene procent, hvormed det var nødvendigt at overskride den. Humøret var på kogepunktet, og da jeg endelig kl. 1426 passerede floden, blev det selvfølgelig gjort på behørig vis med trommemusik, som jeg frembragte ved at slå på ekstratanken og afsyngelsen af en selvkomponeret slagsang. Jeg glædede mig til snart at kunne sende et telegram hjem med den gode Nyhed.

En lille time senere var jeg på højde med Marrakech og hurtigt nærmede jeg mig den bjergkæde, der strækker sig syd for denne by og næsten ud til kysten. Nogle af tinderne her rejser sig mere end 12.000 fod (3.600 m) op over havet. Terrainet blev mere og mere ørkenagtigt, og det grønne på kortet var ikke, som det er på vore breddegrader, skov, men blot spredte buske eller andet, der på en beskeden måde kunne representere planteverdenen.

Endelig — efter fire timer over dette uvejsomme terrain, så jeg igen havet; jeg kom ud til kysten nogle få kilometer vest for Agadir og fulgte så denne det sidste stykke. Kl. 1730 fløj jeg ind over Sidi-Ifni. Byen ligger ud til havet og har bag sig en lille bjergkæde, som en beskyttende pude mod Saharas sandmasser. En stor og bred vej, der stopper brat ved begge bygrænser, deler den i to dele og danner således et naturligt skel imellem den spanske og den arabiske part. Flyvepladsen, der ligger syd for, er stenet og hård, — storstedelen af den er begroet med lave buske og kaktusser.

Muligt at flyve længere end planlagt

Et brændstoftjek gav til resultat, at der stadig var 30 liter tilbage i tanken; dette var elleve liter mindre end beregnet og åbnede nu muligheden for at nå Cabo Juby 310 km længere fremme. Imidlertid havde det ikke for flyvningen været muligt at fremskaffe flyvekort, der dækkede området syd for 30° N.; både London, Paris og Bruxelles var blevet spurgt, men noget kort var der ikke blevet ud af det. De sidste ca. 80 km til Sidi-Ifni havde jeg brugt et 1:1.000.000 Michelin kort; og over ruten til Cabo Juby havde jeg kun et 1:3.426.400 oversigtskort. Vi havde ikke et øjeblik under forberedelserne ment, at det ville blive muligt at nå Cabo Juby, og jeg havde faktisk kun taget oversigtskortet med for at have en idé om, hvordan der så ud syd for Ifni. Men 30 liter var mere end tilstrækkeligt for Cabo Juby, så jeg fortsatte.

Den næste halve time fulgte jeg kysten sydpå; de eneste tegn på liv var et par løstgående kameler og lidt senere nogle arabere, der gjorde det ud for en lille karavane; men bortset herfra var alt hav og sand. Kortet var ikke til megen hjælp, da kystlinien på det var aftegnet som en lige linie medens den i virkeligheden var bugtet. Jeg begyndte også så småt at spekulere på, om der overhovedet var nogen flyveplads ved Cabo Juby, — måske havde der været en under krigen, og det så var grunden til, at der var afmærket en flyveplads på kortet. Efter nogen spekulationer frem og tilbage besluttede jeg at vende om. Jeg ærgrede mig over ikke at have taget i betragtning, at det var muligt at løbe motoren mere økonomisk, end flyveprøverne havde vist. Rekorden var jo allerede slået, og det ville være uforvarsomt at risikere luftfartøjet ved at flyve over ukendt terrain uden kort.

Tilbage til Sidi-Ifni

Jeg nåede Sidi-Ifni en time efter, at jeg første gang havde passeret den, fløj en gang rundt om flyvepladsen, og så en Junkers 52 gå direkte på finalen fra syd.

Kl. 1830 G.M.T. (1930 lokal tid) satte jeg hjulene, efter at have været i luften 18 timer 35 min.

Skønt flyvepladsen havde set ujævn ud fra luften, ventede jeg dog ikke, at den var dækket med så store sten.

Junkers'en, som var landet nogle minutter før mig, forårsagede, at tolderne stod og ventede; men flyveplanen fra Chièvres var endnu ikke ankommet. Det var umuligt for mig at få dem til at tro, at jeg var kommet non-stop fra Belgien i dette lille fartøj, og de prøvede at få mig til at godkende, at jeg var kommet fra Casablanca, Rabat eller Marrakech, men jeg nægtede selvfølgelig og til sidst gav de op, — gav mig en öl, — og lod mig være alene. Kort efter kom flyveplanen heldigvis og satte en stopper for uoverensstemmelserne; men mit pas og luftfartøjspapirerne beholdt de, så længe jeg blev i Ifni.

Det var ikke ret ofte, at pladsen blev besøgt af andre end de lokale maskiner, hvilket vil sige: en militær Junkers og en Hakota, der beflyver ruten mellem de Canariske øer og Casablanca. Som følge heraf forårsagede ankomsten af denne lille og lette, belgiske Belfair en mindre sensation, og at den var kommet non-stop fra sit hjemland formindskede ikke interessen. Da jeg havde klareret tolden, og da kontrollen af luftfartøjet m.h.t. rekorden var overstået, sendte jeg et telegram hjem. Efter endelig at være færdig med alle formaliteter forlod jeg flyvepladsen sammen med nogle spanske officerer, som havde inviteret mig til — så vidt jeg kunne forstå — middag.

Skønt jeg hverken var blevet vasket eller barberet siden dagen før, tilbragte jeg en dejlig aften i deres selskab, og det var med beklagelse, at jeg senere måtte sige nej tak til en invitation til at se Sidi-Ifni ved nat.

Varmen, fluerne og myggene gjorde det næsten umuligt at sove, og den søvn, jeg ellers havde lovet mig selv, blev indskrænket til et minimum. Jeg var tidligt oppe næste morgen og tilbragte formiddagen med at veksle rejsechecks. Det blev nødvendigt for tolderne at komme fra flyvepladsen til banken med mit pas, og da transaktionen var overstået, tog de det med sig igen.

Om eftermiddagen fik jeg luftfartøjet tanket, og jeg blev noget overrasket, da jeg fandt, at der kun var tre liter olie tilbage i olietanken. Jeg glædede mig over, at jeg dagen i forvejen havde bestemt mig til ikke at fortsætte de 310 km til Cabo Juby. Der var rundt regnet to timers flyvning tilbage i benzintanken, og en simpel udregning viste, at mit gennemsnitlige brændstofforbrug havde været 9,26 liter i timen, hvilket afgjort må betragtes som værende godt, når man tager i betragtning, at luftfartøjet holdt en marchhastighed på 155 km i timen.

Aftenen og det meste af natten tilbragte jeg sammen med mine spanske venner, som jeg må sige var yderst interessante værter, — jeg står i stor gæld til dem for deres venlighed.

Til Tetuan

Den følgende morgen fløj jeg til Tetuan i Spansk Marokko og gik hermed glip af en middag, hvor der ville blive serveret kamelsteg. Turen var den samme, som jeg havde fløjet to dage tidligere; men den var i modsat retning: Agadir, Marrakech, Berrechid, Rabat og Larache, — her drejede jeg bort

fra kysten mod Tetuan, hvor jeg landede efter 5 timers og 40 min. flyvning.

Da maskinen hverken har bremses eller halehjul, var det umuligt at taxi, undtagen vinden var lige imod. Flyvelederen på Tetuan var ikke særlig begejstret, da jeg stoppede motoren halvvejs nede af startbanen, hoppede ud af maskinen, løftede halen op på skulderen og således skubbede luftfartøjet op mod flyvekontrolltårnet. Han kom ud på sin motorcykel og sagde en hel del, omend jeg ikke forstod et ord af det, så dog uden tvivl ikke videre pæne ord. Da jeg forblev tavs, forsvandt han dog igen, mens han rystede på hovedet.

Et andet problem kom nu op, — jeg er ikke klar over, hvordan jeg klarede det i Sidi-Ifni, men i Tetuan fandt jeg mig selv stående med min logbog, barograf, tandbørste, pas, flyvekort, benklæder, tørklæder, fotografiapparat, som jeg havde købt i Sidi-Ifni, film o.s.v. mellem hænderne, mens jeg prøvede at få fat i en taxi til byen. Det har sikkert ikke været et kedeligt syn, men jeg fik da fat i en taxi og gav toldereren og en politimand et lift.

Det første jeg foretog mig efter at have taget et bad, var at købe en kuffert. Hotellets piccolo var et stort smil, da han så mig komme med den. Jeg tilbragte aftenen med at gå rundt i byens araberværter og kom sent i seng.

Hvil på Mallorca

Den følgende morgen startede jeg kl. 1108, — fløj over Gibraltarstrædet, — langs med den spanske østkyst og over øen Ibiza til Palma på Mallorca, hvor jeg landede kl. 1712 efter 6 timer og 04 min. flyvning. Uheldigvis var vinden her næsten vinkelret på startbanen og da effekten af roret faldt til under den af sidevinden, drejede luftfartøjet, ganske som ventet, op mod vinden, kørte ud af startbanen og, heldigvis for mig, lige op over et taxiområde, der førte op til platformen foran kontrolltårnet. På et vist tidspunkt var det nødvendigt for mig, for ikke at køre over et af startbanelysene, at give motoren lidt extra gas; men der var ingen, der kunne se, at jeg havde vanskeligheder med at styre fartøjet.

Jeg blev på Mallorca den følgende dag og nød hvert et minut. Det pragtfulde klima og den gode mad gjorde mig godt.

P.g.r.a. vanskelighederne med at lande luftfartøjet og også fordi jeg ikke havde fået vekslet mine franske rejsechecks, besluttede jeg mig til at flyve de 1250 km fra Palma til Gosselies i et stræk. Kl. 0840 var jeg igen i luften og fløj først direkte til Barcelona, derefter til Bezier i Frankrig og over de skønne sydfranske bjerge til Lyon, herfra fulgte jeg Rhonefloden næsten til Dijon, og det sidste stykke gik i lige linie til Gosselies. Vejret var, bortset fra et par byger efter at have passeret den belgiske grænse, godt hele turen. Et kvarter over seks var jeg over Gosselies, og da jeg passerede flyvepladsen, blev der liv dernede. På mindre end fem minutter havde biler og en stor skare mennesker samlet sig for enden af startbanen og efter at have fløjet to gange rundt om pladsen landede jeg, — turen havde taget 9 timer og 38 minutter, og det var næsten vindstille, da jeg satte hjulene.

Stor modtagelse

En sådan modtagelse havde jeg ikke ventet, — jeg var ikke blevet barberet siden Chièvres, og nu stod jeg her mellem alle disse mennesker og modtog lykønskninger. Nuvel, — det var herligt at være hjemme igen og dejligt at se alle de kendte ansigter og nu være i stand til at kunne dele glæden over rekorden og det alt sammen med dem.

De havde taget lige så stor en del i forberedelserne som jeg, de havde holdt sig vågne hele natten og den næste dag, da flyvningen stod på, — og havde langt ud på den følgende nat lidt uvidenhedens kvaler, medens de ventede på nyheder.

De havde forberedt min tilbagekomst, mens jeg havde nydt Afrikas og Mallorcas sol; men det var mig, der fik blomsterne. Jeg var taknemmelig og glad; men jeg står i stor gæld til dem — og i særdeleshed til mr. E. O. Tips, der har konstrueret Tipsy Belfair'en, og som betroede mig OO-TIC for rekordflyvningen.

FINI IFNI



Atter hjemme i dagliglivet: P. I. R. Andersen klar til prøveflyvning af en Hawker Hunter Mk. IV.

Why NATO

chose the

Hawker

Hunter



FIRST CHOICE FOR EUROPEAN DEFENCE. A NATO Evaluation Team of the United States Air Force, after spending six months in Europe assessing single-seat interceptors, finally chose the Hawker Hunter as the key interceptor of NATO defence. And the U.S. backed their judgement with an off-shore order for \$182,000,000. Why did they choose the Hunter? What makes the Hawker Hunter more formidable than any other fighter flying in the West today?

The first and obvious answer is that the Hunter is the most efficient fighting machine available because it is the only fighter in service carrying four 30 m/m cannon. The second factor which made the Hunter the chosen instrument for Western defence is its versatility. It can fly through the sound barrier to attack and is also good for close-ground support. It can carry rockets and guided missiles and, for increased range, extra fuel tanks... And now there is a transonic two-seater Hunter, which opens up opportunities for even wider tactical roles. Already in service with the Royal Air Force, the Hunter has also been chosen by the governments of Sweden, Denmark, Holland and Belgium.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED, KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL, ENGLAND

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

FLYVEVÅBNET

Efterårsovelsen Strong Enterprise

Af flyverløjtnant I, A. H. Dolleris

I dagene 22.—28. september 1955 afholdtes en treværsøvelse, kaldet *Strong Enterprise*, på Sjælland. Det er den største militære øvelse, der efter krigen er afholdt i Danmark. Formålet var at øve det gensidige samvirke mellem styrker fra hæren, søværnet og flyvevåbnet samt civilforsvaret under visse faser af et invasionsforsøg på Sjælland. Styrker af hjemmeværnene og den frivillige luftmeldetjeneste deltog i flere af øvelsens momenter. Desuden deltog mindre NATO-styrker fra det britiske marinekorps (The Royal Marines), faldskærmstropper fra 21. SAS Regiment (SAS = Special Air Service), 2 britiske destroyere og styrker af det britiske og det amerikanske flyvevåben med specialopgaver.

Flyvevåbnet deltog i øvelsen med samtlige operative eskadriller (dag- og natjagere af Meteor-typerne samt jagerbombere af typen F-84 Thunderjet) fordelt på de to partier:

Det orange flyvevåben udgjorde angriberluftstyrke og havde som sådan til formål at støtte landsætningen af tropper i Korsør-området samt udføre angreb på mål i Jylland og på Fyn, herunder bl.a. angreb på forsvarernes flyvepladser. Foruden de danske flyverstyrker deltog på orange parti flyvemaskiner fra RAF og USAF, ved hjælp af hvilke der blev udlagt miner og nedkastet faldskærmstropper. Mineudlægningerne blev foretaget om natten med Avro Lincoln, og herunder blev søværnets mineudkigstjeneste aktiveret for at kunne pejle nedkastningerne. Faldskærmstropperne blev nedsat fra Fairchild C-119 Packet, mens der blev foretaget nedkastning af forsyninger fra Boeing B-29. Under øvelsen var der stationeret engelske fotorekognosceringsmaskiner af typen Gloster Meteor Mk IX på flyvestation Værløse, hvorfra de foretog rekognosceringsflyvninger, såvel visuelle som foto, og angreb mod jordmål til støtte for orange parti. Endvidere blev der foretaget bombeangreb fra stor højde af English Electric Canberra fra RAF. Indsættelsen og anvendelsen af orange flyvevåbens danske styrker blev ledet af en særlig »operations centrale« i orange parti's hovedkvarter »et eller andet sted« i SV-Sjælland.

Det blå flyvevåben udgjorde forsvarerens luftstyrke og havde til opgave at deltage i forsvaret af Sjælland mod angreb af såvel amfibie- som luftbårne styrker. Endvidere skulle de blå flyverstyrker forsvare Danmark mod orange flyvevåbens angreb såvel ved nat som om dagen. Hele flyvevåbnets kontrol- og varslingsystem var indsat på blå side, men kunne af flyvesikkerhedsmæssige grunde give navigationshjælp til orange flyvevåben på anmodning fra dette. Indsættelsen og ledelsen af blå flyvevåben skete fra flyvertaktisk kommando, der hermed for første gang siden oprettelsen var i funktion under en større øvelse.

Af hensyn til risikoen ved indsættelse af styrker af begge partier i samme område blev der oprettet en særlig sektion i flyver-

taktisk kommando, Neutral Air Controllers, som havde til formål at koordinere tidspunkterne for indsættelsen, således at risikoen for sammenstød blev formindsket mest muligt.

På flugt gennem fjendtligt område

Som en særlig del af efterårsovelsen afholdtes i dagene 20.—25. september 1955 en undvigelsesøvelse under navnet EVASION ENTERPRISE.

Formålet med undvigelsesøvelser, hvoraf flyvevåbnet tidligere har afholdt flere, men af kortere varighed, er at træne piloter og navigatører i at forcere et terrain, der holdes af fjendtlige styrker, idet det forudsættes, at deltagerne har været nødsaget til at forlade deres luftfartøj. De tidligere afholdte øvelser har ikke været over 24 timer, og det har heller ikke været muligt at mobilisere så mange »fjender«, som tilfældet var udførte denne øvelse.

I alt deltog 42 danske piloter og navigatører, og det var tanken, at 10 norske piloter skulle have været med, men de måtte desværre melde afbud på grund af deres eget øvelsesprogram. Øvelsesholdtagerne blev »sat ud« langs øst-siden af Sjælland under foregivelse af at være sprunget med skærm og skulle i løbet af 5 dage forsøge at nå frem til orange styrker, med modetested i Korsør, idet de dog ikke måtte overskride »fronten« (d.v.s. en linie stik syd for Sorø) før den 25. Hvis de undervejs blev antastet af folk fra politi, hjemmeværn eller blå styrker, var de at betragte som »anholdte«, men skulle alligevel fortsætte. Hver »undviger« skulle bære flyvedragt og havde fået udleveret en »Escape and Evasion Kit« (en særlig pose indeholdende specielt udstyr, proviant m.v. — efter indvundne erfaringer fra bl.a. RAF) samt 2 kroner.

Øvelsen var en meget hård prøve for deltagerne, men dette er også en forudsætning for, at øvelser af denne art kan indbringe værdifulde erfaringer. Civilbefolkningen såvel som hjemmeværn og politi var særdeles aktive i bestræbelserne for at hindre de »fjendtlige« piloter i at nå frem til egne linier. Kun fem nåede frem uden anholdelse. Øvelsens resultat og de indhøstede erfaringer vil danne grundlaget for fremtidige øvelser, hvor man fra flyvevåbnets side vil sætte ind på at gennemføre et samarbejde med det norske flyvevåben med udvekslinger af øvelsesholdtagere.

Udnævnelser m.m.

Kaptajn uden for nummer P. Søby er genindtrådt i nummer som kaptajn i flyvevåbnet.

Løjtnant af res. i fodf. M. M. Bak-Jensen ved 3. reg. forsatte til flyvevåbnet med aldersorden umiddelbart efter fltn 2. af rec. B. A. Nielsen.

Efter nævnte befalingsmænd, der har bestået afgangsprøven fra flyvevåbnets reserveofficersskole, flyverløjtnantkursus 1955-I, er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. gr. af res. fra den 30/7 at regne: sergent E. Parbøl, oversgt. J. H. Green, sergenterne J. Pedersen, T. S. Skoffler, B. Christensen, J. Jørgensen, O. Rothmann, O. B. Jensen og G. B. R. Jensen.

Oberst uden for nummer i flyvevåbnet T. P. A. Ørum afskediges efter ansøgning på grund af svagelighed i nåde af krigstjenesten med pension fra udgangen af september 1955 at regne.

Oberstløjtnant H. Valentin er med udgangen af september fratrådt som chef for flyvevåbnets officeresskole og flyvevåbnets



Øverst en Armstrong Whitworth Meteor 11.
Derunder en Fairchild C-119 Packet.

fenriksskole og er ansat som chef for flyverstabens personelafdeling.

Oberstløjtnant P. N. Brandt-Møller, chef for flyverstabens materielafdeling, er fra 1/10 1955 ansat som chef for flyvevåbnets officeresskole og flyvevåbnets fenriksskole.

Kaptajn løjtnant C. F. Lous, ved flyvevåbnets officeresskole, er fra 1/10 udnævnt til kaptajn.

Flyverløjtnanterne af specialgruppen S. C. S. Lang, L. V. Larsen, K. H. Bæk og K. J. H. Kjeldsen udnævnes til kaptajn løjtnanter af specialgruppen.

Overfenrikkerne H. D. B. Nielsen, L. P. G. Jakobsen, T. W. S. Andersen og H. V. Hansen udnævnes til flyverløjtnanter af specialgruppen.

Oberst H. J. Pagh, chef for flyverstabens personelafdeling, er fratrådt nævnte stilling og ansat som stabschef ved flyverkommandoen.

Oberstløjtnant H. Christensen er fra 1/10 1955 at regne ansat som chef for flyverstabens materielafdeling.

Kaptajn løjtnant E. Borreby er afgået fra flyverstaben fra 20/9 1955 at regne. Kaptajn løjtnant A. Petersen ved 6. flbss. ansættes ved flyverstaben.

Efternævnte fenriker i flyvevåbnet udnævnes til overfenriker fra den 1/12 1955: C. Larsen, E. Holst-Jensen, N. C. Andersen, T. S. Søndergaard og H. B. Jonsson.

Efternævnte befalingsmænd i flyvevåbnet udnævnes til flyverløjtnanter af 2. gr. af res. fra den 28/9 1955: Sergenterne B. Nielsen, C. B. Davidsen og K. T. Jørgensen, oversergenterne H. C. E. F. Ahlefeldt-Laurvigsen og A. Hansen samt sergenterne P. K. Hansen, P. A. Sonniks, A. M. Ludvigsen, H. Ernst, A. V. Amstrup, B. L. H. Petersen, V. Aa. Jacobsen, E. K. Jensen, A. H. Hylting, C. Jørgensen, L. B. Olsen, H. Hansen, T. P. Havmøller, T. H. Jessen, B. Hjortholm, A. M. Rasmussen, J. V. Jensen, H. H. Hansen, B. E. Jensen, H. C. Lassen, J. Kroll, E. R. Jacobsen, J. Junge, H. Hjorth, L. Nielsen og J. E. S. Nielsen.

Flyveulykken ved Glumsø

Under NATO-øvelsen »Strong Enterprise« fløj en Republic F-84 Thunderjet fra det danske flyvevåben under et lavangreb i jorden i Træløse ved Glumsø. Piloten, den 21-årige flyverløjtnant Per Bloch fra Virum blev dræbt på stedet.

FARTEN STIGER STADIG

Amerikanerne sætter den første officielle overlydsrekord og opnår betydelige hastighedsforøgelser i lydområdet ved ny aerodynamisk formgivning.

DER foreligger nu nærmere oplysninger om den i sidste nummer nævnte nye hastighedsrekord, som amerikanerne har anmeldt til FAI. Det var den 20. august, at oberst *Horace A. Hanes* med en North American F-100C Super-Sabre opnåede en gennemsnitsfart på 1322,8 km/t.

Det var i 1954, at hastighedsrekorden blev presset fra 1184 til 1211 og 1215 km/t, altså til tæt under lydhastigheden. De 1215 blev fløjet med en YF-100A med Pratt & Whitney J-57 motor.

Når rekorden nu pludselig med et spring ryger over 100 km/t op, må det siges, at de to præstationer ikke direkte kan sammenlignes. De gamle rekorder er alle sat i ganske lav højde, lige over jorden. Men da mange maskiner er indrettet på at yde deres bedste i stor højde, tillader FAI nu også rekorder sat der. Og Hanes fløj sin rekord i ca. 12 km højde over en bane på 18 km over Mojave ørkenen. Det blæste ca. 80 km/h, hvilket ses af, at hastigheden mod vinden var ca. 1240 og med vinden næsten 1400 km/t.

I den pågældende højde svarer hastigheden til et machtal på ca. 1.25, altså hele 25 % over lydhastigheden. Og hermed har amerikanerne altså røbet hastigheden på deres vigtigste første-linje-jager.

En væsentlig årsag til den opnåede hastighed må antagelig søges i Pratt & Whitney-motorens efterbrænder. Mens englænderne stadig må siges at være førende m. h.t. selve jetmotorerne og kan sælge licensrettigheder til USA, så har amerikanerne

et forspring m.h.t. efterbrænderen, hvad man ser af, at Bristol har købt licens på den amerikanske Solar-efterbrænder.

Men iøvrigt er det ikke bare med brutal motorkraft, at flere og flere amerikanske maskiner udfører overlydshastigheder under vandret flyvning. Amerikanerne har også være hurtige til at udnytte nye aerodynamiske erfaringer fra lydområdet.

Det ser man af en hel del omtale i den sidste tid i fagpressen om den såkaldte »areal-regel«. Den siger, at en flyvemaskines totale tværsnitsareal på ethvert punkt langs kroppen skal svare til tværsnitsarealet på et ideelt formet omdrejningslegeme.

Ved anvendelse af denne regel har flere typer fået en udpræget »hvepsetaljes«, dels ved at gøre kroppen slankere på midten, til ved anbringelse af udvækster foran eller bag på kroppen. Det ses bl.a. på Convair F-102 (se typenyt nr. 8 side 161), men også på typer som Grumman F-11F-1 og Chance Vought F-8U-1.

Resultaterne er hastighedsforøgelser på helt op til 25 %. Convair F-102 kunne ikke overskride lydhastigheden i sin første form, men gør det nu glad og gerne med samme motor under vandret flyvning.

Ideen er ikke udelukkende amerikansk, men stammer fra engelsk og tildels også tysk forskning, og den har særlig betydning ved de typer, som nu kommer frem, og som skal have hastigheder lidt over lydhastigheden. For den næste generation med hastigheder på op mod to gange lydhastigheden, vil den nok spille en mindre rolle.

Lufttrafikkens behov

Skal der bruges 2700 nye trafikluftfartøjer i løbet af otte år?

Peter Masefield, som indtil fornylig var direktør i BEA, men som nu er blevet knyttet til Bristol fabrikkerne, har i et foredrag fortalt, at luftfartselskaberne verden over havde behov for ca. 2700 nye flyvemaskiner og helikoptere i den otte-årige periode 1958—66. Han regnede med, at der skulle bruges 300 jetdrevne flyvemaskiner med ialt 1200 motorer og 1300 turbinedrevne luftfartøjer med ialt 5200 motorer. De resterende 1100 trafikluftfartøjer ville omfatte 600 mindre firemotorede, turbinedrevne DC-3 erstatninger og 500 fleremotorede helikoptere. De syv typer, som han mente, der ville blive brug for, var følgende:

1. *Jetdrevne „Blå Bånd“*. En prestige-type til lange distancer, udstyret med reaktionsmotorer for nonstop transkontinentale og transatlantiske ruter. Marchfart ca. 800 km/t, indrettet til 100 passagerer og med en fuldvægt på ca. 160.000 kg. Der skulde være et marked for 200. Eneste mulige typer i øjeblikket er Boeing 707 og Douglas DC-8.

2. *Langtrækkende turbinedrevne*. Til samme nonstop trafik som den reaktionsdrevne type, men 160 km/t langsommere og 20 % billigere. Fuldvægt ca. 82.000 kg, 100 passagerer. Markedsbehov: 400. Disponible typer: Bristol Britannia og turbine-versionen af Lockheed 1640.

3. *Mellemstore jetdrevne*. Med 3200 km nonstop rækkevidde, 70 passagerer, 800 km/t, fuldvægt ca. 68.000 kg. Der er marked for 100. De Havilland Comet IV er den eneste eksisterende type i denne klasse.

4. *Mellemstore turbinedrevne*. Et transportluftfartøj til arbejdsbrug; 70—90 passagerer, marchfart 640 km/t eller mere, fuldvægt 45.000 kg. Marked for 500. Her konkurrerer Lockheed Electra og en Viscount efterfølger.

5. *Mindre/mellemstor turbinedrevet type*. Fuldvægt ca. 30.000 kg, medførende 50—60 passagerer, marchfart 560 km/t. Der er behov for 400. Viscount Major er i øjeblikket den eneste type i denne klasse.

6. *Tilbringer-luftfartøj*. En lille, billig, firemotoret type i stedet for DC-3'en, udstyret med 600—700 hk turbinemotorer, marchfart 450 km/t, indrettet til 30 passagerer. Der er marked for 600. Der eksisterer i øjeblikket ingen type af denne kategori.

7. *Helikoptere*. En stor, fleremotoret type til 50 passagerer, 250 km/t marchfart, 400 km rækkevidde. To eller fire turbinemotorer med mindst 6000 hk. Fuldvægt ca. 27.000 kg. Der er behov for 500.

★

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup 1 september

Ank. passagerer	21.283
Afg. passagerer	21.993
Ialt	43.276
Transitpassagerer 2×20.266	40.532
Andre passagerer	3.955
Total	87.763

Stigning i forhold til 1954 18,7 %
Antal starter og landinger 4.969, heraf i lufttrafik 3.111 (1954: 4.996 og 2.042).

★

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avispostkontoret.



Her ses ændringen af kropform på Convair F-102 som følge af arealreglen. Til venstre prototypen YF-102 med den gamle krop og til højre altvejs-jageren F-102A med helt ændret krop.



Gilroy's kortnåsedede svævemodel.



Australleren Baker med sin wakefield.



Gaster med sin gasmotormodel.

Erfaringer om modellerne ved VM

Svævemodellerne

DET er efter min mening vanskeligt at sige, hvordan den ideelle A2 model skal se ud. Væsentligt forskellige modeller blev placeret med få sekunders forskel. Et godt eksempel er Lindners vindermodel i sammenligning med englænderen Gilroy's model, der blev nr. 2. Lindner brugte omtrent samme type som sidste år, den eneste forskel var tilsyneladende, at modellen i stedet for en finne foran havde fået en dybere forkrop. Gilroy's model var en typisk engelsk blæsevejrmodel og af den type, der ikke kræver meget arbejde. Kroppen var en kortnåset kassekrop af simpel konstruktion. Planet var rektangulært med delt v-form, korde ca. 17 cm og forsynet med et af mine flapprofiler, let modificeret, omtrent af samme type som i Hans Hansens VM-model fra 1953.

I stille vejr er der ingen tvivl om, at Lindners model er den bedste; men bare der er nogen vind og termik, bliver den mere stabile engelske model meget lettere at have med at gøre. De lange pinde uden forkrop, som man stadigvæk ser herhjemme, var der ikke mange af i år. Kroppene var dog gennemgående længere, end vi bruger, ca. 130—140 cm, enten opbyggede kassekroppe eller massive eller udhulede balsakroppe. De længere kroppe skyldes sikkert, at hovedparten af de europæiske modeller er bygget til at flyve i bedre vejr, end vi er vant til. Den lange krop giver jo bedre længdestabilitet, når der trimmes omkring stallegrænsen.

Efter at vi er gået over til at flyve med 50 m line, har kravene til modellerne ændret sig noget. Det er nødvendigt at få modellen helt i tophøjde for at få fat i termikken og komme fri af den urolige luft lige over jorden. Det, der afgør placeringerne ved konkurrencerne i dag, er ikke så meget glideegenskaberne, men snarere om man kommer i opvind eller nedvind. Det gælder derfor om at bygge en model, der er absolut højstartssikker; den må kunne trække linen helt ud og alligevel koble let. Startegenskaberne kan forbedres ved at gøre forkroppen noget dybere, ca. 6—7 cm, benytte en krop med 105—120 cm længde og ikke lave finnen større, end det er nødvendigt for stabiliteten.

Nye lande var i år Argentina, Mexico, Irland samt Tjekkosllovakiet, som vel nok var det land, som havde gjort mest ud af forberedelserne. De tjekkiske deltagere fortalte, at de havde været igennem mange udtageskonkurrencer, og før VM havde de været i træningslejr.

Gasmotormodellerne

AT lande som USA og England havde folk, som kunne flyve godt med gasmotormodeller, var vi klar over; men at de var så skrappe, det overraskede. Bl.a. havde alle 4 englændere efter 2. periode 360 sek., og efter 4. periode havde to af dem 4 max. Kun ved et uheld fik England ikke to mand med ved omflyvningen. Dog, den ene var nok til at vinde også individuelt.

Michael Gaster vandt med 5 max. og en omflyvning på knap 5 min. Hans model var virkelig lavet færdig. En ikke alt for stor maskine, men med et stig så fantastisk. Den nåede vel ca. 150 m på sine 14 sek. motorløbetid. Og svæve kunne den også. Motoren var en Oliver Tiger med kuglelejer; men en ED racer kan udmærket være med, det viste P. Buskell.

Hvad motoren angår, kan det være lige meget, om man bruger diesel- eller gløderørsmotor. Der kan med begge typer nåes en højde på ca. 125—150 m.

Ud af erfaringerne ved VM kan vi danne os en fin lille ønskemodel:

Motoren en 2.5 cm³ (blot udenlandsk), f.eks. ED. Webra eller Oliver Tiger. Timer'en en mekanisk — vacuum eller slange-timer duer ikke (ikke sikker i længden). Selve modellen på ca. 30—35 dm². Planet skal have delt v-form, ikke for stor spændvidde, men en god stor korde. Haleplanet skal være ca. en trediedel af planarealet. Kroppen solidt bygget i balsa, højeste vægt ca. 250 gram.

Man skal bygge både let og stærkt. Planets profil ikke for tykt, men heller ikke for hvælvet. Haleplanprofil alm. overside og flad underside. Modellen skal stige næsten lodret hele tiden og i ret små spiraler, så den hurtigt retter ud af stiget. Den skal svæve som den bedste A2, og man er sikker på 4—5 minutters flyvetid.

Hans Fr. Nielsen.

At gøre ligeså meget ud af forberedelserne til VM, som tjekkerne havde gjort, behøver vi måske ikke; men det bliver dog nødvendigt for os at bygge flere modeller og få dem bedre gennemprøvet. Vore modeller er som regel for nye og tåler ikke den lange transport. Vi må gå over til at bygge planer, der kan skilles ad. Og det er ikke kun modellerne man skal tænke på. For at klare en konkurrence, der varer 10 timer, er det nødvendigt at bringe sig selv i tip-top fysisk træning!

Børge Hansen.

Gummimodellerne

VINDEREN, tyskeren Sämman, anvendte en ret normal model med ca. 130 cm lang, balsabeklædt krop. Planet var trapezformet med enkel v-form, motoren 12 strenge 1 × 6 mm Dunlop, trækkende en 50 cm fældbar propel.

Nr. 2, svenskeren Håkansson, var lidt mere usædvanlig, idet han brugte to motorer, forbundet med krax (tandhjul). Hver motor bestod af et antal tynde Dunlop-strenge, svarende til 11 str. 1 × 6 mm. Propellen var en ca. 45 cm friløbspropel med ret stor stigning (60—65 cm). Selve modellen var ret almindelig, 120 cm balsabeklædt krop, rektangulært plan med enkel, ikke særlig stor v-form.

De øvrige på det vindende svenske hold brugte også motorer svarende til 11 × 1 × 6, men uden krax og med fældbare propeller, og meget tynde 130—140 cm lange balsabeklædte kroppe. Det skal nævnes, at af holdets tilsammen 20 starter var de 17 max.-starter, så det var ikke ufortjent de vandt.

Det tyske hold, der blev nr. 2, brugte alle alle modeller meget lig Sämman's.

Amerikanerne brugte, med undtagelse af een, langkroppede modeller (140—150 cm), mens italienerne og englænderne gennemgående brugte »gammeldags« kortkroppede modeller (100—105 cm).

Australleren Baker havde en ret interessant model med længeløbende motor: 13 strenge Pirelli og propel ca. 65 cm, enbladet, fældbar. Modellen »luskede« opad i ca. 100 sek., mens de fleste nu bruger 60 sek. motortid. Den havde lidt besvær med jordstarten; men i helt stille vejr er den ganske givet effektiv.

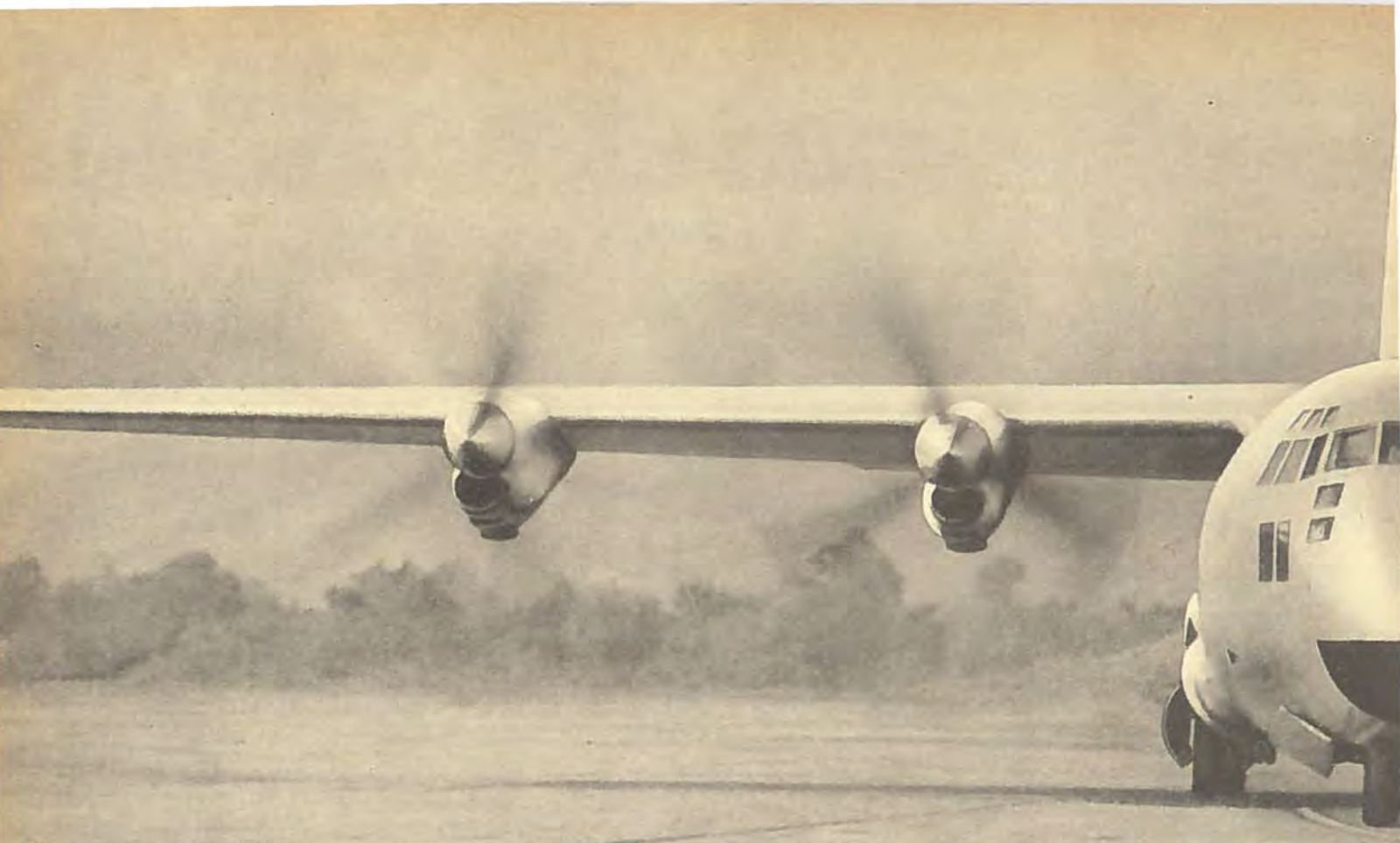
Vore modeller var ikke meget ringere end de fleste andre dernede, derimod manglede vi måske lidt m.h.t. udnyttelsen af motorerne.

Widell, der placerede sig fint som nr. 8-9, var kun 8 sek. fra at komme med i omflyvningen. Hans model er med balsabeklædt, 115 cm lang krop, lige plan med ellipseører, 113 cm spv., areal 14.3 dm², profil NACA 6409. Haleplanet ellipseformet med 50 cm spv., 4.5 dm² areal, profil 7 % tykt med let hvælvet underside. Motoren er 12 str. Pirelli på en 52 × 65 cm fældbar propel.

Fældbar propel blev anvendt af de fleste, der var kun ganske få med friløbs- og kantstillede propeller.

Vi blev nr. 8 i hold af 19 lande, hvilket vi vist godt kan være tilfredse med i betragtning af, at det er første gang, vi har stillet med fuldt hold.

Erik Knudsen.



TAKTISK LUFT-MOBILITET. Personnellets og materiellets mobilitet er et vitalt problem i den nye atom-alder. Derfor har US Air Force brug for et hurtigt, lavtbygget kamp- og transportfly, som kan benytte selv korte, improviserede startbaner. Den nye C-130 Hercules med turbinemotorer (Allison T-56) opfylder disse krav. Den er nu i produktion hos Lockheed's Georgia Division, Marietta, Georgia, USA.

Lockheed's nye turbinedrevne luftfartøj transporterer flere personer og mere gods længere, hurtigere og billigere

STYRKEPRØVE. For at bevise, at selv de mest moderne turbinemotorer kan anvendes på eksisterende stel, konstrueret til stempelmotorer, valgte marinen og luftvåbnet Super Constellation (forinden). Resultat: disse Super Constellation er verdens hurtigste flyvemaskiner, og de anvendes nu af US' væbnede styrker. Lockheed er førende indenfor turbinemotor-industrien. Se f. eks. den nye Lockheed Electra trafikflyvemaskine, som er udstyret med disse moderne motorer. American Airlines har allerede bestilt et antal af disse moderne luftlinere, der lover hastigheder op til 160 km/t hurtigere end de ruteflyvemaskiner, der anvendes idag, foruden en forbløffende god driftsøkonomi for luftfartselskaberne. Electra vil byde de rejsende verden over på kortere rejsetider og en mere støjfri komfort. Lockheed's enorme erfaring med turbinedrevne flyvemaskiner vil muliggøre produktion på rekordtid.



Den mægtige kamp- og transportflyvemaskine, som er vist ovenfor, USAF C-130 Hercules, er endnu et Lockheed bidrag til jet-alderens lufttransport. Disse nye turbinemotor-drevne transportluftfartøjer ruller ud fra Amerikas første produktionsbånd for turbinedrevne flyvemaskiner i Lockheed fabrikernes Georgia Division - regerings-flyvemaskinefabrik nr. 6 i Marietta, Georgia, U.S.A.

Det er Amerikas første turbinedrevne transportflyvemaskine. Hercules er ikke alene yderst hurtig, men kan også flyve større afstande, medførende flere personer eller mere last - og er mere økonomisk end nogen anden transportflyvemaskine.

Hercules' ensstående konstruktion - med kroppen så nær ved jorden - hurtiggør lastning og losning af fragt og personel. Den bevirker, at en truck direkte kan laste og losse gennem luftfartøjets sidedøre. En stor rampe ved agterdøren gør det i virkeligheden muligt for køretøjer selv at køre ombord.

Økonomien hos Hercules vil sikkert skabe en vældig stigning i luftfragt for fremtiden. Arbejdet bliver lettere, og der spares tid og omkostninger.

Hercules' nye søster-luftfartøj er Lockheed's turbinedrevne Electra, en fuldstændig ny passagerflyvemaskine, som nu er i produktion. Det førende luftfartselskab i Amerika - American Airlines - har allerede bestilt 35 Electra, og leveringen begynder i 1957.



JAGERFORSVAR. (Til højre) Denne kondensationsstribe er et fænomen, forårsaget af stor fart i stor højde – et symbol på U.S. Air Force's nye F-104 jager, en Lockheed forsvarsjager med overlydsfart, altfor hemmelig til at fotograferes.

Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION

California Division, Burbank, Calif., U.S.A.
Georgia Division, Marietta, Ga., U.S.A.
Missile Systems Division, Van Nuys, Calif., U.S.A.
Lockheed Air Terminal, Burbank, U.S.A.
Lockheed Aircraft Service, Burbank, U.S.A.

LOOK TO LOCKHEED FOR
LEADERSHIP

JET-TRÆNING. Hangarskibenes jet-jagere kræver fremragende dygtige piloter, og for at kunne træne dem havde U.S. marine brug for verdens bedste jet-træner. Den nye T2V-1, som er marinens første jet-træner til brug ombord på hangarskibe (se billedet forneden), er resultatet af et snævert samarbejde mellem marinen og Lockheed. Den kan flyve ca. 960 km/t og kan lande med en fart på under 160 km/t. Bedre udsyn og et højere haleparti, som giver større manøvreegenskaber, er nye, ekstra fordele.



TIDLIG OPDAGELSE AF FJENDEN. Ligesom man klatrer op på et bjerg for at få bedre udsigt, således går marinen og flyvevåbnet tilvejs med radarstationer indbygget i Super Constellations – langtrækkende flyvemaskiner, som er i stand til at medføre tonsvis af 360° radarmateriel. Resultatet: flere timers tidligere varsling. Forneden: Marinemandskab i Pearl Harbor opstillet til inspektion foran deres »tidligt varslende Super Constellations«.



KYSTBEVOGTVING. U.S. Navy og Lockheed har uafbrudt forbedret Neptune patrulje-bomber (P2V) til brug for beskyttelse af kysten mod angreb fra u-både eller fra luften. Foruden at have stor flyvefart og lang rækkevidde er dette luftfartøj (vist nedenfor) typisk for Lockheed's førerskab med hensyn til anvendelsen af elektroniske installationer i flyvemaskiner.



BØGER

„Gas Turbines and Jet Propulsion“, af Geoffrey Smith, M. B. E. Revideret og udgivet af F. C. Sheffield. Udgivet for „Flight“ af Iliffe & Sons. Ltd., London, den 26. august 1955. 412 sider, 340 ill. pris: 35 sh.

„Gas Turbines and Jet Propulsion“, som nu foreligger i sjette udgave, har i almindelighed været anerkendt som standardværket indenfor sit felt, lige siden den så dagens lys for første gang som en lille bog i 1942. På det tidspunkt blev reaktionsfremdriften betragtet med nogen skepsis, bortset fra anvendelsen i enkelte militære flyvemaskinetyper, selv om der i al hemmelighed blev arbejdet for fuld kraft på at føre denne nye udvikling videre. Efterhånden som bogen udkom i nye udgaver, føjedes alt det nye til, og den foreliggende sjette udgave rummer alle de problemer, der vedrører vore dages reaktions- og turbinemotorer.

Bogen forklarer først de almindelige principper for reaktionsdrift samt dennes historie, og derefter går den over til at behandle de vigtigste tekniske problemer, såsom konstruktion, ydelse, brændstof og vedligeholdelse. Der er forklaret de forskellige typer af britiske, amerikanske, canadiske og europæiske reaktions- og turbinemotorer, som eksisterer eller er under udvikling, og bogens sidste kapitler fortæller om anvendelsen i helikoptere samt om raketter. Endelig fortæller den kortfattet om anvendelse af gasturbiner i vejgående køretøjer, lokomotiver, kraftstatiner, skibe m. v.

Engelsk-Dansk Teknisk Ordbog af Allan Warrern. J. Fr. Clausens Forlag. 314 sider. Pris kr. 38.50.

Det er anden udgave af „Engelsk-Dansk Teknisk Ordbog“, som nu fremtræder i stærkt øget skikkelse, idet sideantallet er udvidet til det dobbelte og nu indeholder mere end 30.000 opslagsord. Og det kan uden overdrivelse siges, at det er en bog, som er tiltrængt, fordi læsning af de mange udenlandske tidsskrifter med deres mange helt nye ord kræver et hjælpemiddel.

„Engelsk-Dansk Teknisk Ordbog“ omfatter både de daglige og de mere formelle tekniske betegnelser indenfor handel, søfart og industri. Men — hvad der er endnu vigtigere for FLYV's læsere er dette, at den foreliggende udgave indgående har behandlet en mængde af de ord, som knytter sig til automobiler, flyvemaskineindustrien, radio, fjernsyn, radionavigation og reaktionsdrift m. m. Endvidere er der medtaget en række kemiske betegnelser.

De fire vinde“ af David Beaty. Gyldendals forlag. Kr. 18.00.

„De fire vinde“ er en roman om lufttrafikens mænd, og forfatteren kender sit stof. Han, der er født på Ceylon, men har gået i en engelsk skole og studeret ved Oxford, meldte sig ved krigsudbruddet i 1939 til RAF. Skønt han mødte uden særlige forudsætninger for at blive flyver, lykkedes det ham at hævde sig på en særdeles smuk måde. Han blev bl.a. dekoreret med Distinguished Flying Cross.

Efter krigen blev David Beaty pilot i et civil luftfartsselskab. Samtidig dyrkede han skribentvirksomheden, og han stod tilsidst overfor at skulle vælge mellem flyvning og forfatterskab. Han valgte det sidste, og nu foreligger altså hans roman „De fire vinde“. Romanen fortæller om besættningen på de store transatlantiske luftlinjer — og om de kvinder, som venter på dem på landjorden. Romanens hovedperson, chefpiloten Mark Kelston, hvis ægteskab er mindre godt, forelsker sig under et ophold på Azorerne heftigt i en tjekkisk flygtningepige — og så har vi konflikten.

Grundregler for flyvning i bjergene

En af vore deltagere i Schweiz-rundflyvningen hjembragte følgende gyldne regler, som han tilegnede sig hos en ekspert, inden han startede bjergflyvning:

1. Mindst 300 m til jorden — både lodret og vandret.
2. Mindst 500 m højde over jorden i et pas, før man flyver ind i det.
3. Indgang i passet foretages ved anflyvning fra siden påfulgt af et sving ind i passet. Så kan man nå at vige ud, hvis faldvinde tvinger en ned.
4. Man må kun flyve over et pas, hvis man har sigt nedad på den anden side. Ellers risikerer man at blive klemmt inde, hvis det lukker bagude.
5. Den nødvendige flyvehøjde i passet skal være opnået, inden man flyver ind i dette.
6. Under flyvning i selve passet må man ikke ligge i stigning med deraf følgende nedsat hastighed, men skal helst flyve med næsen en lille smule nedad.
7. Tag Dem i agt for Föhnvinden, en søndenvind, der især er farlig i syd-nordgående dale som Rhindalen, Reusdalen og Linth-dalen. Den har mistet sin fugtighed ved at gå over bjergene, styrter sig med voldsom fart gennem disse dale og er ubehagelig at flyve i.

Uddrag af NOTAM-DANMARK

Meddelelse vedrørende Proctor III OY-ACN's havari ved Alborg den 28. august 1955

Denne alvorlige ulykke, som medførte såvel pilotens som passagerens død, giver luftfartsdirektoratet anledning til følgende

bemærkninger, der er baseret på den foretagne undersøgelse og de af en række vidner afgivne udsagn.

Piloten var startet fra Alborg lufthavn for at flyve til Kastrup. Inden han satte kursen mod Kastrup, har han imidlertid udført en serie kunstflyvningsmanøvrer bestående af loop og stall-turns. De afgivne vidneudsagn tyder på, at disse manøvrer er blevet udført i ret lav højde, formentlig mellem 150 og 400 m.

Efter udførelsen af de nævnte manøvrer har piloten bragt luftfartøjet i en kraftig stigning, enten for at komme op i den marchhøjde, som han agtede at flyve i til Kastrup, eller for at vinde højde for udførelse af yderligere kunstflyvningsmanøvrer. Under denne kraftige stigning er luftfartøjets hastighed blevet reduceret så meget, at dets stallingsgrænse, der ligger på ca. 96 km/t, er nået. Luftfartøjet har derfor „tabt venstre vinge“ og er med fuld motor gået ind i et venstre spin. I forsøget på at bringe luftfartøjet ud af spin'et har piloten derefter trukket gashåndtaget tilbage og har formentlig rokket med side- og højderor, men dette har kun bevirket, at spin'et blev noget fladere, og med en krænkning på ca. 30° har luftfartøjet derefter ramt vandfladen og fjordbunden.

At luftfartøjet gik i spin, skyldes antagelig, at piloten har overvurderet den pågældende luftfartøjstypes præstationer, hvorved bemærkes, at spin og kunstflyvning ifølge luftfartøjets luftdygtighedsbevis ikke var tilladt.

Den lave flyvehøjde har været en medvirkende årsag til ulykken, idet piloten, såfremt han havde udført kunstflyvningsmanøvrerne i den i lufttrafikreglerne § 3.1.5.2 fastsatte minimumsflyvehøjde af 600 m, ville have haft en chance for at bringe luftfartøjet ud af spin'et.

Man skal på den givne anledning indskærpe, at det er forbudt og farligt at udføre kunstflyvning med luftfartøjer, der ikke i henhold til luftdygtighedsbeviset er godkendt dertil.

Paul Brickhill:

HIMMELHUNDEN



Douglas Bader svinger benet ind i cockpit'et på sin maskine.

Bogen om Douglas Bader, der trods to kunstige ben blev den berømteste krigsflyver i den 2. verdenskrig.

En enestående — og sandfærdig — historie om en mand, der som 20-årig styrter ned og mister sine ben, men trods dette får en strålende karriere og præsterede luftsejre i krigen, som ingen anden kunne opvise magen til.

336 s., mange interessante billeder: 19,75.

Dette er historien om en flyver — et mandfolk.

— Det er en bog for Dem. —

Bestil den, inden det bliver for sent.

Knud Rasmussen
BOGHANDEL

Vesterbrogade 60 · København V.
C. 3955 · 2755 · Giro 27529

Danmarks eneste boghandel med specialafdeling for bøger og tidsskrifter om flyvning.

Bøger sendes overalt.

FLERE KONKURRENCER

Østrigs statsmesterskaber

Mens tidligere konkurrencer fandt sted i bjergterræn i Zell am See, blev dette års konkurrence afholdt i Wels i nærheden af Linz og Donaudalen. Den varede en uge fra 10. til 16.7. Der deltog 12 i klassen for ensædede og 8 i klassen for to-sædede planer. Der blev fløjet alle 7 dage, hvoraf de 6 talte i den ensædede klasse. Slutresultatet udregnedes af hver deltagers 4 bedste dage. Vejret var gennemgående godt. Der var 5 Weihe, 5 Spatz og L-Spatz, 1 Mg 23 (ny type) og 1 Mg 19b samt 6 Mü-13E og Bergfalke II, 1 Kranich II og en Mg 19.

Der blev mest fløjet fri distance, en enkelt målflyvning samt en 100 km trekant uden hastighed. 3 nåede rundt. Resultater:

1-sædede;

1. Hans Resch (L-Spatz) .. 3496 points.
2. L. Harrer (Weihe)..... 3380 points.
3. E. Schaffran (Spatz) 3183 points.

I den to-sædede klasse sejrede H. Ostermayer og R. Kunz på Mü-13E.

Litteratur: Austroflug nr. 8/1955.

Vandringskonkurrence i Jugoslavien

Jugoslaverne udskrev deres 6. mesterskab som en vandringskonkurrence over 6 etapper på ialt 900 km plus en 100 km trekant. Den varede 14 dage, hvoraf 7 konkurrencedage i meget vanskeligt vejr.

Ingen gennemførte 1. etappe på 80 km fra Maribor til Zagreb. Fra Zagreb til Prijedor (105 km) gennemførte 9 af 18. De 185 km fra Borovo til Vrsac var flere lige ved at nå under en overskyet himmel!

8 piloter gennemførte trekanten. Femte etape til Krusevac (175 km) nåede een mand takket være en højde på 6500 m med lynnedslag og beskadigelse af sideroret.

Den sidste og sværeste tur på 175 km til Skoplje over bjerge på 1500 m gennemførte 9.

1. B. Komac (Kosava) 4935 points.
2. Z. Rain (Kosava) 4211 points.
3. V. Stepanovic (Weihe) .. 3989 points.

Philip Wills på Weihe blev nr. 13.

Traugott Olsen død

Natten mellem den 27. og 28. september er ingenier F. Traugott Olsen, der netop var kommet hjem efter et ophold på Grønland, pludselig afgået ved døden. Traugott Olsen var i sin tid medlem af den daværende Roskilde Svæveflyveklub, og det var ham og Knud Høgslund, der byggede OY-100, prototypen til 2G'en.

Resultatet af flyvedagskonkurrencerne

September bragte ingen yderligere resultater i flyvedagskonkurrencerne, hvorfor slutresultatet bliver som angivet i sidste nummer — forudsat at kontrollanterne kommer til samme resultat. Det er John Wetlesen og H. J. Bie, og når de grundigt har gransket samtlige resultater, skal vi bringe den sædvanlige samlede oversigt.

PPG-fest 19. november

Polyteknisk Flyvegruppe meddeler, at den afholder sin årlige værkstedsfest lørdag den 19. november kl. 19.30. Alle svæveflyvere er velkomne. Man medbringer madpakke samt 10 kr. pro persona til arrangementet og drikkevarerne.

Bærer det mod politistaten?



Luftfartsdirektoratet har mod sædvane nægtet at godkende, at en af direktoratet selv udnævnt instruktør fungerede som tilsyn for en elev, der skulle til teorigrøve. I stedet for skulle prøven aflægges under tilsyn af politi ell. lign.

In memoriam:

Slagelse og Stamgruppen

To tidligere betydningsfulde danske svæveflyveklubber er for nylig ophørt at eksistere. Den ene er som nævnt i sidste nummer Stamgruppen, hvis rester er gået ind i Birkerød Flyveklub. Den anden er Slagelse Flyveklub, som et par år har været i vanskeligheder og nu har opgivet ånden.

Slagelse Flyveklub blev stiftet i 1936 og var ikke mindst under krigen en af vore førende klubber. På dette tidspunkt valfartede man så langt som fra Odense for at flyve i Slagelse. Selv om klubbens flyveplads ikke hørte til de bedste, blev der fløjet ivrigt og uddannet mange svæveflyvere. På værkstedet blev der bygget ivrigt. OY-1, en Stamer, hørte til i Slagelse. Og klubben stillede også sine erfaringer til rådighed for den dav. svæveflyver union. I de senere år er klubben blevet ramt af en række hårde slag, der berøvede den en række af de medlemmer, som holdt klubben oppe. Hertil kom indre guidninger og flere havarier. Til sidst turde de tilbageblevne ikke flyve med den eneste flyvedygtige Baby p. gr. af bankgælden. Efter forgæves at have forsøgt at sælge den herhjemme, har klubben nu solgt den til Norge. Hermed blev gælden på nær et lille tusind kroner afviklet — resten måtte kautionisterne klare. De fik, hvad der var på værkstedet. Og hele Vestsjælland er nu uden nogen svæveflyveklub.

Stamgruppen blev stiftet ca. 1939, men reorganiseret i begyndelsen af 1940. Den skulle ikke bare være en klub, men noget mere, som navnet angiver. Det var tanken, at den bl. a. ved uddannelse af flyveledere skulle hjælpe de andre klubber. Der kom rigtig gang i det, da den optog Københavns

Svæveflyve Klub. Medlemmerne opdeltes i ikke-byggende med et højt og byggende med et lavt kontingent.

På værkstedet i Vesterbrogade i København er der i årenes løb udført et stort byggearbejde, og klubben har altid været veludrustet med materiel. Her er bygget planer som Baby (både til klubben selv og to til Aviator), Hø 17, Rhönbussard og Gö-4, og de fleste flyver stadig. På slutningen af og efter krigen fandt der dels nogle indre opgør sted, dels opgør mellem Stamgruppen og Unionen. Men klubben kom over det og fortsatte som en normal klub. Den udartede, kan man vel nok sige, imidlertid til en klub med forholdsvis få medlemmer, der fløj for deres egen fornøjelses skyld. Begynderuddannelsen stoppede — det er altid farligt. Hvis klubben så endda havde udnyttet sit fine materiel til kraftige fremstød inden for den højere svæveflyvning, i flyvedagskonkurrencer, DM, ja hvorfor ikke VM — så havde den haft en chance for at klare sig. Det blev ikke til ret meget, og man må naturligvis respektere den indstilling, at man kun vil flyve for sin egen fornøjelses skyld og uden at anstrenge sig for meget i nogen retning. Men tiden har vist, at man ikke kan holde en klub i live på den måde.

Flyvepladsvanskeligheder generede naturligvis også klubben, da Værløse blev lukket. De senere år har den haft hjemme på Sandholm i et stadigt mere snævert samarbejde med Birkerød Flyveklub, som de få tilbageblevne medlemmer nu går over i.

Disse to store klubbers triste skæbne er fremdraget til skræk og advarsel — der er en del at lære deraf.

Iøvrigt viser det samlede medlemstal trods disse klubbers frafald endelig en glædelig lille stigning fra 1. til 2. halvår fra 390 til ca. 425, næsten 10 %.

Nye Bestemmelser for Luftfart

Luftfartsdirektoratet har pr. 1.10. udsendt to nye BL-blade, nemlig BL nr. 5.7. om fragtbefordring med luftfartøjer (forskrifter for lastning, surring etc.) samt BL 5.6. om personbefordring med luftfartøj. I sidstnævnte omtales bl.a. befordring af børn, brug af sikkerhedsbælter, befordring af passagerer i førerrum samt tobaksrygning ombord.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

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



Flyv
BEA
VISCOUNT SERVICE
til
London

Turistklasse kr 760 - t/r
Tal med Deres rejsebureau!

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

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



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

„BROOMWADE“
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„ENOTS“
Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFFT 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 Identifieringsfarver
og Specialfarver

ENEFABRIKANTER
A/s O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.
Vægt incl. taske 570 gr. Pris kr. 140,—.
Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

BOEING STRATOJET

Konstrueret af Boeing Airplane Co., USA. Første flyvning december 1947.

Seksmotors tresædet mellemsvær bombe-maskine, bygget i mange hundrede eksemplarer og udgør i øjeblikket hovedparten af U.S. Air Force's bomberflåde.

Udstyret med seks General Electric J-47 jetmotorer, i de senere udgaver af versionen GE-25 på 2724 kg reaktionskraft hver. Til hjælp i starten medføres desuden 33 JATO-raketter på hver 454 kg reaktionskraft. Udstyret til tankning i luften.

Højvinget monoplan, bygget helt i metal. Plan og haleparti pilformede. Understel i tandem under kroppen samt støtteben under inderste motorgondol. Optrækkeligt. Pilot og andenpilot bag hinanden, bombeskytten i næsen, alle i trykkabine.

Bevægning til fjernstyrede 20 mm kanoner i halen. Plads til 9 tons bomber i kroppen.

Efter prototyperne XB-47 gik B-47A i produktion, den første klar i marts 1950. B-47B havde stærkere motorer, fuldvægt 84 tons og faldtanke under planerne. KB-47B



Foto: Boeing B-47A med bombelemmene åbne. Tegning: B-47 E (fra Aircraft of the World).

tankversion, RB-47B fotorekognosceringsversion. XB-47C forsøgsversion med fire Allison J-71 motorer (å 4400 kg reaktionskraft). XB-47D en anden forsøgsversion med to Wright YT-49-W-1 turbinemotorer å 9500 hk i stedet for de fire indre jetmotorer.

I produktion er nu B-47E, der først fløj i 1954. RB-47E er en langnæset fotorekognosceringsversion.

B-47 er produceret af Boeing i Seattle og Wichita samt af Douglas i Tulsa og Lockheed i Marietta.

Data: Spændvidde 35,4 m, længde 32,6, højde 8,5 m. — Fuldvægt 90,8 tons.

Præstationer: Maximumfart ca. 1010 km/t. Normal rækkevidde ca. 4200 km.

BOEING STRATOFORTRESS

Konstrueret af Boeing Airplane Co., USA. Første flyvning april 1952.

Ottomotors svær bombemaskine, der netop er kommet i tjeneste i U.S. Air Force og er i produktion i stor stil hos Boeing i Seattle og Wichita.

Udstyret med otte Pratt & Whitney J-57 jetmotorer af versionen P-3 på hver ca. 4100 kg reaktionskraft.

Selv om B-52 er meget større og tungere end B-47, er dens ydre linier stort set de samme. Den er naturligvis bygget helt i metal, har pilformet plan og haleparti, og understellet består af 8 hjul anbragt 4 og 4 bag hinanden under kroppen samt støttehjul langt ude under plantipperne. Disse er kun tænkt som reserve. Motorerne er anbragt i 4 motorgondoler under planerne.

Pilot og andenpilot er i produktionsudgaverne anbragt ved siden af hinanden. Den defensive bevægning består af 4 12,7 mm maskingeværer i et radarstyret skydetårn



Foto og tegning: Boeing YB-52.

i halen. Der menes at være plads til 34 tons bomber i kroppen, altså næsten 4 gange så meget som i B-47.

Efter prototyperne YB-52 og XB-52 gik typen i produktion som B-52A, der fløj første gang i august 1954, og som har hjælpetanke udvendigt under planerne. Nu produceres B-52B, mens B-52C og B-52D skal være versioner med stærkere J-57-motorer. Af fotorekognosceringsversionen RB-52B blev der i 1952 bestilt 36 og siden er disse ordrer blevet betydeligt forøget.

Data: Spændvidde 56,4 m, længde 46,7 m, højde 14,6 m. — Tomvægt ca. 80 tons, fuldvægt ca. 159 tons.

Præstationer: Maximumfart ca. 1010 km/t, topøjde 15 km. Normal rækkevidde 4800 km (med 34 tons bomber) og maximum rækkevidde (form. uden tankning i luften) 9600 km med ca. 11 tons bomber.

TYPENYT

Casa 207 Azor er en spansk tomotors lavvinget trafikflyvemaskine med næsehjul. Den er udviklet af Casa 202 Halcyon.

Piaggio P-136 amfibiet bygges nu på licens i USA under betegnelsen Royal Gull.

DC-7C-prototypen skrider planmæssigt fremad. Kroppen er blevet sat på centralplanet, og første flyvning skal finde sted i december.

Convair 440 er foruden af SAS og SABENA nu også bestilt af Finnair og Swissair, der ligesom SABENA flyver Convair-typer i forvejen.

Folland Midge-prototypen forulykkede den 26. 9., da den blev ført af en schweizisk pilot, som skulle prøve den.

Beagle er et ændret kodenavn på Ilyushin Il28 jetbomberen, der tidligere blev kaldt Butcher.

Fagot er på samme måde nyt kodenavn for Mig 15, tidligere Falcon.

Colonial Skimmer C-1, et tresædet enmotors amfibium (FLYV 5-54-99) er nu typegodkendt og sat i produktion.

Fairchild M-225 er et projekt til en let jetdrevet transportmaskine til 9 personer, udstyret med fire J-44 motorer. Rejsefart 900 km/t, rækkevidde 2370 km.

Vertiplane Corporation er det nye navn på den oprindelige Piasecki Helicopter Corp. Som nævnt i sidste nr. har Piasecki selv startet et nyt firma.

Convair TF-102A er en tosedet udgave af F-102A (se side 220) med sæderne side ved side. Den er beregnet til træning i luftkamp.

North American F-107 er en udvikling af F-100 Super Sabre med Pratt & Whitney J 75 motor i stedet for J 57. Den skulle være i stand til at opnå et machtal på 2.0.

* * *

Tre nye turbinemotorer

Sløret er ved at blive løftet for tre nye britiske turbinemotorer, som hidtil har været på den hemmelige liste. Det er alle tre motorer i 4000 hk kategorien, der hidtil har været domineret af een type alene, nemlig Bristol Proteus, der sidder i Bristol Britannia.

De nyankomne er Bristol BE 25, Napier Eland 4 og Rolls-Royce RB 109. BE 25 er bestilt i et større antal af BOAC til udskiftning af de nuværende Britannia motorer, når de nye motorer bliver færdige i 1958/59. Det er i virkeligheden en 8000 hk motor, som er reguleret således, at den yder 4000 hk i starten ved jorden og i alle temperaturer til en marchhøjde på 7000 m. Forholdet mellem ydelse og vægt er overordentlig god og er på linie med Eland motoren, der i så henseende betragtes som den hidtil bedste turbinemotor. BE 25 skal begynde sine prøver i slutningen af indeværende år.

Eland 4 har en ydelse på 3765 hk ved jorden. Den vil være klar til serieproduktion i januar 1956, og det er den motor, som er blevet valgt til indbygning i Fairey Rotodyne, der vil komme i luften i 1956. Den vil kunne medføre 40 passagerer og opnå meget større flyvehastigheder end de konventionelle helikoptere.

RB 109 er blevet skabt af Rolls-Royce, der har haft så stor succes med sin Dart motor i Vickers Viscount. RB 109 yder 4020 hk ved jorden, og den er allerede ved at gennemgå sine prøver på jorden. Man forventer, at den kan leveres i 1958.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Osterbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og
svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10-16,
lørdag 10-12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVEADET

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

SVÆVEFLYVEADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVEADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL),
Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen,
Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K.
Tlf. C. 12793.

Mødeaften i KDA

Torsdag den 10. november
kl. 1945

i Nationalmuseets foredragssal,
Ny Vestergade 10.

Der vil blive vist forskellige nye film
og deriblandt Shell's film »The gastur-
bine«, som på en meget anskuelig måde
fortæller om flyvemaskinernes nye mo-
tortype. Endvidere en film fra Farn-
borough 1955.

I anledning af Mortensaften vil en af
mødedeltagerne gratis få overrakt en
gås.

Efter filmene er der kaffebord i mu-
seets restaurant.

KDA's mødeaften i oktober

blev en stor succes. Der var mødt omtrent
300 medlemmer og ledsagere. Aftenen ind-
ledtes med, at generalsekretæren overrakte
sportsflyveren Walter W. Nielsen begge po-
kalerne (Dansk Pool for luftfartforsikring
og Skandinavisk Aero Industri) fra motor-
flyvernes flyvedagskonkurrence i august.

Både de to Lockheed film, den amerikanske
»Operation Blue Jay« fra Thule og
SAS's nye film »Over Jordens Top« fængs-
lede og interesserede tilhørerne og lønnes
med stærkt bifald. Derefter havde SAS for-
æret KDA en hel del gaver, og de blev ved
gratis lodtrækning overrakt videre til møde-
deltagerne. Gaverne gjorde megen lykke.

Så var der en fornuftig »kaffemik«, der
havde samlet fuldt hus.

Nye medlemmer

Fenrik H. Hintze.
Oversergent Knud Hammer Christensen.
Oversergent J. Møller Jacobsen.
Oversergent Karl-Verner Gisselmann Sø-
rensen.
Sonnand Erling Hansen.
Redaktionssekretær Claus Frost.
Journalist Fl. Vardé Christensen.

Runde fødselsdage

Direktør Eiler Juul Eilersen, Ehlersvej
11, Hellerup, 50 år den 20. november.

Nye bøger i biblioteket

Allan Warren: *Engelsk-Dansk Teknisk
Ordbog.*

Construction for Aeromodellers.

Reginald M. Lester: *The Observer's Book
of Weather.*

Håndbog for Flyveråbnet 1955.

Særudgave af The Times: *British Aviation
1955.*

The Aeroplane: *Review of Helicopter
Development.*

Privatflyver sparer 1264 kr.

Tolddepartementet imødekommer en ansøgning fra KDA.

I maj måned fik et af KDA's medlemmer
indklareret et 2-vejs radiosæt til indbygning
i sin KZ III. Radiosættet (Narco) var ind-
købt i USA, og ifølge toldkvitteringen beløb
told- og omsætningsafgifterne sig til ialt kr.
1339,78. Da vedkommende medlem mente,
at disse afgifter var en meget voldsom for-
dyrelse af et radiosæt, som udelukkende blev
anskaffet af sikkerhedsmæssige grunde, og
som tilmed er påkrævet for at kunde færdes
på offentlige lufthavne, blev KDA anmodet
om at tage en forhandling op med departe-
mentet for told- og forbrugsafgifter for at
søge opnået en indklareret efter en billi-
gere todsats.

Departementet erklærede sig straks villigt
til at tage sagen op til overvejelse, og på
grundlag af de tilsendte oplysninger lykke-
des det også at opnå en omtarifiering, så-
ledes at toldafgifterne kom ned på kr. 75,25
istedet for 1339,78.

Konkurrencer i Sportsflyveklubben

Lørdag den 1. og søndag den 2. oktober
havde Sportsflyveklubben besøg af 6 svenske
maskiner med ialt ca. 20 personer fra klub-
berne i Malmö, Göteborg og Borås. De blev
modtaget med smørrebrød i Skovlunde og var
om aftenen i ABC-revyen og på Wivex med
Sportsflyveklubmedlemmer.

Søndag formiddag afholdtes en oriente-
ringskonkurrence, hvor dag kun een svensk
maskine deltog. Efter konkurrencen var der
frukost, og så fløj gæsterne atter hjem.

Der var godt en halv snes deltagere i
konkurrencen, som var begyndt på fint
vejr — med væsentlig svagere vind end de
25 knob, vejrudsigten lod på, og som var lagt
til grund for opgaverne.

Ruten gik via Tåstrup og Hvidrup ned
til første vendepunkt i en lille skov, derpå
via Køge til andet ukt i en skov på nord-
siden af Stevns, videre til punkt 3 ved Vallo
Storskov og så via Køge hjem til Skov-
lunde.

Vendepunkterne var skjult af eller bag
skov, så man først så dem ved selve pas-
sagen.

Vinderen af årets flyvedagskonkurrence,
W. W. Nielsen, vandt en sikker sejr med
kun 5 strafpoints. Weishaupt blev nr. 2 med
22. Derpå fulgte svenskeren Olsson og Ger-
hard Nielsen med 23, og Lerche og van
Hauen med 24 points.

Lørdag den 8. 10. indledte klubben fire
lørdages landingskonkurrencer. J. Müller
vandt med 24 points.

Hvem har Ellehammer: »Jeg fløj«?

Til det forestående arbejde med Elleham-
mer-året har KDA brugt for nogle ekstra
eksemplarer af Ellehammers bog »Jeg fløj«
(udgivet af Drengbladet 1931). Bogen er
imidlertid forlængst udsolgt, så vi spørger
derfor vore læsere, om nogle af dem kunne
tænke sig at hjælpe KDA med et eksemplar.
Henvendelse til KDA med opgivelse af pris.

SAS-flyveklub

SAS i Danmark har startet en flyveklub,
som har købt en af flyvevåbnets gamle KZ-
II-T (OY-FAM). Klubben har allerede på-
begyndt flyvningen og vil formentlig blive
tilsluttet KDA til nytår.

Tidligere havde DDL en flyveklub, der
dyrkede svæveflyvning. Den havde en SG-38
OY-85 stående i Københavns Lufthavn. Den
nye klub ville gerne stille denne til rådighed
for en eller anden svæveflyveklub, der kunne
bruge den, og KDA har derfor udvirket, at
den nystiftede Holbak Flyveklub har fået
den. Klubben håber at kunne få den sat i
flyveklar stand inden alt for længe.

Distriktskonkurrencerne

De fritflyvende modeller genoptog distrikts-
konkurrencerne den 18. 9. i blæst, byger og
af og til termik. 3. distrikt aflyste. Herefter
var stillingen (gr. D ikke medtaget, da der
intetsteds blev fløjet i den):

1. distrikt. A 1: J. Rasmussen (105) 861,
K. D. Larsen (106) 703, J. Hansen (105)
315. — A 2: B. Hansen (105) 2179, Sv.
Pedersen (105) 2013, H. Hansen (105)
1768. — C: Nienstedt (116) 1972, Widell
(105) 1875, E. Knudsen (105) 1073.

2. distrikt. A 1: Skovgård (215) 902, O.
Jensen (208) 645, Nedergård (213) 263. —
A 2: F. Frederiksen (201) 1219, H. F.
Nielsen (201) 1214, P. Lauridsen (208) 820.
— C: N. W. Sørensen (208) 1232, W. Kühl
(201) 1204, V. J. Larsen (213) 60.

4. distrikt. A 1: M. Jensen (423) 88. —
A 2: T. Balslev (420) 618, P. C. Andersen
(423) 617.

5. distrikt. A: P. T. Pedersen (523) 790,
Fl. Lund (505) 684, E. Berg (506) 558. —
C: P. Heymann Andersen (506) 906.

6. distrikt. A 1: J. Grønfelt (612) 443,
F. Toft (612) 204, T. Jørgensen (604) 119.
— A 2: F. Juhl (607) 841, T. Kjær (612)
592, T. Jørgensen 438.

Flyvedagskonkurrencerne

Efter 3. distriktskonkurrence var stillingen i
konkurrencen om flyvedagspokalerne:

Svæveflyver: Børge Hansen 2179, Sv.
Pedersen 2013, Hans Hansen 1768.

Gummimotormodeller: E. Nienstedt 1972,
Widell 1875, N. W. Sørensen 1232.

Gasmotormodeller uforandret: P. Knud-
sen 566, E. Johansen 436, G. Nielsen 338.

Holdturneringen

Kun 5 klubber deltog i denne årets nye
konkurrence til trods for, at den ikke kræ-
ver anden indsats end indsendelse af resul-
tater fra andre konkurrencer. Kun klub 201
har tilsyneladende fløjet et par specielle
konkurrencer i denne forbindelse. Ved red-
aktionens slutning var stillingen (antal kon-
kurrencer (max. 5) i parentes):

Sportsflyveklubben 13.192 (5), Ikaros,
Haslev, 11.839 (5), Odense 6133 (2),
Ljursland 5670 (3), Næstved 4882 (3).

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Osterbrogade 40,
København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i fore-
gående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til
ekspeditionen.



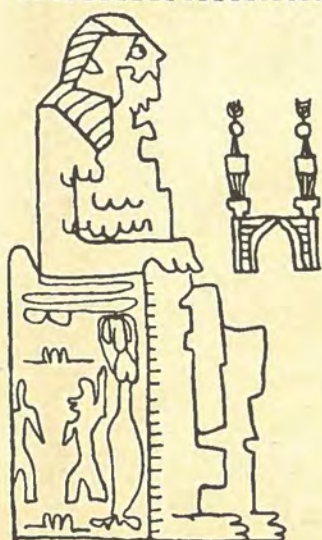
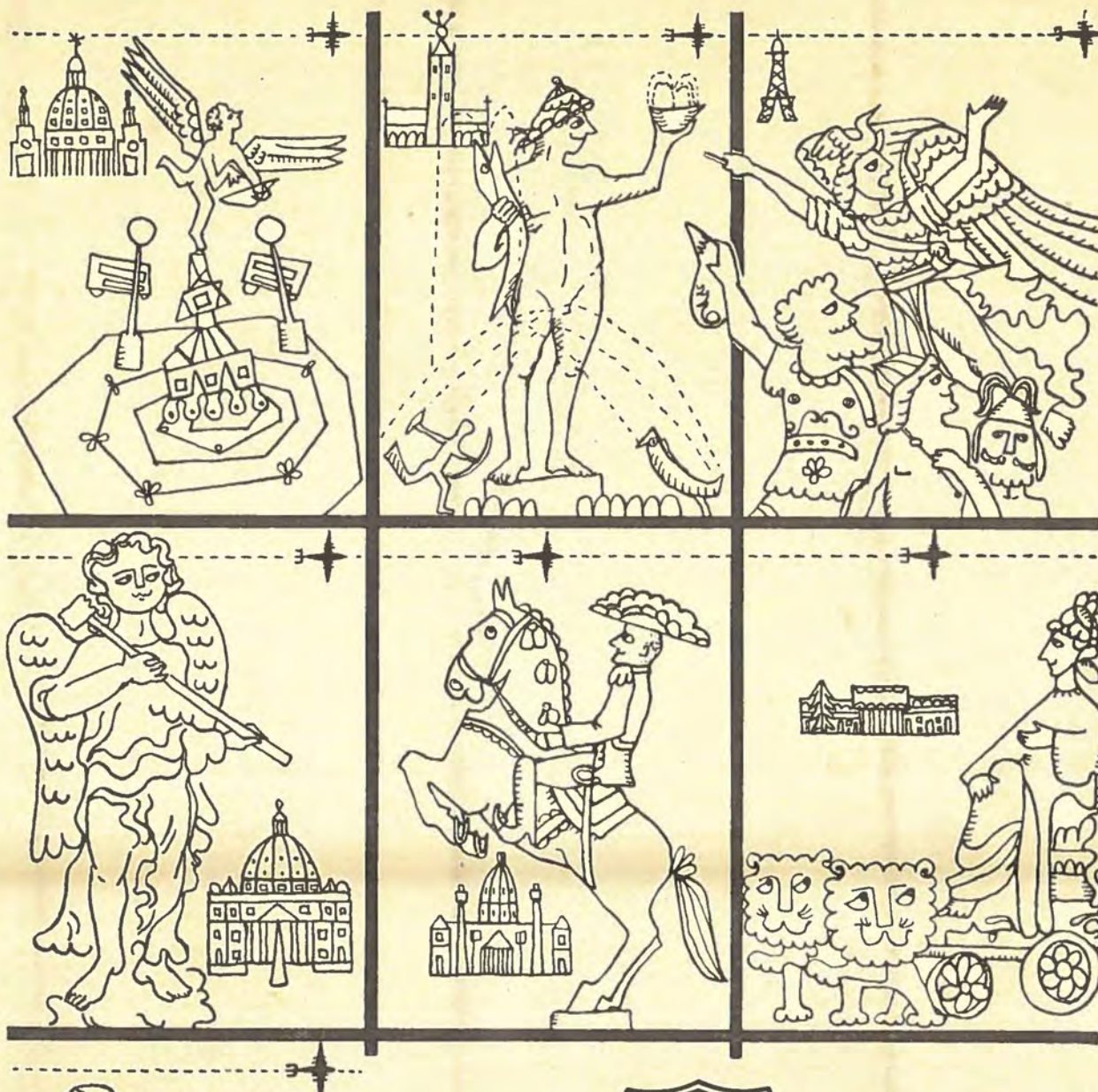
ROLLS-ROYCE

AERO ENGINES

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LIMITED . DERBY

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



Døgnet rundt iler
passagerflyvningens giganter —
ad lufthavets lange nomadestræk —
fra storby til storby —
fra kontinent til kontinent
på brændstof leveret
af den internationale
BP-Aviation Service ...

BP AVIATION SERVICE repræsenteres i Danmark af **BP OLIE-KOMPAGNIET A/S**

— et af de mange BP selskaber.



FLYV

28. ÅRGANG

— DECEMBER 1955 —

PRIS 75 ØRE



To Fokker S. 14 Mach-Trainers starter fra Schiphol-lufthavnen ved Amsterdam.

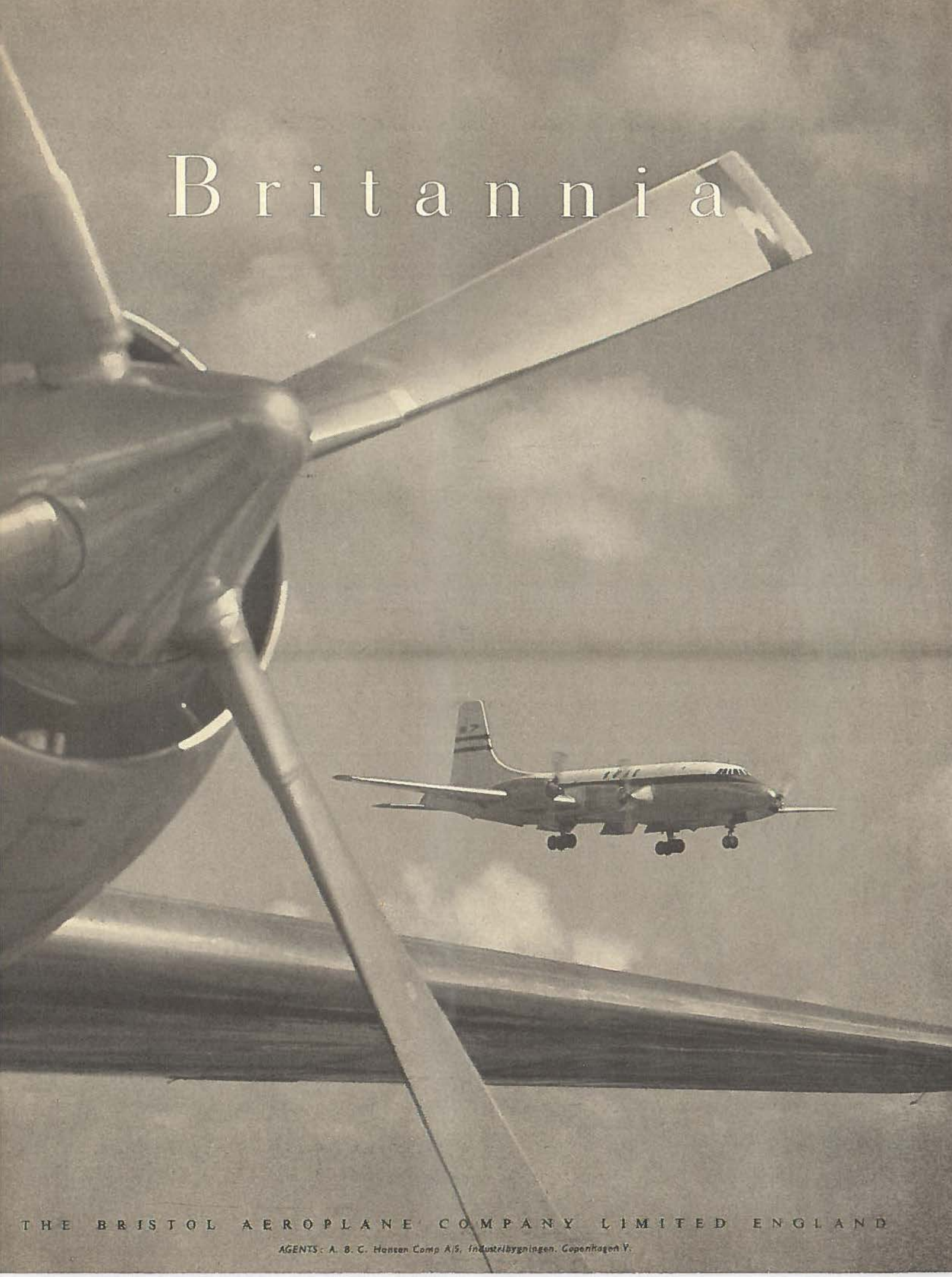
Læs artiklen om Fokker inde i bladet.

12

INDHOLD:

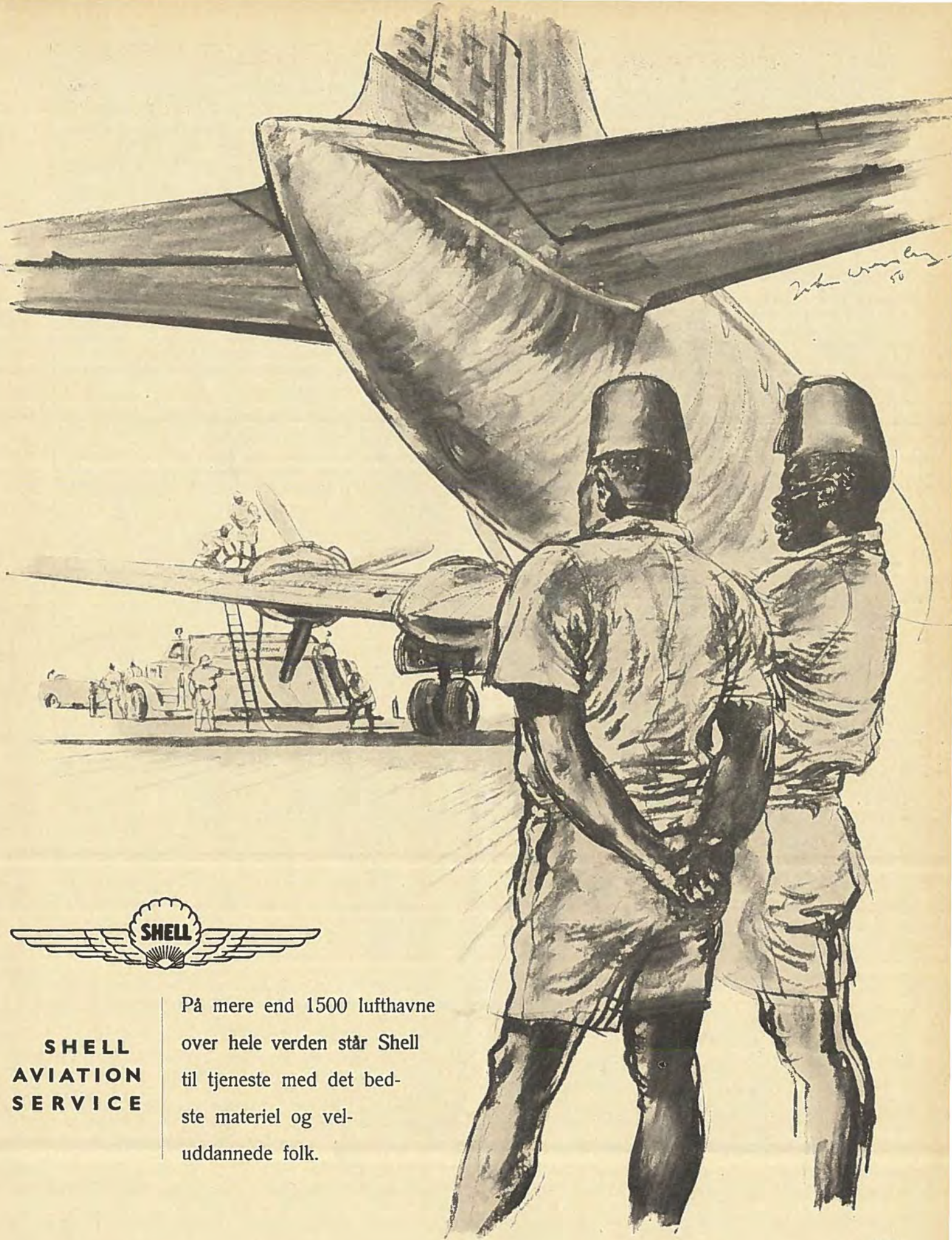
Jetmaskiner i brug på Nordatlanten om nogle år ★ Trafikflyvemaskinernes udvikling ★ Nye DK-skolingsformer ★ Omdrejningstæller til modelmotorer.

Britannia



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND

AGENTS: A. B. C. Hansen Comp A/S, Industribygningen, Copenhagen V.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.

*Why NATO
chose the
Hawker
Hunter*



FIRST CHOICE FOR EUROPEAN DEFENCE. A NATO Evaluation Team of the United States Air Force, after spending six months in Europe assessing single-seat interceptors, finally chose the Hawker Hunter as the key interceptor of NATO defence. And the U.S. backed their judgement with an off-shore order for \$182,000,000. Why did they choose the Hunter? What makes the Hawker Hunter more formidable than any other fighter flying in the West today?

The first and obvious answer is that the Hunter is the most efficient fighting machine available because it is the only fighter in service carrying four 30 m/m cannon. The second factor which made the Hunter the chosen instrument for Western defence is its versatility. It can fly through the sound barrier to attack and is also good for close-ground support. It can carry rockets and guided missiles and, for increased range, extra fuel tanks... And now there is a transonic two-seater Hunter, which opens up opportunities for even wider tactical roles. Already in service with the Royal Air Force, the Hunter has also been chosen by the governments of Sweden, Denmark, Holland and Belgium.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED, KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL, 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. 12

December 1955

28. årgang

Kan trafikken følge med?

I flere artikler i dette nummer behandler vi trafikflyvningens og trafikflyvemaskinernes enorme udvikling. Det er normalt, at lufttrafikken stiger omkring 10 %, men mange tal i år viser en dobbelt så stor stigning, altså omkring 20 %.

Som følge heraf fremkommer de store fabrikker med stadig nye og bedre typer, både i den umiddelbare fremtid og hen omkring 1960. Disse maskiner tager større nyttelast og flyver betydeligt hurtigere end de nuværende — de har altså en flere gange så stor arbejdskapacitet.

De hårdt konkurrerende luftfartsselskaber — ikke mindst på nordatlanttruterne — afgiver den ene kæmpeordre efter den anden — det drejer sig om mange milliarder kroner.

De må skue langt ud i fremtiden, for næppe har de bestilt maskiner til afløsning af de nuværende, før det allerede bliver nødvendigt at bestille nye til afløsning af de netop bestilte!

Det er nødvendigt at give ordre på typer, der endnu ikke er kommet videre end til tegnebrættet og elektronregnemaskinerne — så det er ingen lille risiko.

Spørgsmålet er så, om trafikken vil blive ved med at stige i samme tempo. De nye muligheder, som de nye typer frembyder, vil utvivlsomt skabe ny trafik; men specielt på atlanttruterne er det tvivlsomt, om den kan øges tilstrækkeligt til at fylde de nye luftkæmper.

I den forbindelse er det interessant at notere, at jetmaskinerne hævdes at være betydelig billigere pr. passagerkilometer end de nuværende, så måske der til den tid kan blive tale om en sænkning af priserne.

Men iøvrigt er det jo ikke sikkert, at typerne bliver færdige allerede i 1959—60 som planlagt. Man har for set leveringsfrister blive udskudt, og med de nye problemer, jetmaskinerne rejser, kan det også komme til at ske her.

Jetmotoren gået til aktion

DEN ANGRIBER RUTEN OVER NORDATLANTEN



De Havilland Comet 3 fungerer som prototype for den forbedrede Comet 4, der nu får hård amerikansk konkurrence fra Boeing og Douglas.

I forrige nummer af FLYV bragte vi en artikel om lufttrafikens behov, hvor den tidligere BEA-direktør, Peter Masefield, udtalte, at luftfartsselskaberne verden over havde behov for ca. 2700 nye flyvemaskiner og helikoptere i den otteårige periode 1958—1966. Og der er meget, som tyder på, at Peter Masefield har ret.

Lufttrafikken verden over er i stadig fremgang. Ifølge IATA's nylig offentliggjorte beretning for året 1954, som omfatter 70 luftfartsselskaber, er det samlede passagerantal kommet op på 59 millioner mod 52 millioner året forud, og i indeværende år har en yderligere voldsom stigning fundet sted. Og luftfartsselskaberne er ikke kommet gratis til disse resultater. Der er ganske vist et stigende behov for hurtige befordringsmidler, men passagererne kommer sandelig ikke af sig selv. Der skal kæmpes for at få dem — men kampen mellem de enkelte luftfartsselskaber er hård, og intet tyder på nogen afspænding.

Kampmidlerne

Midlerne, der kæmpes med, er i det store hele ens for alle de selskabers vedkommende, som beskæftiger sig med regelmæssig rutetrafik. For at kunne tækkes passagerernes gunst gælder det: størst mulige sikkerhed, økonomi, fart og komfort.

Sikkerheden er tip top for alles vedkommende; for den ofres alt, uanset penge-spørgsmål. Hvad økonomien angår, så er det et internt spørgsmål med undtagelse af billetprisen, som i høj grad vender ud imod

publikum; men her er alle selskaber tvunget til at holde ensartede priser, som deres internationale organisation, IATA, foreskriver. Tilbage er flyvefarten og komforten, og her er der åbne muligheder for kamp og konkurrence.

I denne forbindelse må dog indskydes den bemærkning, at USA på Nordatlanten har visse fordele, som konkurrenterne ikke har. Amerikanerne kan hente deres passagerer fra et land, som er større end konkurrenternes, og hvor lønniveauet er betydeligt højere; deres ruter kan lægges til samtlige lande i Europa, hvorimod konkurrenterne må nøjes med at etablere forbindelse mellem deres eget land og *een* by i USA; og endelig har de amerikanske selskaber den geografiske fordel, at de bor i det land, hvor flyvemaskinefabrikkerne ligger.

Men — tilbage til kampmidlerne i slaget om passagererne. Komforten, som også omfatter begrebet service, er i hovedsagen afhængig af det flyvemateriel, der anvendes. Det er noget, som kun til en vis grad kan købes for penge, fordi en meget væsentlig del af begrebet service slet ikke har noget med penge at gøre. Det er nemlig den del, der kaldes hygge og venlighed — to ting, der skaber tillid, og som har enorm betydning i kampen. Det er noget, »man skal have i sig«.

Så kommer vi endelig til flyvefarten, og det vil igen sige: flyvemateriellet. Her er de frieste muligheder, og de bliver også udnyttet. Her er det pengene, som spiller en rolle, og vil man være med i legen, må man betale, hvad det koster. Og det gør man. —



Til venstre
Douglas DC-8,
til højre
Boeing 707.



Flyvemateriellet

Det er engang blevet sagt, at luftfartsselskabernes økonomi med lethed kunne blive førsteklases, hvis man blot kunne isolere samtlige flyvemaskinekonstruktører fra omverdenen i en halv snes år — eller mere. Hvorvidt det nu er flyvemaskinefabrikkerne, der lokker ved stadig at bringe nye mere moderne typer på markedet, eller det er luftfartsselskaberne, som med henblik på konkurrenterne ønsker at anskaffe endnu bedre og mere moderne flyvemateriel end disse, skal være usagt.

Et faktum er det imidlertid, at der stadig dukker nye typer op, som med hensyn til fart, størrelse og indretning overgår deres forgængere, og mon ikke det alligevel er det bedste for udviklingen som helhed. Det ville være fristende, hvis alle luftfartsselskaberne blev enige om at lade være med at foretage nyanskaffelser for en periode af f. eks. ti år, således at de fik en rimelig tid til afskrivning af det materiel, de allerede havde købt; men det er en utopi, som vist ikke ret mange tror på.

Vil en sådan enighed være mulig, når den skal gælde en hel verdens forskelligartede luftfartsselskaber, som indbyrdes også til en vis grad kæmper for deres egen nations prestige? Vi tror det ikke. Hvordan skulle det gå nyanskaffelser til erstatning for havarier eller slid? Og hvordan med de nyanskaffelser, der er påkrævet som følge af lufttrafikens stadige stigen fra år til år?

Det vil være utænkeligt, at en flyvemaskineindustri, en af verdens allerstørste industrier i dag, hvis enkelte fabrikker kæmper lige så kraftigt indbyrdes, som luftfartsselskaberne gør det på de internationale ruter, skulle nøjes med at producere ti år gamle typer. Alene kravet fra luftvåbnene til nye, nyere og nyeste transportflyvemaskiner gør en stagnation af produktionen umulig.

Derfor må sandheden ses i øjnene. Der kommer stadig nye og bedre typer på markedet, og det bliver udnyttet af luftfartsselskaberne. I den seneste tid endog i en hidtil ukendt målestok. Det er ikke ret mange måneder siden det meddeltes, at SAS havde bestilt 14 Douglas DC-7C til en samlet købesum på ca. 250 millioner kroner, og lidt senere fulgte meddelelsen om købet af 11 Convair 440 til en sum af 60 millioner kroner.

Turbinemotorerne sætter ind — men stempelmotoren dominerer

Men meddelelser om endnu større bestillinger kom fra Amerika, hvor American Airlines bestilte 35 af Lockheed's nye Electra, og Eastern Airlines købte 40 Electra,

sikrede sig købsret til yderligere 30, og købte desuden 10 »Longe Range« Super Constellation. Ordren fra EAL var på ialt 875 millioner kroner, og den er endda kun en del af et beløb på 2400 millioner kroner, som dette selskab alene agter at investere i materielanskaffelser i den nærmeste tid.

Fra England vidste man, at B.O.A.C. havde bestilt 10 Bristol Britannia 300 L.R. til levering i 1957, og fornylig meddeltes det, at Canadian Pacific Airlines havde købt 3 Britannia til sine langdistanceruter.

Lockheed's Electra skal ganske vist ikke ind på Nordatlanten, men det skal den nye Super Constellation 1049G, som også er blevet købt af Air France, Lufthansa, KLM og TWA. Den og så Douglas DC-7C er et par stærke våben i kampen om passagererne, bl. a. fordi de kan flyve mellem Europas hovedstæder og New York uden mellem-landing.

Man var nu nået til, at langdistance luftlinerne kunne flyve 500—600 km/t, og det må vel nok siges at være en ret pæn fart. Men nogle mente, at det skulle gå stærkere endnu, og det var der kun de reaktionsdrevne luftlinere, som kunne præstere. Ganske vist fandtes der ingen af den slags endnu, men det gjorde mindre til sagen; man vidste hvordan de skulle bygges — og nogle fabrikker havde allerede tegninger parat. En af dem var endog nået så vidt, at den havde haft en stor reaktionsdrevet type i luften et årstid som militær tankflyvemaskine.

De to reaktionsdrevne typer, som var længst fremme, var Boeing 707 og Douglas DC-8. Man var imidlertid noget i tvivl om, hvornår reaktionsmotoren ville komme til hjælp.

Bomben falder

Det skete pludseligt. Bomben kom fra Amerika for et par måneder siden, da først Pan American meddelte, at det havde bestilt 20 Boeing 707 og 25 Douglas DC-8 (plus 35 Douglas DC-7C; den samlede ordre beløb sig til ca. 2.400 mill. kr.). Lidt senere meddelte United Airlines, at det havde bestilt 30 Douglas DC-8 til en værdi af 1.320 mill. kr. Ganske vist skulle UAL ikke anvende sine nybestilte DC-8 på Nordatlanten, men på transkontinentale ruter i Amerika.

Det gav unægtelig de øvrige selskaber, som konkurrerede på Nordatlanten, noget at tænke på. Det berørte bl. a. SAS, som også selv har planer om at købe jetdrevne luftlinere til sin trafik over Nordatlanten. Det er forståeligt, at SAS — og andre selskaber — ikke lige med det samme slår til og anskaffer en helt ny type, da det jo i højeste grad er et pengespørgsmål. En jet-luftliner

er dyr, et enkelt luftfartøj med reservedele koster over 40 mill. kr., og da man ikke kan nøjes hverken med een eller to, men i hvert fald må op på 5—6 stykker, kommer udgifterne til at dreje sig om en ny pengeanbringelse på omtrent ¼ milliard kroner. Og det er mange penge — når man ikke rigtig ved, hvordan det fungerer i praksis.

For der er jo ingen af de typer, der er tale om, som — bortset fra 707's militære flyvninger — endnu har været prøvet til lufttrafikbrug. Bestillingerne skal bogstavelig talt foretages efter foreliggende tegninger, og det kan medføre en vis risiko, med al respekt for den enorme byggeerfaring hos de fabrikker, som skal levere de jetdrevne luftlinere.

Luftfartsselskaberne er imidlertid kendt med at købe materiel til senere levering. BOAC's Britannia bliver leveret 1957, Douglas DC-7C'erne til SAS begynder at komme i 1956 Lockheed's 1649-A Super Constellation og Electra kommer i 1957 og 1958, de første Boeing 707 og de første DC-8 leveres i 1959.

Som man ser, skal der disponeres på lang sigt, og det er selvfølgelig altid svært — i særdeleshed indenfor luftfarten, hvor man aldrig med sikkerhed kan vide, hvordan trafikken udvikler sig. Men, efter alt at dømme, må man regne med en stadig stigen i passagertallet.

Kampen på Nordatlanten

De vældige nyanskaffelser, som nu er indledet, vil komme til at sætte præg på lufttrafikken som helhed, fordi revolutionen ikke kommer til at berøre flyvemateriellet alene, men også hele jordorganisationen, hvor mange lufthavne ganske givet må udvides betydeligt for at blive anvendelig til de nye og hurtigere jetlinere. Og det vil også komme til at koste mange penge. Men det må til, hvis man vil være med i kapløbet.

Det mest typiske eksempel på kampen indenfor lufttrafikken har man fra ruterne over Nordatlanten. Denne del af kloden er blevet luftfartens alfarvej i en grad, som kun meget få forestiller sig. Robert J. Blackburn har i Flight for den 20. oktober 1955 skrevet en udmærket artikel herom, og den danner grundlaget for de efterfølgende oplysninger.

Gennemsnitligt hvert 12. minut hele døgnet rundt starter eller lander en langdistance trafikflyvemaskine i regelmæssig rutetrafik over Nordatlanten. Hver dag konkurrerer 15 luftfartsselskaber fra 14 lande (USA har to selskaber, PAA og TWA). De foretager tilsammen 427 flyvninger om ugen, og deraf gennemfører de to amerikanske

selskaber alene over halvdelen, nemlig 228 flyvninger.

I løbet af det sidste år har ti af de største transatlantiske luftfartselskaber afgivet ordrer på tilsammen 172 nye luftlinere, som fortrinsvis skal anvendes i atlanttrafikken, og de repræsenterer ialt et beløb på mere end fire milliarder danske kroner. Og heri er ikke medregnet reservedele.

Skønt denne sum efter alt at dømme repræsenterer omtrent 20 % af værdien af samtlige transportluftfartøjer, der i dag benyttes til regelmæssig rutetrafik, så kan lufttrafikken over Nordatlanten dog kun opvise ca. 7 % af de tonkilometer, som i løbet af af 1954 er præsteret på regelmæssige luft-ruter. Disse tal viser tilstrækkeligt tydeligt, hvor hård kampen er i luften over det nordlige Atlanterhav.

Kampen vil fortsætte

Her er nogle andre tal, som giver et fingerpeg om den kamp for at kapre passagererne, der stadig må holdes vedlige. I 1948 var passagerantallet i den nordatlantiske trafik ad luftvejen 253.000 og ad søvejen 637.000. Syv år senere, i 1954, var de tilsvarende tal steget til henholdsvis 578.000 og 938.000. Det vil sige, at lufttrafikken på Nordatlanten forøgede sit passagertal med

129 %, medens skibsfarten ikke øgede sit med mere end 47 %. Og i denne forbindelse må man huske, at skibsfarten stadig tager den største bid af trafikken, nemlig 62 % i 1954, til trods for at dens andel i den samlede nordatlanttrafik er faldet med ca. 9 % i sammenligning med 1948 (hvor den som før nævnt var på 637.000 passagerer).

Det, der bevirkede den meget store forøgelse af flyvepassagererne, var indførelsen af turistklassen i foråret 1952, fordi den medfølgende reduktion i billetprisen bragte luftrejserne ud til et langt større publikum end tidligere. Og det er tvingende nødvendigt, at antallet af befordrede passagerer stadig øges, for at selskaberne kan få en større fyldningsgrad i deres maskiner. I øjeblikket anslås den for samtlige 15 luftfartselskaber i gennemsnit for hele året til ca. 65 %. Men når der i 1958 er kommet en flåde på 90 DC-7C, L. 1649A, og Britannia 300 ind på Nordatlanten, repræsenterer den ca. 25 % flere passagersæder end der kunne tilbydes i 1955. Det vil igen sige: hvis fyldningsgraden skal bibeholdes, må trafikken forøges med ikke mindre end 75 % i løbet af tre år. Og når jettypene sættes ind i 1960, må der igen ske en 75 % forøgelse af trafikken!

Samlet oversigt over operationerne på lufruterne over Nordatlanten.

Tallene for antal overflyvninger og tilbudte pladser er fra en syv dages periode (den 3. uge) i oktober 1955.

Selskab	Antal ugentlige overflyvn.	Antal tilbudte pladser pr. uge	Flyvemateriel som er i drift	Flyvemateriel som er i ordre (og leveringsåret)
Air France	20	1.108	5 L.1049 G	3 L.1049 G (1956), 20 L.1649 A (1957)
B.O.A.C.	38	2.458	16 Stratocruiser	10 Britannia 300 L.R. (1957). 10 DC-7C (1957)
C.P.A.L.	2	112	4 DC-6B	3 Britannia 300 L.R. (1957)
Deutsche Lufthansa	10	650	4 L.1049 G	4 L.1049 G (1956)
EL AL	6	390	5 L.049	3 Britannia 300 L.R. (1957)
Iberia	8	568	3 L.1049 C	—
K.L.M.	28	1.470	12 L.1049 C 10 L.749 A 6 DC-6B og 6 DC-6	4 L.1049 G (1956) 10 DC-7C (1957)
L.A.I.	9	—	3 DC-6, 3 DC-6B	—
Loftleidir	10	—	DC-4	—
P.A.A.	142	8.561	27 Stratocruiser 45 DC-6B 7 DC-7B	33 DC-7C (1956-67) 20 Boeing 707 (1959) 25 DC-8 (1960)
Sabena	12	666	5 DC-6, 7 DC-6B 3 DC-6C	6 DC-7C (1956)
S.A.S.	28	1.806	14 DC-6B, 12 DC-6	14 DC-7C (1957)
Swissair	14	812	6 DC-7B	2 DC-7C (1958)
T.C.A.	14	882	8 L.1049	Britannia 300 L.R.
T.W.A.	86	4.430	10 L.1049 39 L.749 32 L.049	20 L.1049 G (1955-56) 24 L.1649 A (1957-58)

TYPENYT

D-34 er et forsøgssvæveplan fra Darmstadt til undersøgelse af forskellige planer med laminarprofil. Haleplanet sidder højt ovenpå sideroret. Spv. 12,6 m, længde 5,86, areal 8 m², tomvægt 128 kg, fuldvægt 216 kg.

Stösser er et tosedet (tandem) svæveplan med negativ pilform. Det er tilladt til kunsthjvning.

Dornier Do-27 er en ny udgave af den i Spanien byggede Do-25, et højvinget fritbærende metelmonoplan med 225 hk Continental-motorer og gode langsomflyvnings-egenskaber.

Morua er en ny motoriseret udgave af Doppelraab-svæveplanen. Den er forsynet med en 45 hk Porsche-motor.

RW-35 er en motorglider med 13,5 m spv. og 45 hk Porschemotor med skubbende propel, der sidder i halefinnen.

HO-33 er en haleløs motorglider med 19 m spændvidde og Zündapp-motor.

Me-100 og Me-200 er de i Spanien byggede skoletyper Ha-100 og Ha-200.

Kurier er tysk betegnelsen på den italienske Pasotti-Airone, der skal bygges af Burg-falke Flugzeugbau.

Auster Alpine (J/5R) er en ny 2—3 sædet Auster, velegnet til anvendelse i tropene og på højtliggende flyvepladser. Den har 145 hk Gipsy Major 10 motor og har forsædeanordning som Aiglet, men større planareal som Autocar.

Nord 1500 Guepard er en ensædet delta-vinget overlydsjager, der var i luften for første gang i september.

SE 212 Durandal er en ensædet jager med deltaplan og Atar-motor. Den ventes at flyve inden nytår.

Avro CF-105 er en ny kanadisk altvejs-jager, som nu er bestilt. Den udstyres først med Pratt & Whitney J-75, senere med Orenda PS-13 på 8.200 kg trykkraft.

Breguet 765 er en militær transportversion af Deux Pont. Det franske luftministerium har bestilt 23.

Martin B-57D er en ny Canberra-version med J-57 motorer i stedet for J-65 Sapphire.

F-113 er nyeste amerikanske jagerbetegnelse. Hvem der laver den, vides ikke.

Avro CF-100C har 1,8 m større spændvidde, og er gjort lettere end CF-100, så den kan operere helt op til 16,8 km højde.

SAAB J-35 Draken foretog første flyvning den 25.-10. Den skal erstatte J-29 i Flygvapnet og ventes at opnå ca. 1600 km/t. Motoren er en Rolls-Royce Avon med efterbrænder.

Den alm. typeside må af pladshensyn desværre udgå denne gang. I betragtning af det meget andet teststof håber vi på læsernes tilgivelse.

Ved KDA's mødeaften i november blev vandrepokalen for varighedsflyvning i svæveplan overrakt den ene af de nye rekordindehavere, Sv. Westergård (t.h.), som til gengæld gav Jens Eriksen (t.v.) et billede fra Lønstrup til erindring.



Trafikflyvemaskinernes udvikling — I.

En oversigt over de langdistancetyper, der tages i brug
i årene 1955—60.

EFTER krigen har FLYV med mellemrum bragt samlede oversigtsartikler over bl.a. trafikflyvemaskinernes udvikling, sidst i juni 1952 s. 100—101. Siden — og især i år — er der sket en så enorm udvikling, at vi må til det igen, og denne gang, kan vi ikke gøre det i mindre end to artikler — faktisk burde vi have haft plads til mindst en side om hver af den snes typer, der er tale om, men det har vi ikke.

I dette nummer skal vi beskæftige os med typerne til de store distancer, i næste med dem til mellem- og kortere distancer.

I artiklen i 1952 var det klart Douglas og Lockheed, der beherskede markedet henh. med DC-6B og 1049 Super Constellation, og de var klar til at opretholde stillingen med DC-7 og 1049 C, der også var begyndt at blive bestilt. Disse typer kan transportere ca. 60 passagerer på lange og 90 på kortere ruter og kan f.eks. klare atlantehavsrueten med en mellemlanding.

Som konkurrent til disse stempelmotordrevne typer var Bristol ved at gøre den turbinmotordrevne Britannia klar til prøveflyvning, mens den engelske triumf, den reaktionsdrevne Comet I, allerede var i drift, og der indløb gode ordrer på Comet 2, der var i produktion. Denne type var ganske vist ikke langtrækkende nok til atlantehavsrueten, men var en stor publikumssucces på lange landruter og stod ganske uden konkurrence på verdensmarkedet.

Så kom de tragiske ulykker, de langstrakte undersøgelser med opklaringen — og de første Comet-typer var ude af billedet, men den større Comet 3 kom dog i luften midt i 1954.

Mens de amerikanske luftfartsselskaber og de fleste udenlandske stadig koncentrerede deres interesse og ordrer om videreudviklingerne DC-7C og 1049G, begyndte Boeing at vise sig igen med sin 707 Stratotanker, der kom i luften samtidig med Comet 3, men først og fremmest blev bestilt til militært brug.

Tredsernes jetdrevne luftkæmper

Boeing 707 i civil udgave som Stratoliner var dog nu en reel mulighed, og samtidig arbejdede Douglas på sit DC-8 projekt og Lockheed naturligvis også på en lignende, foruden på andre typer.

Så tog PAA for et par måneder siden springet og bestilte både 707 og DC-8, og slag i slag følger konkurrenterne med. Dermed har disse to typer, af hvilke DC-8 ikke ventes på prøveflyvning før 1958, på en gang erobret det kostbare, men alligevel begrænsede marked for »blå bånd«-typen, så konkurrenterne — foruden Lockheeds projekt den engelske Vickers 1000 — faktisk er trængt helt ud.

Udadtil ser disse to typer ret ens ud (se side 238); det er lavvingede, pilformede maskiner med 4 udvendigt anbragte motorer. De har plads til et passagerantal, der varierer omkring de 100. De ydre dimensioner er næsten ens; men DC-8 har lidt større planareal og en hel del større fuldvægt og dermed en endnu større planbelastning (ca. 490 mod 465 kg/m²).

De får en maximal rejsehastighed omkring 900 km/t, større rækkevidde end DC-7C og bliver på mange ruter 30—40 % billigere pr. passagerkilometer. Mens DC-8 skal bygges med Pratt & Whitney JT-4-motorer (J 75), flyver 707 foreløbig med de betydeligt svagere JT-3L (J 57), selv om de måske nok kan sættes op til 5000 kg. Motorspørgsmålet står dog ret løst, og det skal være tanken at tilbyde kunderne flere motoralternativer, f.eks. også engelske motorer. Det kan knibe med at få de amerikanske klar til civil brug til tiden.

Med 15,5 t nyttelast og en startvægt på 117 tons kræver DC-8 en startplads på 2550 m. Den stiger til 9,3 km højde på 16 min. og fortsætter i svag stigning til 12,3 km. Herfra tager det 23 min. at komme ned, og med en landingsvægt på 77,5 t lander den på en plads af 1930 m efter at have fløjet ialt 5.830 km (f.eks. New York—

Paris) på knap 6½ time, d.v.s. i gennemsnit 900 km/t (formodentlig i stille luft). Den har da brugt ca. 36,5 tons brændstof eller 5,65 tons i timen.

Under op- og nedfarten, der foregår med ca. 10 m/sek., ændres kabinetrykket kun svarende til ca. 1,5 m/sek.

Comet 4 er noget mindre og lidt langsommere, tager færre passagerer og har mindre rækkevidde, så den stadig må mellemlande på atlantehavsrueten og snarere vil gøre sig gældende på andre ruter.

Vickers 1000 er et engelsk projekt i klasse med DC-8 og 707, udstyret med fire Rolls-Royce Conway motorer. Spændvidde 42,7, længde 44,5 m. Det er ikke bare et projekt, der var faktisk bestilt nogle til brug for RAF, men de civile muligheder synes standset nu, og der er tale om også at annullere den militære ordre.

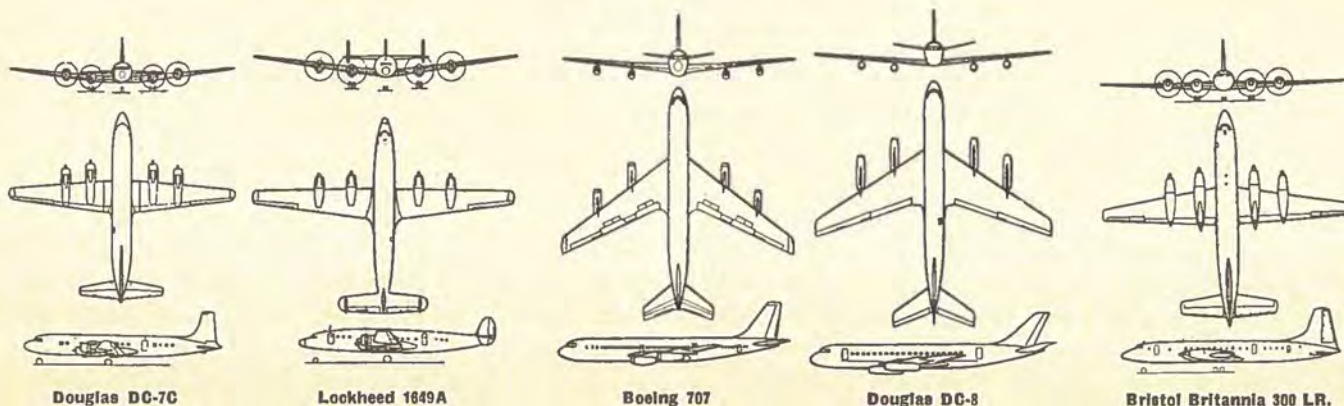
Britannia foreløbig alene med turbinmotorer

Til langdistanceruterne er Bristol Britannia endnu den eneste turbinmotordrevne type, der er i produktion. Prototyperne og de første produktionseksemplarer har nu i 3 år gennemført meget grundige prøver, og næste år sætter BOAC dem endelig i drift. Det bliver Britannia 100, men den suppleres af andre versioner med større kropslængde, fuldvægt og rækkevidde, nemlig fragtudgaven 200, fragt/passagerudgaven 250 og især langdistance-passagerudgaven 300LR, der kan tage Atlantruterne non-stop.

Den er et par hundrede km/t langsommere end jettyperne, men også 20 % billigere i drift, så den kan ikke lades ude af betragtning som en konkurrent.

Den ventes indsat på ruterne i 1957 og er forsynet med Bristol Proteus 755 motoren. Senere versioner med Bristol BE 25 og et tyndere plan ventes at frembyde endnu bedre præstationer.

DE FEM STORE:



(alle i samme målestok, tegninger lånt fra Flight).

Stempelmotoren holder stand endnu

Jettyernes indsættelse i trafikken ligger endnu nogle år ude i fremtiden (1959—60) — måske længere endnu end planlagt, hvis der viser sig uventede vanskeligheder — og turbinetypen er endnu ikke bestilt i særlig mange eksemplarer, så i resten af dette årti vil stempelmotortyperne stadig dominere langruterne, d.v.s. de sidste versioner af DC-4 til DC-7C samt Constellation-Super Constellation-familierne, ligesom der naturligvis stadig anvendes andre typer såsom Boeing Stratocruiser, Canadair 4 etc.

Med DC-7 sprang Douglas fra de 2500 hk motorer på DC-6B op til 3250 hk motorer (Wright R-3350 Turbo-Compound, hvor udstødsgassens energi tilføres motoren gennem små turbiner). Samtidig blev kroppen endnu engang lidt længere.

Heraf udvikledes DC-7B med samme dimensioner, men med forbedrede flaps og dermed startegenskaber, 100 hk stærkere motorer, mere brændstof (i tanke foroven i motorgondolerne) og dermed større nyttelast og rækkevidde. PAA har den i tjeneste på atlantruter.

DC-7C — der naturligvis fik navnet Seven Seas — har 3 m større spændvidde, anbragt ved planroden, hvorved motorerne er kommet længere fra kroppen. Kroppen er den samme, dog med lidt større finne. Motorerne er de samme som på 7B, men brændstofkapaciteten er forøget til 28.395 liter, hvorved rækkevidden i stille luft uden reserver bliver 8000 km.

Lockheed ligger stadig i skarp konkurrence med sine typer. Mens Super Constellation 1049 med sine 2500 hk motorer svarer til DC-6B, svarer 1049C til DC-7. Heraf er siden udviklet 1049E, og den forbedrede 1049G, der stort set svarer til DC-7B.

1049G har Wright R 3350-DA3 Turbo Compound motorer og kan forsynes med tiptanke, der forøger rækkevidden med 1400 km. I alt rummer tankene 29.340 liter. Fuldvægten er nået op til 62.1 tons. Største nyttelast 8.15 t. Der er plads til radar i næsen. 1049H er en fragtudgave af denne type.

1249 var en projekteret version med turbinemotorer, men ellers samme ydre.

Omsend planet er forstærket indeni og pladsen udnyttet til stedse mere brændstof, er der dog benyttet et bærepåls af samme ydre dimensioner ligesom fra den første 049 Constellation til 1049G — ganske som Douglas har gjort det fra DC-4 til DC-7B. Derimod er kroppene strakt stadig mere ud.

Nu var den yderste grænse nået, og ligesom DC-7C har fået forøget planet ved roden med 3 m, er de nyere Constellation-versioner ikke bare udstyret med en større,

men faktisk med en helt ny vinge med over 8 m større spændvidde og næsten 20 m² mere areal. Den har ny planform med stort sideforhold (12) og tyndere profil (15 % i st. f. 18) (se FLYV 9/55 s. 182) — kort sagt indrettet til større fart og rækkevidde.

1449 (og 1549) var projekter, der kom frem for et årstid siden og blev meget overvejet af flere selskaber. De skulle være forsynet med turbinemotorer (som den militære C-130, som Lockheed bygger), nemlig med P&W. PT-2 (T 34) på ikke mindre end 6000 hk hver. Den skulle få en rejsefart omkring 700 km/t og en fuldvægt på nær 80 tons. Efter nogle måneders forløb blev turbinetypen imidlertid droppet, antagelig fordi den ikke kunne blive klar hurtigt nok. I stedet er

1649-A sat i produktion. Den har igen stempelmotorer (Wright R-3350-EA2) og er udstyret med det nye plan, men stort set samme krop og haleparti som de foregående Super-Connies. Den ventes sat i drift i 1957 i konkurrence med DC-7C og Britannia 300 LR. Som disse er den beregnet til non-stop-flyvninger mellem New York og de europæiske hovedsteder. Den udmærker sig ved den største absolutte rækkevidde, der hidtil har været offentliggjort, nemlig 11.500 km (verdensrekorden er 18.082 km, sat af en med brændstof overløst Lockheed Neptune). Med de sædvanlige reserver a.h.t. modvind, flyvning til alternativ plads, ventetid etc. kan den række 8.200 km.

Det er muligt, at dens ydeevne kan strækkes endnu en smule ved en foregøelse af motorstyrken — hvilket så også kommer til at gælde DC-7C. Men iøvrigt er det jo ikke utænkeligt, at der igen kan blive tale om en turbineversion til at konkurrere med Britannia. Selv om stempelmotorerne har mindre propeller, sidder de dog i samme afstand som på 1449, og der kan altså stadig forholdsvis let laves en ny turbineversion, der rigtigt kan udnytte det nye effektive plan — og som så nok vil kræve en større krop til at rumme den ekstra nyttelast, den vil kunne medføre.

Der har forøvrigt også været rygter om en DC-7D med Rolls-Royce RB-109 turbinemotor til 1958 — men foreløbig kun rygter, der er stoppet ved fremkomsten af DC-8.

Resumé

De mest moderne langdistance-luftliniere idag er DC-7B og 1049G, der bliver fulgt af de ligeledes stempelmotorudstyrede DC-7C og 1649A i 1957. Samme år ventes den eneste turbindrevne type, der er i ordre, 300LR, sat i drift.



De to mest moderne typer på Nordatlanten i øjeblikket: øverst Lockheed 1049G, der kan forsynes med ekstra brændstof i tiptanke, og nederst Douglas DC-7B, der har ekstra benzin i tanke over motorgondolerne.

I 1959-60 ventes endelig DC-8 og 707 i tjeneste med væsentlig forøget fart og kapacitet (En DC-8 vil i løbet af et år kunne transportere 2½ gange så mange passagerer over Atlanten som en DC-7C).

Til den tid vil nye versioner og projekter sikkert have set dagens lys, men de første 10 år frem i tiden fra nu vil der stadig være flest stempelmotortyper i brug verden over.

P.W.

★

Regulativ for flyvepladsleder

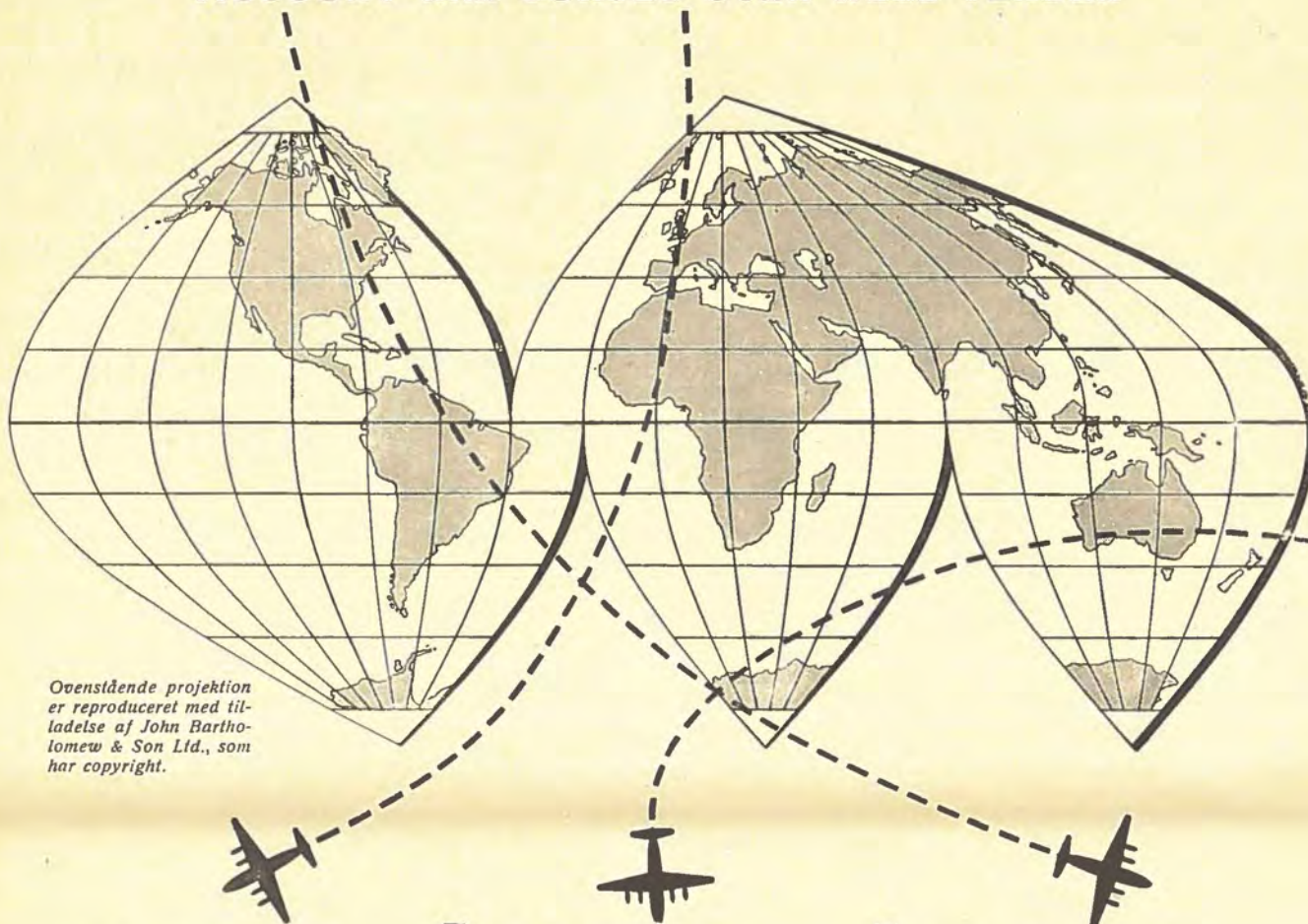
I serien af Bestemmelser for civil luftfart har luftfartsdirektoratet nu udsendt BL 4. 1. Regulativ for flyvepladsleder. For at undgå misforståelser skal vi oplyse, at det gælder lederne på midlertidige offentlige landingspladser — ikke den svæveflyveinstruktør, der leder flyvningen af flere flyvehold, og som også kaldes flyvepladsleder.

I det nye BL er flyvepladslederens opgaver og ansvar fastlagt, der er bestemmelser for drift af pladsen, meldepligt til direktoratet samt alarmeringstjeneste og afgivelse af meldinger.

TRAFIKFLYVEMASKINER TIL LANGDISTANCERUTERNE

Type	4 motorer å	passa- gerer	spv. m	læng- de m	plan- areal m ²	tom- vægt t	fuld- vægt t	max. rejse- fart km/t	absolut række- vidde km	eks. på rækkevidde med nyttelast med ell. uden reserver
Douglas DC-8	6800 kg	103—140	41.0	42.8	241	—	117.0	925	8000+	6.860 km m. 14.7 t.
Boeing 707 Stratoliner	4545 kg	80—130	39.5	38.9	223	41.8	104.0	880		
Bristol Britannia 300LR	4120 hk	65—93	43.4	37.8	193	37.8	77.2	648	10.000	8.000 km m. 12.7 t. u.r.
Bristol Britannia 100	3780 hk	63—90	43.4	34.8	193	37.3	68.1	596	8.350	5.950 km m. 11.3 t. u.r.
Lockheed L-1649-A	3400 hk	46—93	45.7	35.5	172	38.8	70.8	562	11.500	
De Havilland Comet 4	4770 kg	58—76	35.1	34.0	197	31.0	69.3	814	5.900	4.350 km m. 8.7 t. m.r.
Douglas DC-7C	3350 hk	58—76	38.8	34.2	152	32.9	63.6	540	8.000	6.500 km m. 7.6 t.
Lockheed 1049-G	3250 hk	58—109	37.5	34.5	153	33.4	62.1	530.	9.400	7.440 km m. 4.5 t. m.r.
Douglas DC-7B	3350 hk	40—95	35.8	33.2	136	30.8	55.4			

VISCOUNT HAR SUKCES OVER HELE VERDEN



Ovenstående projektion er reproduceret med tilladelse af John Bartholomew & Son Ltd., som har copyright.

VI LYKØNSKER

Aer Lingus, hvis fortjeneste for 1954-55 var £ 25.428 (492.300 kroner) i modsætning til et tab på 1.213.150 kroner i 1953-54. Vi ønsker også selskabet til lykke med de præstationer, der er opnået i det første fulde års flyvning med Viscount.

VI LYKØNSKER

Trans-Australia Airlines, hvis Viscount flåde har opnået en bestandig høj udnyttelse og har sat en hel række rekorder for gennemflyvning af ruter og for passagerbelægning i konkurrence med andre luftfartselskaber. T.A.A.'s gennemsnitlige passagerbelægning med Viscount's har siden december 1954 været 84,9 %.

VI LYKØNSKES

»Bedre end vi forventede«, sagde den administrerende direktør for Capital Airlines, Mr. J. H. Carmichael, efter den første rute-fart med Viscount. »Efter flyvningen kom passagererne hen til mig og begyndte ligefrem at anbefale Viscount til mig. Vi er henrykte«.

Om luftfartselskabet er i Europa, Australien eller Nord Amerika; om det er stort eller lille, beretningen om dets succes med Viscount er altid den samme — Passagererne giver straks deres bifald til kende, der er overalt en stadig bedre udnyttelse, og ved årets slutning er det glædeligt at se det økonomiske resultat.

Mere end 230 Viscount's er i ordre for 28 luftfartselskaber, iberegnet de 9 i Viscount 800 serie for K.L.M.

VICKERS VISCOUNT

FIRE ROLLS-ROYCE DART PROPELLER-TURBINE MOTORER

VICKERS-ARMSTRONGS (AIRCRAFT) LIMITED . WEYBRIDGE . ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved:

ALFRED RAFFEL % . VODROFFSVEJ 46 . LUNA 2343 . KØBENHAVN V.

BESØG HOS FOKKER

*Bliver F. 27 Friendship
DC-3'ens afløser?*



Som Fokker F.27 Friendship med sine to Rolls-Royce Dart turbinemotorer vil komme til at tage sig ud i luften.

DEN 22. oktober lettede OY-ASE — Dansk Luftfart Services Fokker F VIIa — fra lufthavnen i Kastrup med Iver Munch-Petersen som fører for via Hamburg at flyve til sit oprindelige hjemland, Holland. ASE var et ret kostbart bekendtskab for DLS, der købte den i Sverige i januar 1953 for små 5000 kr. Anseelige beløb er siden ofret på den i reparationer og hangarleje, vel over 5 gange ovennævnte beløb, uden den kom til at indflyve noget til sin ejer. Det skyldes først og fremmest, at den oprindelige motor, en Bristol Jupiter, ikke svarede til luftfartsdirektoratets minimumskrav, hvorfor den blev udskiftet med en anden Jupiter, der blev købt af flyvevåbnet, der havde anvendt den til mekanikerundervisning. Da den gik til på første prøveflyvning, blev ASE sat i skammekrogen i hangar C i en lang tid, indtil nye stempelringe blev fremskaffet til motor nr. 1. Det hjalp, nu var motoren OK, men vejr og vind samt tidens tand havde været så hård ved ASE, at nye reparationer af skroget var nødvendig for opnåelse af luftdygtighedsbevis. DLS benyttede sig derfor af en chance til at sælge ASE til den hollandske aeroklub, bakket op af Fokker og KLM. Ikke uden tab, men noget er da bedre end intet. ASE vil få sin plads i det fremtidige hollandske luftfartsmuseum, der antageligt vil blive indrettet i en hangar i Schiphol.

KLM og Fokker havde oprindeligt planlagt at kæde ankomsten af den gamle F. VIIa til Schiphol sammen med den første offentlige udendørs demonstration af den nye 2-mot. trafikmaskine F. 27 Friendship. Men da Fokkers chefprøveflyver G. Sonderman forulykkede 20/10 i USA under en demonstration af jettræneren S 14, ønskede Fokker og KLM at udskyde arrangementet med ASE's ankomst til Schiphol til en senere passende lejlighed. Den blev derfor fløjet til Eelde og gemt bort i en fjern hangarkrog for den forgænges søgende hollandske presse. Med hjemkomsten til Holland af denne gamle veltjente tjener af luftfarten er et kapitel i flyvningens historie afsluttet. Den bragte et pust fra en tid, da Fokkers typer indtog en fremskudt plads i international lufttrafik.

Som mange vil erindre, standsede Fokker produktionen af trafikmaskiner sidst i 30'erne efter i en årække at have produceret en række succesfulde typer som Fokker F. VII, XII, XX, XXII og XXXVI. Konkurrencen fra Douglas var for hård, DC 2 og 3 blev dominerende. Som et plaster på såret opnåede Fokker eneforhandlingen for Douglas i Europa, men det standsede med udbrudet af verdenskrig II.

Fokker byggede tyske, så engelske krigsfly

Under den tyske besættelse af Holland byggede Fokker ca. 800 Bü Bestmann og var lige begyndt produktionen af Arado 196, da fabrikkerne blev ødelagt af allierede bombere i 1945.

På mindre end et år havde Fokker genopbygget sine fabriksanlæg så meget, at man

kunne begynde at overhale Dakotas til KLM og Spitfires til det hollandske luftvåben.

I 1947 begyndte Fokker produktionen af S 11 — en 2-sæd. lavv. træningsflyvemaskine — til flyvevåbnet og den kgl. hollandske regerings flyveskole. S 11 er blevet eksporteret til Israel og Italien. Macchi har bygget 190 stk. i licens under betegnelsen M. 416. I Brasilien licensbygges S 11 af Fokker Industria Aeronautica SA, der nu er i gang med en serie på 100 stk. S 12, der er en næsehjulsforsynet udgave af S 11. Endvidere er planlagt en produktion af 50 S 14 jettrænere.

S 12 blev produceret med regeringsstøtte, idet den blev prøvet af NIV (det holl. institut for udvikling af flyvemaskiner) som statens faglige garant.

Fokker fortsatte sin påbegyndte serie af militære trænere med S 13, der er konstrueret og bygget med træning af besætninger i 2-mot. maskiner for øje.

Efter oprettelsen af NATO fik Fokker andel i en ordre på 330 Gloster Meteor 8, idet Fokker skulle bygge 150 stk. og den belgiske fabrik SABCA resten. Fokker var færdig med denne ordre i juni 1954. NATO har nu 460 Hawker Hunters i produktion hos Fokker og SABCA, der har delt produktionen op mellem sig.

Fokkers fabrik i Ypenburg ved Haag har længe været beskæftiget med at klargøre Thunderjet på samme basis som SAS-værkstederne i Kastrup. Man er nu gået over til at klargøre Thunderstreak og Thunderflash for NATO, ligesom man i Ypenburg reparerer jagere fra det hollandske flyvevåben.

Er Fokker S 14 verdens første specielt byggede 2-sædede jettræner?

Ovennævnte arbejder havde givet Fokker så nyttige erfaringer, at man var i stand til at konstruere og bygge en 2-sædet jettræner, S 14 (se forsiden samt FLYV nr. 7, s. 126 og nr. 9, s. 183), som Fokker hævder er verdens første specielt fremstillede i sin klasse. Tidligere 2-sædede jettrænere var udviklet af 1-sæd. jetjagere. S 14 har bl. a. ved udstillingen i Paris i juni gjort sig fordelagtigt bemærket. Den leveres nu til flyvevåbnet i Holland og Brasilien. Den kan i krigstilfælde benyttes som en manøvredygtig jager, idet den kan forsynes med 2 stk. 20 mm mg, der indbygges i en boble under kroppen.

Fairchild har sikret licens-retighederne for S 14 og F 27 i USA. Det var på en demonstrationsturné for Fairchild til amerikanske militære og maritime flyvebaser, at Sonderman forulykkede i S 14. En anden S 14 var ved at blive afskibet fra Schiphol,

da FLYV's medarbejder besøgte Fokker sidst i oktober.

Foruden allerede nævnte fabriksanlæg har Fokker moderfabrikken Amsterdam Noord ved havnen og en fabrik i Dordrecht (hvor der laves dele til S 14 og Hunter). I 1951 blev de moderne anlæg i Schiphol taget i brug og siden udvidet. Her fremstilles Hunter og F. 27, de to typer man nu koncentrerer sig om. Fokker regner med sit come back til den civile lufttrafik med F. 27 Friendship.

Friendship prøveflyves i december?

Da Fokkers ingeniører var færdige med S 14, fandt man tiden moden til at tage fat på opgaven at bygge en moderne økonomisk trafikflyvemaskine, der kunne tjene som en værdig afløser af den veltjente, men forældede DC 3. På grundlag af nøjagtige markedsanalyser af trafikflyvning på kortere og mellemdistancer og kontakter med mange luftfartsselskaber blev F. 27 konstrueret og sat i produktion. I januar besluttede man sig til masseproduktion. 4 eksemplarer er under bygning, 2 til bøjepå prøver og andre belastningsforsøg, og to til flyveprøver, heraf en med trykkabine. Da vi besøgte Fokker sidst i oktober, regnede man med, at det første forsøgsseksemplar ville være klar til overførsel til flyvehangaren først i november og til prøveflyvninger i december.

F 27 er ikke mindst i teknisk henseende interessant. F. eks. er der i stor udstrækning anvendt en slags limning af stringere til beklædningen, altså metal til metal, den såkaldte Redux-bonding. Plastic anvendes i stor udstrækning til formgivende elementer som forkanten af planerne, den bageste del af motornacellerne m. m.

F 27 har i standardudgaven plads til 28 passagerer, der af sikkerhedsgrunde sidder med ryggen i flyveretningen. Udsigten er ideel: Ud for hver tværgående stolerække er der i hver side et stort vindue med uhindret udsigt på grund af det højvinklede planarrangement. Det giver endvidere mulighed for en lav anbringelse af kroppen, så f. eks. bagagerummet er tilgængeligt, når man står på jorden.

Med 2 RR Dart turbinemotorer, hver på 1600 HK+170 kg trykkraft, er normal startvægt 14,8 t og max. nyttelast 4289 kg. Spv. er 29 m, højden 8,4 m og længden 22,2 m. Planarealet er 70 kvm. Startlængden er 30 m. Økonomisk marchfart 442 km/t, normal flyvedistance med reserve 483 km, max. flyvedistance med reserve 1610 kilometer.

Hvis F 27 falder heldigt ud, skulle Fokker have gode afsætningsmuligheder for den. Der er nemlig et meget stort behov for en afløser for DC3.

Johs. Thinesen.

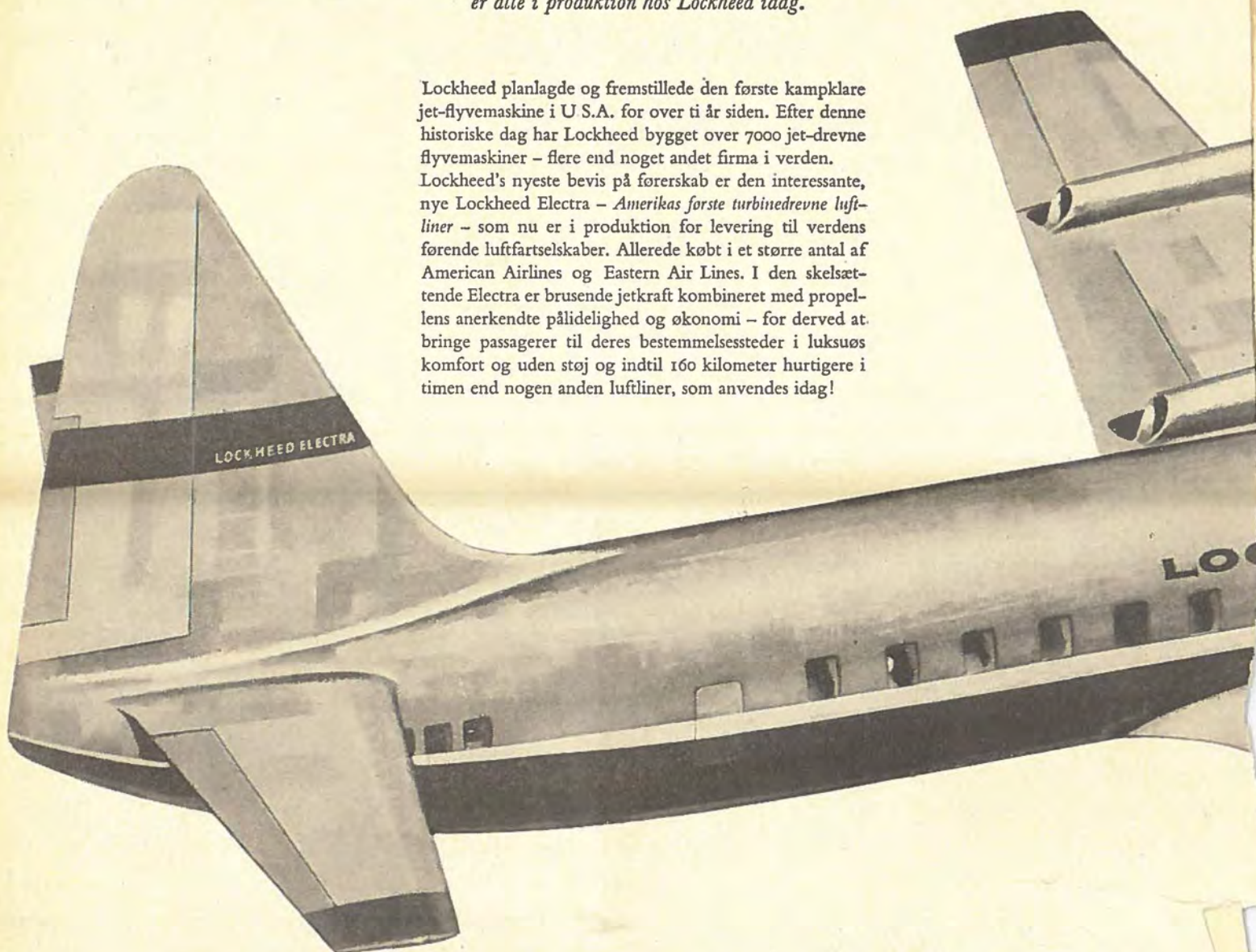
Disse nye Lockheed typer er førende indenfor jet-flyvning

Amerikas første turbinedrevne luftlinier... første turbinedrevne militære transportflyvemaskine... hurtigste propeldrevne luftlinier...

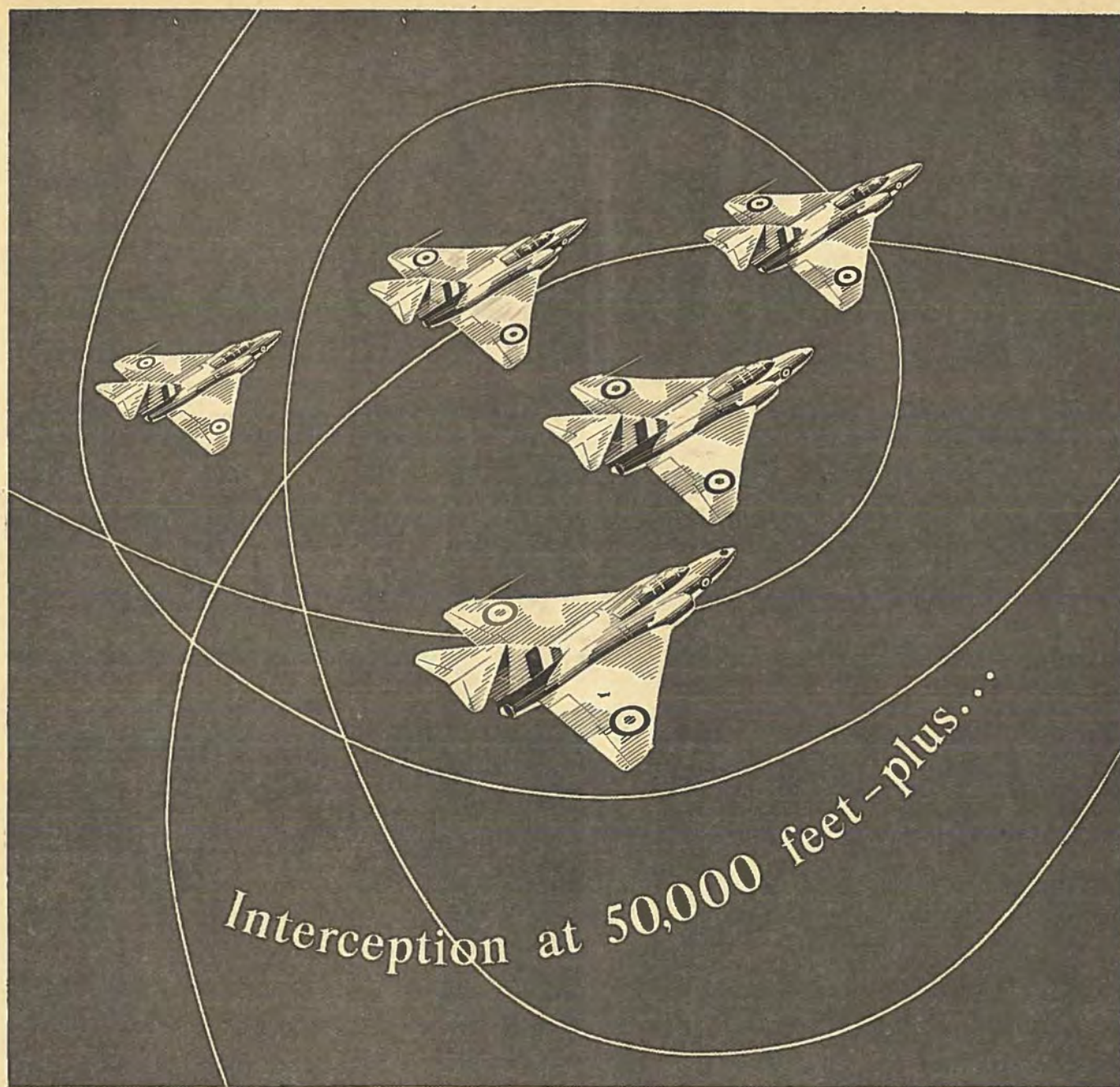
første hangarskibs-baserede jet-træner... og verdens hurtigste jet-jager – er alle i produktion hos Lockheed idag.

Lockheed planlagde og fremstillede den første kampklare jet-flyvemaskine i U.S.A. for over ti år siden. Efter denne historiske dag har Lockheed bygget over 7000 jet-drevne flyvemaskiner – flere end noget andet firma i verden.

Lockheed's nyeste bevis på førerskab er den interessante, nye Lockheed Electra – Amerikas første turbinedrevne luftlinier – som nu er i produktion for levering til verdens førende luftfartselskaber. Allerede købt i et større antal af American Airlines og Eastern Air Lines. I den skelsættende Electra er brusende jetkraft kombineret med propellens anerkendte pålidelighed og økonomi – for derved at bringe passagerer til deres bestemmelsessteder i luksuøs komfort og uden støj og indtil 160 kilometer hurtigere i timen end nogen anden luftlinier, som anvendes idag!



C-130 HERCULES, NY TURBINEDRETVET, MILITÆR FRAGTFLYVEMASKINE. Electra's voluminøse broder. En 62-tonns allround transportflyvemaskine, som kan befordre personel og materiel længere, hurtigere og billigere end nogen anden flyvemaskine! Den er nu under produktion i Lockheed's Georgia Division, U.S. Government Aircraft Plant No. 6 i Marietta. Som det fremgår af billedet, kan en vældig 5000-gallon benzin-tankvogn køre op ad rampen og ind i det huleagtige indre af en C-130. I baggrunden: en Lockheed-bygget B-47 jet-bomber.



GLOSTER JAVELIN

Day or night, fair weather or foul, the Gloster Javelin is up and ready for action in a matter of minutes after take-off. Powered by twin Armstrong Siddeley Sapphires this all-weather fighter is part of Western Europe's first line of defence against high level, high speed atomic attack. The Javelin will also carry the new air-to-air guided missiles now under development. No other all-weather interceptor in production today has the development potential of the Gloster Javelin — the most advanced aircraft of its type in the world.



GLOSTER AIRCRAFT CO., LIMITED. GLOUCESTER, ENGLAND
Member of The Hawker Siddeley Group | Pioneer . . . and World Leader in Aviation

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Abonnement for FLYV

årgang 1956 — kr. 10,00 + opkr.

opkræves i december måned. For at undgå standsning i forsendelsen beder vi Dem derfor indløse vor postopkrævning førstegang den præsenteres.

Samler De flyveblade?

FLYGNING . FLYV
FLYVEBLADET . FLYG

Årgangene 1936/1945 sælges for højeste bud. Tlf. Hjortekær 714, bedst efter kl. 18.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

ENESTÅENDE TILBUD

til flyvere og flyveinteresserede

★
Restoplaget af **FLYVEBOGEN** realiseres til stærkt reducerede priser.

★
Det populære værk om flyvningens historie og udvikling er redigeret af kaptajn **JOHN FOLTMANN** og skrevet af luftfartens mest kendte eksperter.



Hørlærred
kr. 60,00

Forord af Hs. kgl. Højhed
PRINS AXEL

★
2 store bind.
1200 sider.
Rigt illustreret.

★
Bestilling kan afgives
på nedenstående kupon.

★

WESTERMANN



Kunstl.
kr. 75,00

Undertegnede, som er fyldt 21 år, bestiller herved:

**John Foltmann:
FLYVEBOGEN I-II.**

☐ indbundet i hørlærred kr. 60,00

☐ indbundet i kunstlæder kr. 75,00

Ønskes leveret i 6 ens rater ☐

» » kontant ☐

Sæt venligst x ved den indbinding og betalingsform, De har valgt.

NAVN _____

STILLING _____

ADRESSE _____

Kan
nedlægges
ufrankeret
i
post-
brevkasserne

614

WESTERMANN'S FORLAGS
KOLPORTAGE A/S

**Knabrostræde 6.
København K.**

„CELOSIE“
(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

Omdrejningstæller til modelmotorer

PÅ opfordring fra adskillige interesserede har jeg skrevet denne lille vejledning i, hvordan man selv laver sig en vibrationsomdrejningstæller.

Fremstilling

Få fat på et stykke messing, ca. 6 × 6 mm. Bor deri en række huller med 8 mm indbyrdes afstand. Bor først med 3 mm bor og bor igennem med 1 mm bor, sådan som det er vist på detailskiten. Nogle stykker 1 mm klavertråd fortinnes i den ene ende og loddes omhyggeligt fast i hullerne ligeledes som det er vist på detailskiten. I den ene ende af messingstangen påsættes et filehæfte.

Justering

Længden af den frie ende af klavertrådene bestemmes efter følgende formel

$$l_n = l_{6000} \cdot \sqrt{\frac{6000}{n}}$$

Hvor l_n er længden, der svarer til svingnings- og omdrejningstallet n . 16000 svarer til svingningstallet 6000. Det er så snedigt, at almindelig vekselstrøm med periodetallet 50 sendt gennem en spole frembringer et magnetisk vekselfelt, der giver 6000 impulser pr. minut. Altså justerer du din tråd foran enden af sådan en spole. Du kan bruge din stang med 1 mm huller, før du lodder dem til med klavertråd. Altså skyd et stykke 1 mm klavertråd gennem et hul i stangen, hold stangen med klavertråden foran enden af vekselstrømsspolen, skyd tråden ud og ind, indtil vibrationerne er maksimum. Den frie længde af tråden er da lig med 16000. Måles omhyggeligt. Forsøget gentages nogle gange og gennemsnittet tages.

Nedenstående tabel er beregnet for 16000 = 84,15 mm.

n	l	n	l
6000	84,15	14500	54,15
9000	68,7	14600	53,95
9500	66,9	14800	53,60
10000	65,2	15000	53,25
10500	63,6	15200	52,90
11000	62,2	15400	52,55
11500	60,8	15600	52,20
12000	59,5	15800	51,85
12500	58,3	16000	51,50
13000	57,2	16200	51,20
13500	56,15	16400	50,90
14000	55,10	16600	50,60
14200	54,70	16800	50,30
14400	54,30	17000	50,00

Klavertrådsenderne bides af, så de er ca. 1 mm længere, end de skal være. Derpå slibes de ned på mål (roterende slibesten) med hyppig kontrol af en god skydelære med dybdemål. Der stemples tal i messingstangen svarende til trådenes svingningstal.

Teori

Nu har en modelmotor (totaktsprincipet), der løber 9000 omdr. også 9000 eksplosioner pr. minut og vil derfor afgive svingninger med svingningstallet 9000. Når du holder omdrejningstælleren med filehæftet mod motorfundamentet, vil tråden mrk. 9000 svinge kraftigt. Derved kan du se, at motoren løber 9000. Dette fænomen, at motorvibrationer med svingningstallet 9000 får tråden mrk. 9000 til svinge kraftigt, kalder man resonans.

For at forklare, hvad man egentlig forstår ved resonans, kan vi sige, at du er nede på legepladsen og giver din lillesøster en gyngetur. Når du nu giver hende de her skub, så sker det i en ganske bestemt takt, og resultatet er, at gyngen med lillesøster får større og større udslag. Der er resonans mellem dine skub og gyngen.

Brug af omdrejningstæller

Jeg har selv lavet to tællere, een på 14000—17000 og een på 9000—15000. Den første bruger jeg til at tune motorer med (herom senere) den anden bruges i marken, nemlig til at vælge propeller med. Jeg vil lige indskyde en advarsel: Pas på oversvingninger! På min 9000—15000 målte jeg nemlig en ED racer til 14000, endda med en temmelig stor skovl af en propel. Det vidste jeg kunne ikke være sandt, og det var det heller ikke! ED'en kørte 7000, men så langt ned gik min omdrejningstæller ikke. Hvis vi nu tager eksemplet med lillesøster og gyngen, så svarer eksemplet med ED'en ganske til, at lillesøster kun får et skub hveranden gang. Ligeledes vil en Viking 2,5, der kører 5000, kunne få trådene på både 10000 og 15000 til at svinge. Brug altså din sunde fornuft.

Valg af propel

Stigningen vælges efter diagrammet i denne artikel. På den vandrette akse går man ind ved det omdrejningstal, hvor ens motor har den største ydelse. Her kan jeg anbefale at studere ydelseskurverne i de engelske blade MODEL AIRCRAFT og AEROMODELLER. På den lodrette akse vælger man den hastighed, ens optimisme

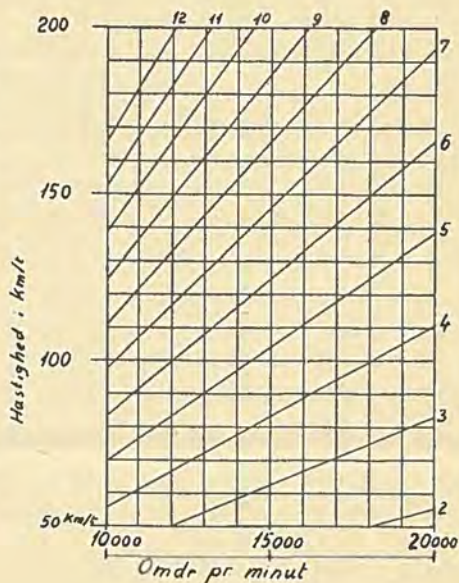
Hvordan man nemt selv kan fremstille en vibrationsomdrejningstæller og bruge den ved tilpasningen af sin propel.

af P. Chr. Andersen.

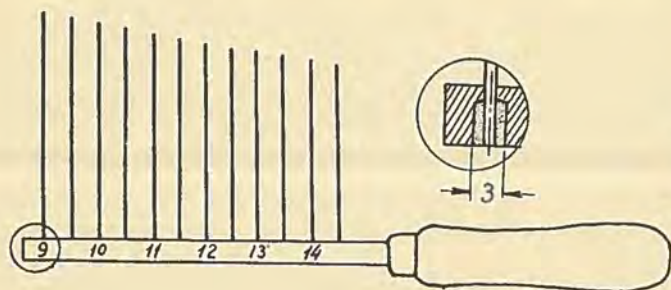
foreskriver. Den hertil nærmest svarende skrålinje angiver den stigning, der giver den største virkningsgrad. Diagrammet regner efter amerikanske erfaringer med 10 % slip. Når så en propel med den foreskrevne stigning er lavet, skal den skæres ned, indtil omdrejningstallet på jorden er 10 % mindre, end omdrejningstallet ved den største ydelse. Når så modellen kommer i luften, vil motoren stige de 10 %. På den måde er man altid sikker på at få maksimumsydelse ud af sin motor, og metoden kan anvendes til alle modeller, ikke blot hastigheds-, men også holdkap-, kunst- og fritflyvning.

TABEL over nogle kendte motorers omdrejningstal ved bedste ydelse.

Motor	Slagvolumen cm ³	Klasse	Omdrejningstal	Nationalitet
Viking 0,75	0,75	F-1	14000	da
Viking 2,5	2,5	F-1	7000	da
Elfin 2,49	2,49	F-1	11500	en
ED 2.46 Racer	2,47	F-1	14000	en
Webra Mach 1	2,45	F-1	15000	ty
— med gløderør			17000	
Taifun Tornado	2,47	F-1	14000	ty
Supertigre G20s	2,47	F-1	17000	it
K & B 15	2,42	F-1	15000	am
K & B 19	3,29	F-2	15000	am
Forster 29	4,87	F-2	15000	am
Fox 29	4,91	F-2	15000	am
MacCoy 29 RH	4,85	F-2	16000	am
MacCoy 29 Sport	4,85	F-2	14000	am
Dooling 29	4,89	F-2	17500	am
Eta 29	4,87	F-2	16000	en
Supertigre G21s	4,82	F-2	17000	it



Tegning af vibrationstælleren. I cirklen detalje af udhoringen. Til højre stigningsdiagram.



BØGER

Himmelhunden af Paul Brickhill, oversat fra engelsk af Chr. Dahlerup Koch, Schønberg's forlag. 336 sider. Pris: kr. 19,75.

Undertitlen er „Bogen om Douglas Bader“, og så ved man besked. Det er en bog om en af Englands mest berømte flyvere fra den 2. verdenskrig og et af krigens mest viljefaste mennesker. Men — hvor strålende den er, ved man ikke førend man har læst bogen.

Douglas Bader — med *a* og *d* som i den danske udtale af *radar* — kom på R.A.F. Cadet College, Cranwell, i 1928; han blev officer i R.A.F. 1930; mistede begge ben ved en flyveulykke 1931; kom tilbage til R.A.F. i 1939 og fik tilladelse til at flyve igen til trods for sine kunstige ben; nedskød 22½ fjendtlig maskine; var krigsfange — og en af de meget uregerlige — fra 1941 til krigens slutning, hvorefter han fortsatte med at flyve i egen maskine som salgsschef hos det engelske Shell.

Beretningen om, hvordan Group Captain Bader tvinger sig selv tilbage til en normal tilværelse, efter at begge hans ben er blevet sat af, og hvordan hans enestående vilje præger den enhed — og senere de enheder — som han er chef for, er fremragende læsning. Og den del, der omhandler krigen, giver tillige et fortræffeligt billede af engelske flyveres deltagelse. Det er en menneskelig bog, og den er meget underholdende.

Da bogen nu anmeldes i et fagblad, kan det ikke undgås, at der siges et par ord om

den flyvetekniske oversættelse. Den er ikke så god. Der er for mange skruptudser imellem, som bl. a. leder tanken hen på, at oversætteren har haft en svensk udgave af bogen. Hvorfor ellers tale om *spaken* og *skævreret* i stedet for henholdsvis *pinden* og *klappen*. Og betegnelsen *dog-fight*, som englænderne under den første verdenskrig brugte om kampene mand mod mand, kan minsandten ikke oversættes ved *hundeslagsmål*. For slet ikke at tale om ordet *aeroplanet*, som hele bogen igennem bliver brugt, hvor talen drejer sig om *luftfartøjet* eller simpelt hen *maskinen*. Ordet *aeroplanet* bliver ikke brugt af et eneste menneske i hele kongeriget Danmark — med undtagelse af den, der har fået forsvarrets standardiseringskomité til at lade det trykke i „Luftfartøjernes Inddeling og Definitioner“, som er udkommet i maj 1953. Hvorfor så ikke bruge ordene *aviatiker* og *aerodrom* om henholdsvis *flyver* og *flyveplads*. De sidstnævnte udtryk har i hvert fald været brugt de sidste 40—50 år i Danmark — og for den tid fandtes ingen flyvning.

Hvis oversætterens terminologi skulle anvendes, så ville følgende sætning:

„Efter at have fået udskiftet den højre klap startede luftfartøjet påny, piloten trak pinden til sig — og rettede derefter ud til vandret flyvning for at genoptage kampen mand mod mand“, komme til at lyde således:

„Efter at have fået udskiftet det højre skævrer satte aeroplanet af påny, piloten trak i spaken og gik derefter i planflugt for at genoptage hundeslagsmålet“.

Det er en skrap mundfuld! Det kan da ikke være meningen?

Men — bortset fra alt det — bogen om Douglas Bader er fortræffelig.

J. F.

Deutsche Segelflugzeuge af Hubert Zuerl. Aero-Verlag München 1954. 64 sider. 5 DM.

Det kan være svært at følge med i udviklingen af tyske svæveplaner efter krigen. Her kan denne lille bog, der omtaler 43 tyske og østrigske svæveplaner og motorglidere være til hjælp. Den indeholder såvel oversigtstegninger som fotografier og data. Forhåbentlig vil den gennem senere udgaver blive holdt á jour.

Construction for Aeromodellers. Model Aeronautical Press Ltd., Watford 1955. 96 sider. 5 shilling.

I samme serie som „Design for Aeromodellers“ og „Simple Radio Control“ har tidsskriftet *Aeromodeller* nu samlet en serie artikler til en ny overraskende illustreret lille billig bog, der denne gang handler om *bygningen* af modeller (konstruktionen behandles i bogen om Design). Selv om det engelske målsystem altid er en ulempe for os, er der dog masser af „fiduser“ at hente i denne nyttige bog.

Aeromodeller Annual 1955—56 af D. J. Laidlaw-Dickson og C. S. Rushbrooke. Model Aeronautical Press Ltd., Watford 1955. 160 sider. 10 shilling.

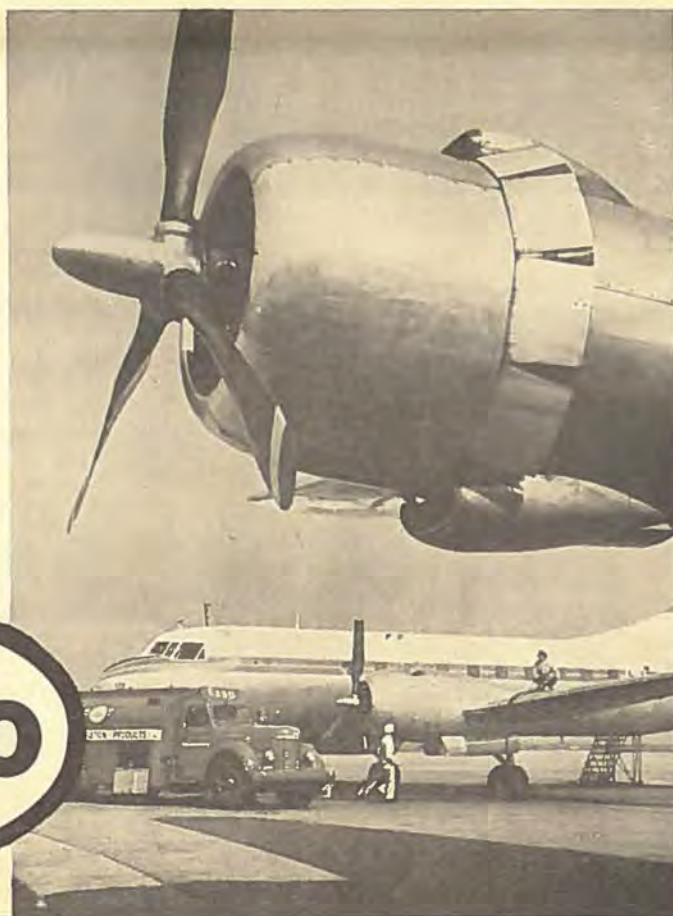
Så er den der igen, årets *Aeromodeller Annual*, der efterhånden er blevet en uundværlig institution. I år bringer den foruden en række modeltegninger og konkurrenceresultater bl. a. en artikel af J. v. Hattum om Al-modeller, der ligesom A2-modellerne har bredt sig fra Norden og nu bliver stadig mere populære. Der er en lang interessant artikel om modeller med „ducted fan“ motorer, som vi vist endnu ikke har set her i landet, en anden om luftkampsmodeller og en om radiostyrede modeller i New Zealand, hvor de er kommet langt på området. Og der er meget andet godt, men desværre intet fra Danmark — men det er vel vor egen skyld?

Hvor teknikken er i forgrunden står Esso bagved!

Netop indenfor flyvningen, hvor hensynet til sikkerheden altid bliver sat i første række, og hvor kravene til den tekniske ydeevne stadig spændes til det maksimale, er det naturligt, at man overalt bruger Esso's produkter. Det er kvaliteter, der er resultatet af forskningens nyeste undersøgelser, og de kontrolleres til stadighed af Esso's laboratorier verden over.

Esso

DANSK ESSO A/S



Nye skolingsformer for DK-skoling

Ejvind Nielsen, Havdrup, beretter om de fine svenske erfaringer med skoling på Kranich i flyslæb

DAGEN for dette års repræsentantskabsmøde afholdt svæveflyverrådet et diskussionsmøde, hvor man søgte at belyse fordelene ved DK-skolingen, dels på grundlag af 2G og dels på overgangs- og svæveplaner. Resultatet af mødet gav ikke noget klart billede af, hvilke metoder, der var mest formålstjenlige, idet meningene var stærkt delte, og erfaringerne navnlig fra overgangsplanerne var for lille; men deltagerne fik alligevel en fornemmelse af, at vi stod overfor en nyudvikling af skolingen, og den forløb sommer, hvor yderligere 2 klubber har anskaffet 2-sædede svæveplaner, har forhåbentlig givet et endnu bredere erfaringsmateriale at bygge videre på. At vi er inde på den rette vej, er der ingen tvivl om, men om vi udnytter det forhåndenværende materiale på rette måde, kan i høj grad diskuteres.

Vi plejer jo med en vis misundelse at omtale de svenske forhold, hvor klubberne årligt modtager kontante tilskud og materiel til en værdi af mellem 3—400.000 kr. fra flyvevåbnet ud fra den betragtning, at man sparer et lignende beløb i uddannelse af jagerpiloter og hjælpemandskab ved at gøre den flyveinteresserede ungdom målbevidst og selvstændig gennem svæveflyveklubbernes praktiske arbejde. Ligeledes lader man klubberne benytte militære flyvepladser til træning og stiller hangarer til rådighed for dem; noget sådant er desværre fuldstændigt utænkeligt herhjemme; den eneste måde, er nyder støtte fra det danske flyvevåben, er sommerskolen på Vandel og DM, ligesom vi har tilladelse til at benytte kasernernes øvelsesområder, en hjælp som vi, selvom den er utilstrækkelig, er vældigt glade for. Men dette giver os ikke mulighed for i tilstrækkelig grad at følge med udviklingen, som den foregår i andre lande.

Vi kan ikke rationalisere uddannelsen af nye elever, men må fortsætte med vore op- og ned-starter med 4 minutters flyvetid blandet med enkelte termikstarter, 60 til 70 stk. ialt, før der flyves solo, en lang og besværlig uddannelsessti med hårdt slid på instruktører og materiel, navnlig for klubber, der ikke har adgang til rigtige flyvepladser, og derfor må bruge mange spildtimer til transport og opspænding af planer.

I mangel af den effektive støtte, som vi burde have, men som vi altså ikke får, vil det måske være fornuftigt af os at lukre af de mange penge, svenskerne anvender på svæveflyvningens udvikling og tage ved lære af deres skolingsmetoder.

Som man ved, råder svenske klubber over Kranich, Baby, Babyfalk, Olympia, Weihe, slæbemaskiner, spil, biler, transportvogne og radioudstyr; dette materiel udnyttes til skoling efter følgende principper.

Solo efter 20 Kranich-starter.

Alle elever får først 20 starter i Kranich med flyslæb (spil benyttes næsten ikke mere); der opnås derved ca. 7 timers flyvetid, derefter flyver eleven solo på Baby eller Babyfalk, til der er opnået 15—20 timers

flyvetid og bliver derefter sat på Meise eller Weihe. K.S.A.K. fører en nøje kontrol med alle elever gennem et kartoteksystem og giver et tilskud på 80 % til opnåelse af S-certifikat for alle unge under 21 år; efter dette alderstrin må man selv betale en pris, der i kroner svarer til skolepriserne på Vandel; desuden er årskontingenten kr. 12.

De økonomiske forhold kan vi desværre ikke overføre til Danmark; men det er et forsøg værd at anvende skolingsmetoderne.

Vi har f. eks. i Havdrup en amerikaner H.R. som medlem; han kom til os i påsken og fik i løbet af maj og juni 20 starter i Specht (ca. 1 t. 20 m.), rejste derefter til Alleberg på DK-B-kursus, fik 15 starter i Kranich (ca. 5 timer) og gik derefter solo på Baby; han kom hjem med C-diplom og ca. 9 timers flyvetid. På grund af skolingen i flyslæb knob det med at tage spilstarterne, og han tog derfor en søndag til Kristiansstad, hvortil en af slæbepiloterne på Alleberg, en dansker H. Ploug, der har opholdt sig i Sverige i 20 år, havde inviteret ham. Derovre fik han 5 starter i Babyfalk og fløj derefter Weihe; han havde på dette tidspunkt 65 starter og en flyvetid på 11 timer. Hertil kan føjes, at H. Ploug kun har været slæbepilot for ham og aldrig fløjet som instruktør med ham, og at H.R. ikke er udstyret med ekstraordinære flyveevner.

Et besøg i Kristiansstad

Efter dette blev det ved gæstfri imødekommenhed fra Kristiansstad Flygklubs og instruktør H. Plougs side muligt for undertegnede ved selvsyn at lære ovennævnte forhold nærmere at kende, og tillige efter en start på Kranich og Babyfalk at få tilladelse til at prøve verdens skønneste svæveplan Weihe, hvorved et gennem 7 år næret ønske gik i opfyldelse. På denne måde er der skabt forbindelse med en ualmindelig gæstfri svensk svæveflyveklub, og jeg kan hermed viderebringe invitation til alle, der har lyst, til at aflægge et besøg derovre, og til efter nærmere aftale og efter evner og færdighed at flyve enten Kranich, Babyfalk eller Weihe; det vil være et strålende mål for en klubbetur.

Tilbage til skolingsformen. For de klubbers vedkommende, der råder over 2-sædede svæveplaner og har adgang til rigtige flyvepladser, vil det være en absolut fordel at anvende de svenske skolingsformer, idet de kan entrere med lokale motorpiloter, give eleverne 20 slæb i DK derefter 5 solo i Baby til C-diplom, og omkostningerne vil ikke være større end ved de nuværende 60 DK-spilstarter og 5 solo, men flyvetiden vil blive fordoblet og uddannelsesperioden halveret, og flyvefærdigheden meget bedre.

For klubber, der ikke har adgang til rigtige flyvepladser, stiller forholdene sig noget vanskeligere, men man kunne måske overtale de militære myndigheder til at planere en passende græsbane på øvelsespladserne, eventuelt som reservelandsbane for flyvevåbnets egne maskiner; hvis dette arbejde eventuelt blev udført af civilforsvaret, ville det ikke blive nogen særlig bekostelig historie.



Slingsby T-31B.

Propagandamæssigt ville det være både en billig og navnlig god reklame for flyvevåbnet, for hvad vækker mere opmærksomhed i luften end et svæveplan på slæb efter en motormaskine?

E. N.

N.B. Man vil måske fra den højere ledelses side indvende, at dette ikke er i overensstemmelse med skolingsnormerne; men dem er vi selv herre over og kan rette, hvis vi finder det formålstjenlig.

★

De svenske uddannelsesprogrammer

I en artikel om svensk svæveflyvning i nr. 11/1954 omtale vi DK-uddannelsesprogrammet og forsøgene med den ovenfor omtalte skoling udelukkende i flyslæb, som nu breder sig i Sverige (hvor man dog stadig også har både EK- og DK-skoling i spilstart).

De startantal, der er anvendt i år, er imidlertid betydeligt nedskåret i forhold til tidligere. Der er fire normerede DK-skolingsprogrammer:

1. Etapevis spil-skoling. Tre kursus à 2 uger A efter mindst 12 starter (på Alleberg på Slingsby T-31 B), B efter mindst 12 til, C efter yderligere 12 på Slingsby og 10 solo på Baby. Ialt altså 36 DK og 10 EK-starter, d.v.s. 46 starter.

2. Spil-skoling direkte til C. 30 DK-starter plus 10 EK, d.v.s. 40. Der spares altså 6 starter, når det går ud i een køre.

3. Etapevis flyslæb-skoling. Tre kursus à 2 uger. A efter mindst 8 starter (Kranich), B efter mindst 8 til, C efter yderligere 8 plus 10 Baby-starter. Ialt altså 24 DK+10 EK.

4. Flyslæb-skoling direkte til C. 20 DK-starter plus 10 EK, d.v.s. 30. Kursus varer 3 uger og koster på Alleberg 350 sv. kr., d.v.s. 470 d. kr.

Det er ikke forbavsende, at eleverne kan lære at flyve efter 20 Kranichstarter, for incl. slæbet giver det en flyvetid på ca. 7 timer. Forbavsende er det derimod, at de kan lære at lande. KSAK oplyser imidlertid, at det går glimrende. Man har skolet 55 elever på den måde på Alleberg, og de klarer sig fint med 20 starter. I mange tilfælde er de faktisk modne til solo efter 15.

Men er overgangen fra Kranich til Baby så ikke vanskelig? Svaret er, at det er gået uden nogen som helst kvaler, selv på en vanskelig plads som Alleberg. Normalt flyves Baby'en straks med lukket førerskærm, men i klubber uden denne går det også fint på en åben Baby.

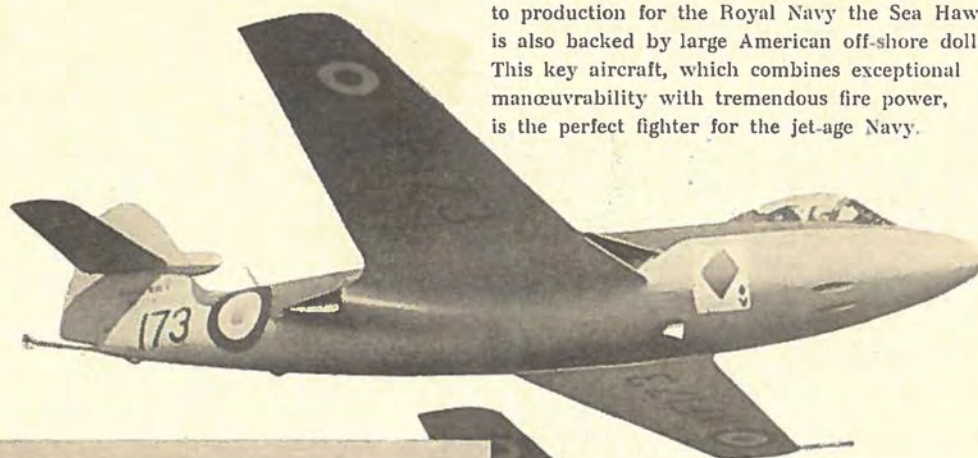
Efter denne uddannelse er eleverne meget hurtige modne til at få S-certifikat. Skal de flyve spilstart, skal de naturligvis omskoles fra flyslæb dertil.

★

Radiofly i Odense lufthavn

Iflg. Notam-Danmark af 18.10.55 er der sat et nyt rundstrålende radiofly i drift på Odense lufthavn, Beldringe. Det fungerer efter anmodning inden for lufthavnens tjenestetid og har kendingsbogstaverne OD.

The Fleet Air Arm packs a bigger punch now that the Sea Hawk is in squadron service. Easy to handle, easy to land on deck, the Sea Hawk is the most efficient carrier-borne fighter in the air today. In addition to production for the Royal Navy the Sea Hawk is also backed by large American off-shore dollar orders. This key aircraft, which combines exceptional manoeuvrability with tremendous fire power, is the perfect fighter for the jet-age Navy.



SEA HAWK

**PACKS
A BIGGER PUNCH
FOR THE
JET-AGE NAVY**



GENERAL DATA

High-speed Naval jet-fighter with folding wings; mid-wing monoplane of stressed skin all-metal construction with tricycle undercarriage. The air-intakes for the single engine are placed in 'nostril' formation at the wing roots. The Hawker patented bifurcated outlet trunk enables the exhaust to discharge from the trailing edge instead of from the fuselage tail end. This allows more room for inbuilt fuel tanks to provide greater range. Span — 39 ft. length — 40 ft. Maximum speed — close to speed of sound. Power — one Rolls-Royce 'Nene' turbo-jet.

Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd
Baginton, Coventry

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



Kaptajn F. Birkelund ved vestre flbk. er afgået fra flbk. og ansat ved flyvertaktisk kommando.

Fltn. af 2. gr. af res. K. F. F. Ahlberg ved flyverstaben er afgået fra nævnte stab fra udgangen af oktober 1955.

Fltn. af 2. gr. af res. B. Ortvald er ansat ved flyverstaben fra den 1/11. 55.

Fltn. af 2. gr. af res. I. Anthonsen er ansat ved flyvertaktisk kommando fra 1/11. 55.

Kapltln. C. J. Djørup ved ø. flbk. er afgået fra flyvebasiskommandoen fra 1/11. 55.

Efternævnte befalingsmænd udnævnes til flyverløjtnanter af 1. grad af res. og ansættes ved flyverkommandoen fra 1/11. 1955: ltn. af res. i flyvevåbnet P. Jensen, J. F. Søndergård, I. M. O. H. Fahlø og B. Avlund, flyverltn. af 2. gr. af res. J. H. Lynov, E. B. Jensen, F. Madsen, K. B. Andersen, F. Carstensen, V. W. Jensen, N. J. B. Josephsen, H. J. Nielsen, V. Høj, O. S. B. Hansen, B. W. Ledertoug, B. S. Borsing, G. B. Larsen, J. A. L. Jensen, B. T. Friis, H. A. B. Johansen, K. Berthelsen, K. F. Jørgensen, J. P. Marsk-Møller og K. Knudsen, samt ltn. af res. J. N. Pedersen og W. J. Clarup.

Efter afslutningen af hærens officersskole er flyverltn. af 1. gr. af res. N. S. K. Glæsdahl, G. Gerts, B. H. Christensen og A. S. Nielsen ansat i tjenestemandsstilling, idet de indtræder i flyverløjtnantsnummer. Oversergenterne N. B. Ø. Petersen og P. A. H. Hansen udnævnes til flyverltn. af 2. gr.



Til alle „svævere“, der ønsker at få en super-trimmet sommerferie

Vi er fire „svævere“ fra Herning, der meget gerne vil fortælle lidt om vor sommerferie, den bedste vi nogensinde har haft. Den foregik på svæveflyeskolen Burg Feuerstein, 50 km nord for Nürnberg i Tyskland.

Vi havde fået en bil stillet til rådighed, og efter at have fået de forskellige papirer bragt i orden kørte vi herfra Herning lørdag den 9/7 kl. 14 og kørte så uafbrudt i 21 timer, og var på Burg Feuerstein ved 11-tiden søndag.

Straks efter vor ankomst fik vi vort værelse anviset, dejligt stort med vask, skab og bord. Allerede om eftermiddagen fik vi vor første start i Spechten over et landskab så ubeskriveligt skønt.

Vi fandt os hurtigt til rette blandt de andre elever, de var alle det, man kalder „rigtige svævere“.

Næste morgen stod vi op kl. 5 og allerede kl. 6 var Spechten i luften, og vi blev så ved til kl. 8 aften.

Selve Burg Feuerstein er et stort katolsk ungdomsherberg og ligger i en højde af 600 m over havet. De har en masse dejlige planer, 5 Baby'er, Mü-13E, Meise, 2 Specht og en G6-4.

Vi lærte en masse af vore dygtige instruktører, som var så flinke, som nogen kunne være. Den ene af dem, Franz, havde under krigen fløjet på Lønstrup, „den bedste hang, jeg nogensinde har fløjet på“, sagde han, og det betyder ikke så lidt.

Den, der næsten havde det bedst af os, var Svend-Age, kaldet „indianer“. Han fik udleveret en fin Baby til sin rådighed, vi andre tre havde kun fløjet Polyt. Han kunne flyve, når han ønskede det, og blive hængende, så længe han kunne, hvilket han også benyttede sig af.

Til skolen hørte også et værksted, hvor man var igang med bygningen af en Meise, og herinde så vi et plan, vi aldrig havde set eller hørt tale om. Det var en Fink, som skolen selv havde bygget, forresten den eneste af den type. Den var ikke ret stor, men virkelig et meget smukt plan, flottere end Meise.

Den har en spændvidde på godt 10 meter. Planerne er midtstillede og mågeformede med tiptanke. Højde- og sideror minder meget om Mü-ens, men er af størrelse som Hütter.

De 14 dage gik hurtigt, alt for hurtigt, og vi måtte hjemad. Vi gjorde ophold på Wasserkuppe; men det var ikke nær det, vi havde ventet. Vi blev alle enige om, at Burg Feuerstein, trods sin kleinheit i forhold til Wasserkuppe, var meget bedre.

Peter, John, Svend Age og Ole.

(KDA har brochurer fra skolen, hvis nogen er interesseret. Prisniveauet er ca. det samme som i Vandel).

Københavnstævne og Jyllandsslag

To af årets store „private“ modelflyvekonkurrencer fandt sted søndag den 6.-11. uheldigvis samme dag. Det var Københavnstævnet, arrangeret af Sportsflyveklubben, og Jyllandsslaget, arrangeret af Agaton i Århus.

Vejret var stille og tåget, så modellerne ved København landede højt 300 m fra startstedet, hvilket muliggjorde for Børge Hansen både at være konkurrenceleder og at vinde A 2.

Det er et kæmpeproblem at finde en flyveplads ved København, selv om efteråret. Efter 300 km scooterkørsel havde Børge et par pladser at vælge imellem, alt efter vindretningen. Konkurrencen blev med fritflyvende afholdt ved Risby, mens linestyringen foregik i Valbyparken. Ialt deltog 39 mand med 44 modeller foruden reserver. De kom fra klubber på Sjælland samt fra Malmø.

I A1 besatte svenskerne de tre første pladser med Lars Pettersen som vinder med 524. I A2 blev Børge københavnmester med 780, fulgt af danmarksmester Svend Pedersen med 751 og Rolf Hagel fra Malmø med 733.

C 1 vandtes af Lars Andersson med 402, og i C 3 vandt Anders Håkansson efter omflyvning mod Stellan Knöös med 900+246. Erik Knudsen blev nr. 3 og københavnmester med 897 — derpå kom Nienstædt med 878 og Widell med 875, så det var tæt.

I D 1 vandt H. Friis fra Malmø efter omflyvning over Hagel med 900+242, mens Gunnar Nielsen blev københavnmester med det mere beskedne resultat 452.

Malmø vandt holdkonkurrencen med 2700, mens Sportsflyveklubben havde 2552.

I F 1 opnåede Benny Hansen 167 km/t, i F 2 Klaus Wiese 139, mens Preben Hansen vandt i luftkamp.

Jyllandsslaget blev fløjet på Kirstinesminde med 28 deltagere. Et Haslev-hold dominerede ved at vinde holdkonkurrencen med 1914 foran Djursland og Agaton med henholdsvis 1746 og 1734.

Finn Frederiksen vandt A 1 med 520, Fl. Lund fra Silkeborg A 2, mens Finn Frederiksen blev nr. 2. W. Kühl, Haslev, vandt gumminotmodeller med 562 og H. Fr. Nielsen gasmotormodeller med 288.

Der var til tider lidt vanskeligheder med at se modellerne i det disede vejr.

Air France sætter ny Constellation type ind på ruten til Paris

Efter hvad FLYV erfarer gennem dagspressen har Air France sat den nye, Lockheed Super Constellation 1049 G, ind på ruten mellem Paris-København-Stockholm.

Calvert-systemet i drift

Det i artiklen i FLYV nr. 9 beskrevne Calvert indflyvningslav-system på banerne 12 og 22 i Københavns lufthavn er iflg. et Notam af 5.-11. nu sat i drift.

Slutresultatet i svæveflyvernes flyvedagskonkurrence

Kontrollen af flyvedagskonkurrencernes resultater bragte små forskudninger i enkelte af resultaterne, men ikke i placeringen. Karup vandt altså igen rub og stub, i varighed endda med godt 12½ time over sidste års rekordresultat. Højdevinding og distance lå under 1954.

Ialt indkom 165 resultater mod 207 i fjor, altså en ny nedgang. De nærmere detaljer kan findes i nedenstående oversigt:

Varighed (Ekstrabladets pokal)

*)Nr.	Klub	tid	g	i	k	d	p
1.	Karup	62 t 30 m	(10-23-0)	8-4			
2.	Silkeborg	47 t 16 m	(10-20-0)	8-3			
3.	Værløse	30 t 16 m	(10-10-0)	5-3			
4.	Ringsted	17 t 06 m	(10-11-0)	7-4			
5.	Vejle	12 t 50 m	(10-12-0)	4-3			
6.	Viborg	8 t 44 m	(2-2-0)	1-1			
7.	PFG	2 t 04 m	(1-1-0)	1-1			
8.	Sportsflkl.	1 t 07 m	(2-2-0)	2-1			
9.	Aviator	0 t 00 m	(0-1-1)	1-1			

Højdevinding (Berlingske Tidendes pokal)

1.	Karup	17.550 m	(10-13-0)	6-2
2.	Silkeborg	14.415 m	(10-13-1)	7-2
3.	Aviator	10.405 m	(8-9-1)	9-3
4.	Ringsted	8.745 m	(7-7-0)	6-3
5.	Vejle	8.035 m	(8-8-0)	3-3
6.	Værløse	4.010 m	(3-3-0)	3-1
7.	PFG	3.750 m	(3-3-0)	3-2

Distance (Politikens pokal)

	points	km		
1.	Karup	762 668	(5-7-0)	4-2
2.	Viborg	447 400	(5-5-0)	3-2
3.	Aviator	380 343	(4-4-0)	3-2
4.	PFG	195 195	(3-3-0)	3-2
5.	Ringsted	179 179	(3-3-0)	3-2
6.	Værløse	168 124	(2-2-0)	2-1
7.	Silkeborg	138 92	(2-2-0)	2-2
8.	Esbjerg	58 58	(1-1-0)	1-1

*) g gyldig, i indsendt, k kasseret, d deltagere, p. planer.

Bedste klub

1.	Flyvestation Karup	3 points
2.	Silkeborg Flyveklub	11 points
3.	Ringsted Svæveflyveklub	13 points
4.	Flyvestation Værløse	15 points
5.	Aviator, Ålborg	15 points
6.	Viborg Svæveflyveklub	16 points

Kai Otting død

Den 26. oktober afgik redaktør Kai Otting ved døden efter længere tids sygdom, 56 år gammel. Otting gjorde som Berlingske Tidendes daværende flyvemedarbejder i Årene lige op til den 2. verdenskrig et stort og udmærket arbejde for flyvesagen. Det var dengang Berlingske Tidende var med til at arrangere de store model- og svæveflyvestævner på Lundtofte flyveplads, ligesom bladet udbetalte et betydeligt beløb i stipendier til privatflyvernes uddannelse. Endvidere var han redaktør af det af bladet udgivne tidsskrift „Flyvebladet“ i 1939-40.

Stor interesse for klublederkursus

Det var med nogen spænding, at svæveflyverrådet imødeså klubbernes reaktion på det i sidste nummer omtalte klublederkursus, der fandt sted den 26.-27. november. Ville ideen slå an eller ej?

Optimisterne fik ret. Næppe var meddelelsen kommet ud, før tilmeldingerne begyndte at strømme ind. De fleste ville gerne have flere deltagere med, så det fastsatte antal på 15 blev hurtigt overskredet, og ved fristens udløb havde der meldt sig lige netop 15 klubber med ca. 30 deltagere.

Så blev det altså til en deltager fra hver af disse klubber i denne omgang, men a. h. t. de øvrige tilmeldte og de klubber, der ikke meldte sig i denne omgang, kommer svæveflyverrådet nok til meget snart at arrangere et nye kursus.

I næste nummer skal vi nærmere omtale, hvad der foregik.



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: Aeroklub.

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: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Vi mødes til andespil i KDA

tirsdag den 13. december kl. 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1 (bemærk stedet!). Inden andespillet er der »22 spørgsmål« og en »hvem ved hvad«-konkurrence.

OBS. Der er nogle mødepræmier til damerne — og måske en enkelt til herrene.

Hyggelig mortensaften

Der var fuldt hus til den hyggelige mortensaften, KDA afholdt den 10.-11. Først fik repræsentanterne fra Karup (Friis, Høg Jensen og Sejstrup) overrakt flyvedagspokalerne.

Dernæst blev den meget smukke »vandrepokal A«, der i sin tid blev udsat af afdøde direktør Augustinus, og som i 16 år har stået hos Jens Eriksen, overgivet til Svend Westergård og Kaj V. Pedersen for varighedsrekorden. Westergård, der var kommet til stede, overrakte direktør Jens Eriksen et indrammet billede fra Lønstrup, efter at han havde fået aeroklubbens diplom for rekorden, som stadig gælder for ensædede planer. En af Aviators stiftere, B. Høyner, erindrede i nogle ord, da han første gang højste flaget på Lønstrup, da Kaj kom i klubben som dreng, og da han sendte Jens Eriksen op på rekordflyvningen.

Ved en lodtrækning blandt numrene på chokoladestykker, som KLM stillede til rådighed, vandt Kjeldfort gåsen, ligesom der blev trukket lod om nogle KLM-gaver.

Så kom filmene: Først Shells fremragende instruktive gasturbinefilm, dernæst en film fra Farnborough 1955, en film om Douglas Skyways rekordflyvning og faldskærmsudspring en masse fra 10 Globemaster — og til slut KLM's fikse film »Meet the people«.

Også til kaffemikken bagefter var der fuldt hus og fin stemning.

Runde fødselsdage

Overingeniør Elvers, Ll. Fredensvej 10, Charl., 65 år den 20. december.

Forvalter Johs. Brodersen, Hagbardvej 12, S, 60 år den 21. december.

Ingeniør C. Schönewälder, Lindenowsgræde 9, Ø, 70 år den 25. december.

Oberst E. Overbye, Flyvestation Aalborg, Nr. Sundby, 50 år den 29. december.

Nye medlemmer

Flyvermath Kjeld Dahl.

Flyverløjtnant II I. Tejlgård.

Kjeld Johansen.

Direktør Alex Lauesen.

Ingeniør Ib Rasmussen.

Greve C. A. V. Lerche-Lerchenborg.

Nye bøger i biblioteket

John W. R. Taylor: *U. S. & Canadian military aircraft.*

Super Constellation: Pocket Handbook.

Civil Aeronautics Law and Regulation of Japan.

Richard Blunck: *Hugo Junkers.*

F. C. Judd: *Radio Control for Model Ships, Boats, and Aircraft.*

Laidlaw-Dickson og Rushbrooke: *Aeromodeller Annual 1955—56.*

Optagelsesfest i »Danske Flyvere«

Ved optagelsesfesten den 5.-11. 1955 i »Danske Flyvere« blev følgende optaget som medlemmer:

Grosserer, konsul H. A. Muus.

Flojt. J. I. L. Hansen.

Grosserer H. Kragh.

Flojt. K. Arildsen.

Flojt. L. H. Laursen.

Luftkaptajn P. Stig-Nielsen.

Flojt. A. Winge-Petersen.

Flojt. P. E. Bentson.

Flojt. Jørgen S. Pedersen.

Flojt. Mogens A. Hansen.

Kaptajn Sv. Lund.

Flojt. Ole K. Jørgensen.

Oberstlojt. B. O. Sandqvist.

Flyverlojt. Hjalmar Hjorth.

Kaptajnlojt. K. G. Gerholm.

Kaptajnlojt. Poul Schrøter.

Kaptajnlojt. K. Bendid Sørensen.

Flojt. T. W. Dinesen.

Flojt. J. Hartfelt.

Flojt. N. Voetmann.

Flojt. H. Devantier.

Flojt. E. Schødt.

Flojt. K. Rønhof.

Flojt. K. O. Sembach.

Flojt. Per K. Hansen.

Kaptajnlojt. J. Termohlen.

Flojt. Gunnar Jensen.

Flojt. H. H. Nygård.

Flojt. Jørn Nielsen.

Flojt. Henry C. Lassen.

Flojt. Bjarne E. Jensen.

Flojt. J. A. Madsen.

Kaptajn A. Hovgård.

Privatflyvningen i Schweiz

Når man læser de månedlige statistikker fra de svejtsiske luftfartsmyndigheder, kan det ikke undgås, at tænderne løber i vand på mange danske privatflyvere. Opgørelsen for august 1955 siger, at privatflyvningen alene har haft 30.832 starter og landinger; dernæst har 23.715 været såkaldte pladsflyvninger, og der har været medført 8.683 passagerer. Det lyder jo imponerende, men det mest imponerende er dette, at statistikken omfatter flyvning fra 9 lufthavne og 41 flyvepladser. Tænk engang — 41 flyvepladser for privatflyvere i et land, hvor der er så lidt plads, — flyvemæssigt set.

Distancerekorden anerkendt

FAI har nu godkendt P. I. R. Andersens distancerekord i klasse C.1.a. med 2632,5 km. I sandhed en international rekord: sat af dansk flyver i belgisk maskine fra et engelsk-belgisk firma med tjekkisk motor!

Blandt de senere rekorder, der er anerkendt af FAI, er målflyvning i ensædet svæveplan med tilbagevenden til starstedet, der 11.-6.-55 blev sat op til 444 km af Fontcilleles, Frankrig, og 4.-9.-55 til 500 km af L. Maxey, USA.

Om de nye hastighedsrekorder på 200 og 300 km trekantbane har der været ivrig konkurrence. Over 200 km er den højeste 66 km/t med en tosædet Bocian (Polen), og over 300 km på 50 km/t, også med en Bocian i Polen.

De tidligere omtalte Canberra-rekorder mellem London—New York og London er anerkendt med 742 km/t London—N.Y., 886 km/t retur og 775 km/t, for dobbelt-rejsen.

En Vickers Armstrongs Valiant har fået anerkendt rekorder London—Bagdad med 842 og Singapore—Darwin med 834 km/t.

Endvidere er anerkendt en række faldskærmsrekorder (Rusland).

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator holder s-teorikursus på aftensko-len i lighed med tidligere år.

Birkerød er meget begejstrede for den 2G, klubben har købt fra Viborg. Den er udstyret med båd og flyveegenskaberne ligger tæt ved Baby. Skolingen fortsætter længst muligt i vinter.

Frederikshavn har opgivet at sælge sin 2G, håber at få uddannet en instruktør og snart at få gang i virksomheden igen.

Holstebro-Struer har fløjet noget i sommer med sin SG-38, men har for få medlemmer.

Holbæk har fået sine første a-diplomer og er ved at gøre den SG-38, den fik fra SAS-flyveklubben, klar til flyvning.

Kolding's Asiago blev for nylig slæbt til Viborg, hvor Jydsk Aero Import skal give den et eftersyn, så den kan blive udvidet. Kolding og Vejle indgår et snævrere samarbejde, så de i fællesskab udnytter deres ialt 4 planer.

Odense har holdt generalforsamling og valgt læge C. E. Zacho til ny formand. Rårup fik tak og gave for sine formandsår. Baby'en vil få et eftersyn i vinter, og nu skal der gøres noget ved hangarbyggeriet.

PFG har holdt et lille I-kursus i efteråret med 5 mand og havde sin traditionelle animerede fest den 19.-11.

Viborg vil bygge en ny 2G i stedet for den solgte. Klubbens hovedpine er flyvepladsen, en hede, der efterhånden indskrumper p. gr. a. opdyrkning.

Skrydstrup bliver vist årets topscorer m. h. t. diplomer — der er udstedt 17 hidtil, mens bedste civile klub har 12.

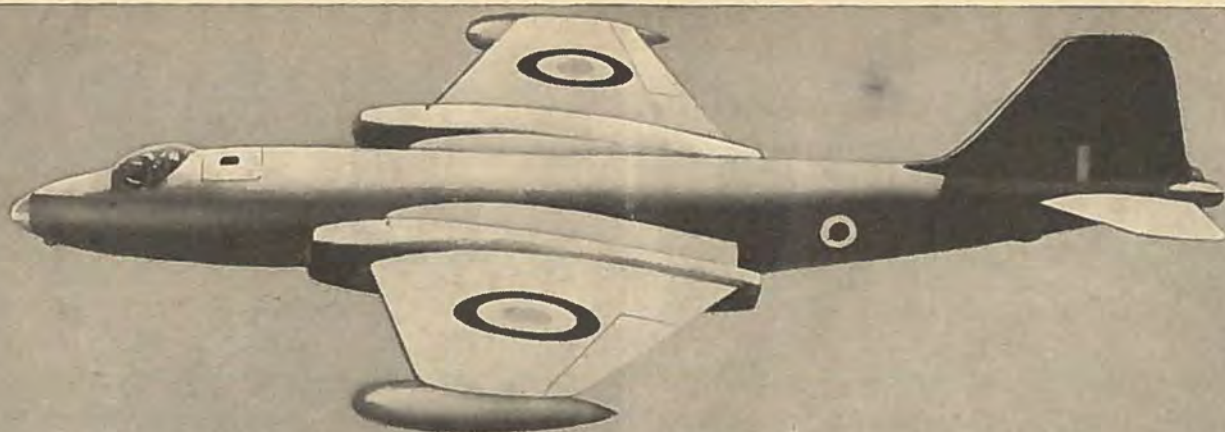
FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



**NORGE—ALASKA
ALASKA—OTTAWA
OTTAWA—LONDON**

med

**ROLLS-ROYCE
AVON**

FLYVEMOTORER

Med Aries IV, en English Electric Canberra jetbomber, fløj Royal Air Force den 24. juni fra Norge til Fairbanks, Alaska, på 6 timer og 20 minutter. Efter at have fløjet til Ottawa fortsatte maskinen til London den 27. juni, hvilket er den første tur, noget jetfly har foretaget over Nordatlanten fra hovedstad til hovedstad. Denne rekordflyvetur på 5,350 km blev fuldført på 6 timer og 42 min.

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND.

Han kom til fods fra Turin med en rose...

Hvis man går til fods fra Turin til Milano med en rose, er der ikke noget at sige til, at rosen visner undervejs, og den elskede ender med at drukne sig!

Den stakkels mand havde været heldigere stillet, om han var startet fra *København* og havde taget SAS' Milano-forbindelse, der afgår fra Kastrup og er i Milano 3 timer og et kvarter senere. Rosen havde da været dugfrisk ved ankomsten, og sangen var kommet til at handle om noget helt andet — måske om eventyret med de tre skandinaviske lande, der i fællesskab skabte et af verdens største, internationale luftfartsselskaber...



SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM